

Kaufmännische Berichte,

gesammelt auf einer

Reise um die Welt

mit der

Kriegs-Corvette GALATHEA,

in den Jahren 1845, 46 und 47,

von

J. B. 15

W. H. Nopitsch,

commerciellem Mitgliede der Expedition.

Ein Handbuch

für

Handels- und Gewerbs-Statistik.

und für

den practischen deutschen Kaufmann, Fabricanten
und Schiffsrheder.



HAMBURG.

In Commission bei Perthes Besser & Mauke.

1849.

Verzeichniss der Subscribenten. *)

Altona.		Exempl.	Altona.		Exempl.
DHr. Chr. Andresen.....		2	DHr. E. Jürgensen.....		1
Der Bürgerverein.....		1	" Theod. Iversen.....		1
DHr. P. Bartels.....		1	" H. B. Ketels.....		1
" W. Barth.....		1	" G. N. Knauer.....		2
" Dr. G. F. Baur.....		1	" Andr. Koch.....		1
" Fr. Beckmann.....		1	" Etatsrath J. N. G. Koch.....		1
" Gust. Behre.....		1	" Otto Koch.....		1
" N. H. T. Berg (aus Tromsøe).....		1	" J. P. H. Lahrmann.....		1
" J. Bielenberg.....		1	" J. L. O. Lange.....		1
" H. Block.....		1	" Theod. Lange.....		1
" C. A. Bornholdt.....		1	" F. Linder.....		1
" Bramson Nachfolger.....		1	" E. Lorentzen.....		1
" Breithaupt & Meyer.....		1	" G. E. Löhmann.....		1
" L. Buckup & Söhne.....		1	" J. C. Löwenhagen.....		1
Die Commercirende Gesellschaft.....		1	" O. P. Lübbes.....		4
Das Commerz-Collegium.....		10	" H. Mahler.....		1
DHr. J. G. Dibbern.....		1	" Ferd. Marquardt.....		1
" Fr. Dircks.....		1	" W. Marquardt.....		1
" F. Dietz.....		1	" J. C. F. Meyer.....		1
" Arthur Donner.....		1	" Georg Meyer.....		1
" Conferenzrath C. H. Donner.....		1	" W. Meyerink.....		1
" C. L. Donner.....		1	" C. J. Molckenbuhr.....		1
" Senator J. J. Donner.....		1	" J. C. Möller & Söhne.....		1
" Chr. Dreyer (aus Tromsøe).....		1	" C. H. Nopitsch.....		1
" Ernst Dreyer.....		1	" C. H. Nöthling.....		1
" J. C. D. Dreyer.....		1	" J. H. Pinckvoss.....		1
" F. E. Drishaus.....		1	" F. N. Radeleff.....		2
" Johs. Dubbers.....		1	" R. Radeleff.....		1
" N. H. Dubbers.....		1	" Ed. Reincke.....		1
" J. F. Eggers.....		1	" Ferd. Reincke.....		2
" W. Eggers.....		1	" Joh. Jul. Reincke.....		1
" Elmenhorst Gebrüder.....		1	" Otto Reincke.....		1
" Jens Eschels.....		1	" Theod. Reincke.....		2
" J. H. Gardels.....		1	" F. J. Reimers.....		1
" E. W. Gedike.....		1	" C. M. Sauerland.....		1
" J. H. M. Gehrt.....		1	" Fr. Schaar.....		1
" Otto Gehrt.....		1	" C. F. Schmidt.....		1
" Bernh. Geske.....		1	" J. C. Semper.....		1
" J. B. C. Hamel.....		1	" Ed. Schwedeler.....		1
" Georg Hesse.....		1	" Sieveking & Schuster.....		1
" Theod. Hesse.....		1	" C. N. Sommer.....		1
" J. P. G. Heitmann.....		1	" M. C. Sommer.....		1
" C. N. Heyer.....		1	" Stehn & Co.....		1
" C. G. E. Hoppe.....		1	" J. D. Steinmetz.....		1
" Joh. Hüllmann.....		1	" C. H. A. Stoessiger.....		3
" L. Jarren.....		1	" Dr. Stoessiger (Elmshorn).....		1

*) Zu meinem Bedauern sehe ich mich nicht im Stande ein vollständiges Verzeichniss der Subscribenten zu diesem Werke zu geben, da die Einladungs-Bögen von mehreren Städten nicht zur bestimmten Zeit zurückgesandt wurden. Ich durfte nach der Einlieferung derselben die Vollendung des Druckes indess nicht aufhalten.

Altona.

	Exempl.
DHr. Oberger.-Advocat H. Stoppel ..	1
" Commerciendrath C. F. Stuhlmann	4
" H. Tesdorpf (aus Rio)	1
" J. E. Tiedemann	1
" H. Trummer	1
" O. Vogler	1
" J. A. Waitz	1
" Senator Gust. Wall	1
" G. Walter	1
" W. S. Warburg	1
" Theod. Wegener	1
" E. Wilckens	1
" H. Wurmb	1
" H. Zeise	1

Flensburg.

DHr. A. L. Anderson	1
" L. Bang	1
" A. Christiansen jr.	1
" C. C. Christiansen	1
" J. J. Danielsen	1
" H. P. Elley	1
" F. N. Friedrichsen	1
" P. N. Hansen	1
" C. C. Jacobsen	1
" E. Jacobsen Wwe.	1
" Agent H. C. Jensen	1
" H. H. Jürgensen	1
" D. Kracke	1
" Chr. S. Sibbers	1
" F. Momsen	1
" H. N. Petersen	1
" Nic. Petersen jr.	1
" J. P. Schmidt jr.	1
" P. P. Schmidt	1
" C. Schwennsen	1
" P. P. Voss	1

Hamburg.

DHr. Albrecht & Dill	1
" Th. von Ancken	1
" Gust. Bauck	1
" Ferd. Blass	1
" H. C. Blecker	1
" G. W. Bockelmann	1
" H. F. Boye	1
Das Commerz-Comptoir	2
DHr. J. P. P. Cordes	1
" Cremer & Schmidt	1
" G. P. Dittler	1
" Theod. Eggers	1
" Robert Flor	1
" Ad. Godeffroy	1
" Guilhauman & Co.	1
" F. Gullann	1
" Hochgreve & Vorwerk ..	1
" G. v. Hostrup & Sohn ..	1

Hamburg.

	Exempl.
DHr. Hoevel (aus Havana)	1
" H. E. Hüffel	1
" H. H. Jansen	1
" Vinc. Janssen & Wendt ..	1
" J. F. Justus	1
" Kindt & Beste	1
" Knauer & Eckmann	1
" Knauer & Schmidt	1
" Georg H. Kunhardt	1
" F. Kupprasch	1
" F. H. Leopoldt	1
" J. H. Ludendorff Succ.	1
" L. F. Lorent am Ende & Co..	1
" C. A. Martens	1
" H. J. Merck & Co.	1
" Senator G. C. L. Meyer	1
" H. A. Meyer	1
" Consul J. H. W. O'Swald	1
" J. & W. Peters	1
" C. H. Röver	1
" Schenck & Co.	1
" W. Th. Schlüter	1
" A. J. Schön & Co.	1
" E. Schmidt & Knoop	1
" J. A. Schröder & Co.	1
" C. M. Schröder & Co.	1
" Sillem & Co.	1
" J. H. A. Stoss	1
" G. W. A. Westphal Söhne ..	1
" Zahn & Vivie	1

Kiel.

DHr. Professor Dr. W. Behn	1
Die Harmonie	1
DHr. Lector Schwob Dollé	1
" Physikus Dr. Valentiner	1

Königsberg.

DHr. Gräfe & Unzer für	
Die Börsenhalle	1
Die kgl. physical-ökonom. Gesellschaft	1
Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft.	1
DHr. Stadtrath L. Funke	1
" Stadtrath J. F. Goullon	1
" A. Lephinsky	1
für	

Memel.

DHr. Consul Gubba	1
" J. W. Reincke	1
und für	

Tilsit.

DHr. Commerzrath Lutterkorth	1
" J. L. Frank	1
" D. Jantzon	1

Vorwort als Einleitung.



Von dem verstorbenen Könige *Christian VIII.* von Dänemark wurde im Jahre 1845 der Entschluss gefasst, ein Schiff auf eine Erdumsegelungs-Expedition auszurüsten. Es wurde zu diesem Zwecke die Kriegs-Corvette *Galathea* bestimmt, welche unter dem Commando des Marine-Capitains *Steen Andersen Bille* gegen Ende Juni die Reise von Copenhagen antrat.

Der nächste Antrieb, welcher diese Expedition ins Leben gerufen, war der Wunsch des Königs gewesen, die Dänemark gehörenden Nicobarischen Inseln einer Untersuchung zu unterziehen, um danach zu bestimmen, in wie weit dieselben sich zu einer Colonisation eignen würden. Der weitere und allgemeine Zweck der Reise, welcher in allen Ländern, die man besuchen wollte, verfolgt werden sollte, war demnächst ein wissenschaftlicher und handelspolitischer.

Zur Erreichung dieser verschiedenen Endzwecke waren der Expedition ausser einem verstärkten Corps von Marine-Officieren eine Anzahl Naturforscher beigesellt. Mit Rücksicht auf die Wahrnehmung der Handelsinteressen war anfangs nur dem Chef der Corvette die Vollmacht gegeben, den Abschluss etwaniger Tractate zu veranstalten, und sonstige Einleitungen zu treffen, welche dem Lande in seinem Verkehre mit den fremden Welttheilen nützlich sein dürften. Erst nach der Abreise der *Galathea*

gelangte man auf die wiederholten Vorstellungen des Kaufmanns- und Fabrikstandes zu dem Entschlusse, zur genauen Untersuchung der Handels- und Verkehrszustände der zu besuchenden Gegenden, und zur Prüfung der dortigen Verhältnisse mit Bezug auf die Aussicht für den Absatz einheimischer Producte der Expedition noch ein besonderes Mitglied beizugeben. Es wurde den Städten Copenhagen, Altona und Flensburg eingeräumt, ein solches commercielles Mitglied der Regierung zu bezeichnen, und ich hatte das Glück, auf die Vorstellungen des geehrten Kaufmannsstandes von Altona *) zur Bekleidung jener Charge von dem General-Zollkammer- und Commerz-Collegium in Copenhagen dem Könige in Vorschlag gebracht, und von Letzterem schliesslich unter mehreren Mitbewerbern dazu ernannt zu werden.

Ich hatte in meiner Stellung den Auftrag bekommen, im Allgemeinen Alles was für Handel, Industrie und Schiffahrt Interesse haben dürfte, aufzuzeichnen, die Verhältnisse in den fremden Ländern mit Rücksicht auf jene Erwerbszweige und auf den Absatz, welcher sich für einheimische Producte und Fabricate bieten sollte, einer genauen Untersuchung zu unterziehen, und schliesslich meine sämtlichen Reiseberichte und die dazu gehörenden Sammlungen von Beilagen und Mustern der Regierung zu übergeben.

Ich begab mich somit am 10. October 1845 von Altona auf die Reise, um vermittelst der Dampfschifflinie der englischen Ueberlandpost die Corvette in Ostindien einzuholen. Nach einem kurzen Aufenthalte in London ging ich am 20. October weiter von Southampton mit dem Dampfschiffe der Oriental Steam Navigation Company, dem „Oriental“, nach Aegypten in See. Wir langten, nachdem Gibraltar und Malta flüchtig berührt worden, dort am 5. Novbr. an. Von Alexandria ging es mit Dampfschiffen auf dem Canale und dem Nil weiter nach Cairo, und von dort durch die Wüste nach Suez. Hier trafen wir das zweite Dampfschiff der Companie, den „Hindostan“, mit welchem wir die Reise über Aden, Ceylon und Madras nach Calcutta fortsetzten.

*) Ich darf es hiebei nicht unerwähnt lassen, dass auch der Flensburger Kaufmannsstand den Vorschlag des Altonaer Commerz-Collegiums und der commercirenden Gesellschaft zu meinen Gunsten bereitwillig unterstützte.

Unsere Fahrt durch das rothe und indische Meer war durch den uns entgegenwehenden Monsun etwas aufgehalten worden, und so langten wir erst am 8. Decbr. in Calcutta an. Ich begab mich sogleich an Bord der Galathea, welche, nachdem sie in Plymouth, Madeira, Tranquebar und Pondicherry einen kurzen Aufenthalt gemacht, schon seit längerer Zeit auf dem Ganges lag. Hier hatte ich zuerst die Gelegenheit, die sämmtlichen übrigen Mitglieder der Expedition kennen zu lernen. Es waren dies damals ausser dem Chef der Corvette, Capt. *Bille*: die Capitain-Lieutenants *Aschlund*, Nächstcommandirender der Corvette bis nach Ostindien, und *Flensborg*, Nächstcommandirender auf der weitem Reise; die Lieutenants *H. P. Rothe*, *Repstorff*, *Malthe Bruun*, *A. Hedemann*, *Colsmann*, *N. F. Ravn* und *Rothe jr.*; die Doctoren *Matthiesen*, *Rosen* und *Diderichsen*, Schiffsärzte, von welchen letztere beiden zugleich Botaniker; der Pastor *Hansen*; der Verwalter *Blankensteiner*; Professor Dr. *W. Behn* aus Kiel und *Reinhardt*, Zoologen; *Kjellerup*, Entomologe; *Kamphoeven*, Botaniker; Dr. *H. Rinck*, Geologe; *Plum* und *Thornam*, Maler, sämmtlich aus Copenhagen.

Von diesen verliessen uns schon nach einigen Tagen mit einem kleinen Theil der Mannschaft Capt. *Aschlund* und die Lieut. *Repstorff* und *Rothe jr.* Sie gingen mit einem Dampfschiffe den Nicobaren zu, um dort mit den Vorkehrungen zur Untersuchung der Inseln zu beginnen. Die Corvette selbst folgte erst zu Ende Decbr. nach. Nachdem wir in der bengalischen Bucht noch die kleine vulcanische Insel Barren Island auf einen Tag besucht hatten, trafen wir am 6. Jan. 1846 auf Car Nicobar, der nördlichsten der Inseln, ein. Die Expedition brachte im Ganzen beinahe 2 Monate auf den verschiedenen Nicobarischen Inseln mit Nachforschungen zu (es hatte sich zu dem Zwecke auch noch der Etatsrath *Hansen*, früherer Gouverneur der dänischen Besitzungen in Ostindien, und der Dr. *Philippi* aus Berlin, welcher sich bereits seit einigen Jahren in Ostindien aufgehalten, zu uns gesellt), und ging Ende Februar weiter nach Pulo Pinang an der Malacca Küste. Hier verliessen uns ausser den 3 obengenannten Officieren noch Dr. *Rinck*, welche sämmtlich für längere Zeit auf den Nicobaren blieben, und erst später nach Europa zurück

kehrten.*) Auch *Kamphoevener* trennte sich schon hier Krankheits halber von der Expedition. Er reiste zurück nach Copenhagen, wo er leider kurz nach seiner Heimkehr starb.

Von Pinang ging die Reise weiter nach Singapore, von dort nach Batavia, dann nach Manila, und am 20. Juni 1846 befanden wir uns in China. In diesem Lande wurden die Häfen von Macao, Hongkong, Canton, Amoy, die Chusan Inseln und zuletzt Shanghae besucht. Am 9. August verliessen wir den Woo-sung Fluss, und steuerten nun dem Stillen Meere zu. Es hatten kurz vor unserer Abreise ein americanisches und ein französisches Kriegsschiff ebenfalls China verlassen, um eine Landung in Japan zu versuchen. Capt. *Bille* beabsichtigte einen gleichen Versuch zu machen, und so langten wir am 20. August in der Bai von Jeddo an. Es kamen sogleich eine Menge Japanesen an Bord, Beamte, Soldaten und Andre, welche uns jedoch wie unsern Vorgängern eine Landung verweigerten. Man erbot sich zwar uns Wasser und andre Lebensmittel zu schaffen, wollte uns selbst aber keinerlei Communication mit dem Ufer gestatten. Um keine weitere Zeit zu verlieren, setzten wir somit unverzüglich unsere Reise weiter fort.

Anfangs October kamen wir darauf in Honolulu auf den Sandwich Inseln an. Von diesen wurde ausser Oahu auch noch die grösste Insel Hawai und auf dieser der berühmte Vulcan besucht. Anfangs December waren wir in Tahiti, und kehrten dann von den übrigen Gesellschafts - Inseln auch noch auf dem lieblichen Borabora ein. Am 18. December verliessen wir die Inseln des Weltmeeres, und trafen darauf am 25. Januar 1847 in Valparaiso ein. An der Westküste von America wurden ferner Cobija in Bolivien, eine der Chinha Inseln bei Peru, Callao und Lima besucht, und sodann Anfangs April das Cap Horn umschiff. Während der Zeit vom 20. April bis 14. Mai hielten wir uns auf dem La Plata-Strome, in Montevideo und Buenos Ayres auf, und am 25. Mai kamen wir in Rio de Janeiro an.

*) Es ist bekannt, dass das Resultat der Untersuchungen über die Nicobaren nicht der Art war, um zu einer Colonisation derselben zu ermuthigen, und dass in Folge der politischen Ereignisse in Dänemark der Plan später ganz aufgegeben werden musste.

In Cobija hatte Professor *Behn* die Expedition verlassen. Er ging von dort zu Lande durch Bolivien und Brasilien nach Rio, von welcher gefährlichen Reise er im Mai des Jahres 1848 wieder glücklich nach Deutschland zurückgekehrt ist. *Reinhardt* brachte auch noch längere Zeit in Brasilien zu, und traf darauf zu Anfang 1848 wieder in Copenhagen ein.

Ich liess ebenfalls in Rio die Corvette, welche, nachdem sie darauf noch in Bahia eingekehrt, im August 1847 wieder glücklich auf der Rhede von Copenhagen anlangte, ohne mich davon segeln. Es war schon lange mein Wunsch gewesen, vor meiner Rückkunft nach Europa auch noch die Verein. Staaten zu besuchen und näher kennen zu lernen. Nach einem längeren Aufenthalte in Rio schiffte ich mich somit am 9. Juli in einer amerikanischen Bark nach Baltimore ein, wo ich gegen Ende August ankam. In den Verein. Staaten hielt ich mich im Ganzen noch ungefähr ein Vierteljahr auf, und verliess America am 18. Novbr. mit dem amerikanischen Dampfschiffe „Washington“, welches mich am 3. Decbr. wieder nach Southampton, von welchem Hafen ich vor 26 Monaten mit einem andern Dampfschiffe dem Osten zu gereist war, und einige Tage darauf wohlbehalten nach Bremerhafen brachte. *)

*) Ich habe in dem Obigen dem Leser nur einen kurzen Abriss der Reiseroute geben wollen, um ihn näher damit bekannt zu machen, welche Länder und Städte von mir besucht worden sind. Eine eigentliche Reisebeschreibung theile ich weder hier in der Einleitung noch an sonstigen Stellen meiner Berichte mit, da dieselbe einen zu grossen Raum erfordern würde, und meiner Ansicht nach nur auf Kosten des Zweckes, welcher diesem Werke zu Grunde gelegt, gegeben werden könnte. Vielleicht finde ich später noch einmal die Musse, meine sonstigen Erlebnisse auf der Reise für meine Freunde aufzuzeichnen. — Die übrigen Mitglieder der Expedition sind, ohne Zweifel durch die politischen Begebenheiten, bisher daran behindert worden, ihre Wahrnehmungen bekannt zu machen. Die Bewegungen unsrer Zeit drängen das Interesse für die Expedition mit der *Galathea* jetzt ganz in den Hintergrund. Mögen aber in späteren Jahren die Resultate derselben nicht unbeachtet bleiben, mögen die übrigen Theilnehmer jetzt bald meinem Beispiele folgen, und möge es namentlich meinem Freunde und Reisegefährten Professor *Behn*, welcher gegenwärtig noch nicht in den Besitz seiner vollständigen Sammlungen, und daher leider einstweilen daran gehindert ist, seine Arbeiten in Angriff zu nehmen, nun bald ermöglicht werden, die Ergebnisse seiner für die Wissenschaft wie für das allgemeine Interesse in so hohem Grade werthvollen Untersuchungen und Wahrnehmungen, und die von ihm erlebten Begebenheiten vor das Publicum zu bringen.

So kam ich denn am 8. Decbr. 1847 wieder glücklich in meine Vaterstadt an, und hatte die Freude, meine Verwandten und nächsten Freunde gesund und wohl wieder anzutreffen. Ich brachte das Weihnachts- und Neujahrsfest heiter in ihrem Kreise zu. Zu Anfang des Jahres 1848 begab ich mich sodann zur schliesslichen Erledigung der mir zuertheilten Mission nach Copenhagen.

Schon bei meiner Ankunft daselbst fand ich den König erkrankt. Es war mir leider nicht mehr vergönnt, ihm noch einmal persönlich vorgestellt zu werden. Seine Krankheit verschlimmerte sich mit jedem Tage, bis er am 21. Januar starb. Abgesehen davon, dass dieses Ereigniss in hohem Grade störend auf den Fortgang und die Beendigung meiner Angelegenheiten wirkte, brachte dasselbe auch in andrer Beziehung einen betrübenden Eindruck auf mich hervor. Der König war es gewesen, welcher durch seine auf mich geleitete Wahl mir die Gelegenheit gegeben hatte, eine Reise zu machen, an welche ich die Erinnerung für keinen Preis hingeben möchte, und auf welcher es mir möglich war, Erfahrungen und Kenntnisse zu sammeln, wie ich sie mir auf andre Weise nie hätte zu eigen machen können. Ich hätte daher auch gewünscht, ihn persönlich noch einmal zu sehen, um ihm meine Erkenntlichkeit dafür ausdrücken zu können.

Ich brachte meine Zeit in Copenhagen hauptsächlich damit zu, eine öffentliche Ausstellung meiner Mustersammlungen zu leiten und kehrte darauf bald nach Altona zurück. Ausser den schon im Verlaufe der Reise abgesandten kürzeren Berichten hatte ich den Haupttheil meiner ausführlichen Ausarbeitungen schon von Rio aus der Regierung übersandt, sowie ich derselben auch später den noch übrigen Theil meiner Sammlungen übergeben habe. Eine Bekanntmachung meiner Berichte hatte bisher nicht statt gefunden, und so machte ich denn nun von Altona aus dem Commerz-Collegium im Verfolge der bereits in Copenhagen getroffenen Einleitungen meine weiteren Vorschläge zur Veröffentlichung derselben. Diese wurden auch Anfangs bereitwillig entgegen genommen, aber kurz darauf in Folge der inzwischen in meinem Vaterlande eingetretenen Vorgänge, wieder abandonirt.

Trotz der vielfachen Hindernisse, welche sich nun der raschen Beendigung meiner Ausarbeitungen entgegenstellten, — mit

deren näherer Aufzählung ich den Leser jedoch hier verschonen will, — mochte ich dennoch meine Arbeit nicht unvollendet lassen. Es stand mir aber noch eine neue, und in ihrer Veranlassung noch viel traurigere Störung bevor. Der plötzliche Tod meines Vaters legte mir eine Beschäftigung auf, welcher ich mich aus Rücksichten der Pflicht nicht zu entziehen vermochte, und welche mich nöthigte auf mehrere Monate meine Arbeit zu verlassen.

Nachdem die Veröffentlichung meiner Reiseberichte auf diese Weise um wenigstens ein halbes Jahr verzögert worden, drängte sich mir allerdings der Gedanke auf, ob dieselben überall noch das Interesse in Anspruch zu nehmen berechtigt seien, um vor ein grösseres Publicum gebracht zu werden. Meine ursprünglichen Ausarbeitungen enthielten eine grosse Menge von Specialitäten, welche hauptsächlich nur einen Werth durch die gesammelten Muster hatten. Die Absicht, diese dem kaufmännischen und industriellen Publicum der Herzogthümer Schleswig-Holstein zugänglich zu machen, war jetzt zum Theil vereitelt, und dadurch ein wichtiger Theil des Zweckes der Reise verfehlt worden. Als ich aber bei einer weitem Umarbeitung diese Einzelheiten von den leitenden Theilen der Berichte zu trennen begann, und die gehörige Zeit fand, Letztere mit grösserer Ausführlichkeit und mit mehrerem Fleisse zu behandeln, glaubte ich dennoch es wagen zu dürfen, dem deutschen Publicum in solcher Zusammenstellung des Wesentlichen meiner Berichten-Sammlung das gegenwärtige Werk zu übergeben. Es leitete mich dabei auch der Wunsch und die mir obliegende Verpflichtung, denjenigen, welche durch ihre Mitwirkung den Grund dazu legten, dass mir die Mission zuertheilt wurde, eine Auskunft über meine Wirksamkeit zu geben, und ebenso, wenigstens nach meinen schwachen Kräften zur Erreichung des Zweckes einer Expedition, welche dem Lande so ansehnliche Opfer gekostet hatte, das Meinige beizutragen.

So benutzte ich die Mussezeit, welche mir in dem letzten Viertel des Jahres 1848 und in den ersten Monaten von 1849 gewährt wurde, dazu, um meine Reiseberichte in einer neuen Gestalt vollends zum Abschluss zu bringen. Ich liess nun alle solche Einzelheiten, welche sich blos auf die gesammelten Muster bezogen, oder welche überhaupt nur von vorübergehendem Inter-

esse sein konnten, grösstentheils zurück, und übergab diese besondern, in den verschiedenen Theilen meiner Berichte näher bezeichneten Beilagen. Ich hätte die specielle Erwähnung derselben, weil sie sich allein in meinem Besitze befinden, allerdings ganz übergehen können. Da ich aber von dem grössten Theile der eingesammelten und an die dänische Regierung abgelieferten Muster Duplicate habe, und mir somit, nachdem ich mich jetzt in Altona niedergelassen habe, durch diese und durch die sonst von der Reise zurückgebrachten schriftlichen und gedruckten Beilagen und Werke (so namentlich auch eine Menge Facturen und Verkaufrechnungen) die Gelegenheit wird, vielleicht Manchem in meiner nähern Umgebung eine etwa gewünschte ausführlichere Auskunft zu geben, — so habe ich, um die Hinweisung auf den einen oder andern Gegenstand zu erleichtern, jene specielle Bezeichnung der Anlagen nicht für überflüssig gehalten. Es wird mir nun stets zum Vergnügen gereichen, Jedem, der sich wegen besondrer Nachweisungen an mich wenden sollte, alle die Mittheilungen zu machen, welche ich im Stande bin zu geben.

Ich habe bei dieser letzten Ausarbeitung meiner Berichte es nicht unterlassen zu dürfen geglaubt, der seit Zurückkunft von meiner Reise auf den resp. Plätzen vorgegangenen wichtigsten Veränderungen, so weit dieselben zu meiner Kunde gekommen, zu erwähnen. Diese habe ich zum Theil unmittelbar in die Darstellung selbst mit hineingeflochten, zum Theil aber auch nur durch Anmerkungen angedeutet, Letzteres nämlich in Fällen, in denen ich fürchtete, die mir nach den derzeitigen Verhältnissen eingeprägte Anschauungsweise mit Rücksicht auf die Einzelheiten des Berichtes zu sehr zu verrücken, und dadurch in meiner Beurtheilung Fehlgriffe zu thun. Ich habe dann nur auf die etwanige Bedeutung der eingetretenen Veränderung in dieser oder jener Richtung im Allgemeinen aufmerksam gemacht. Auch in dem „Schlussworte“ dieses Werkes habe ich noch einmal der wichtigsten seit her eingetretenen Ereignisse Erwähnung gethan. Zur Angabe von dergleichen Zusätzen in den Berichten, so namentlich der seitdem erlassenen Verordnungen und zu statistischen Nachträgen späterer Jahre habe ich hauptsächlich das hamburgische Börsenblatt des „Freihafens“ (seit 1848 der deutschen Handels-Zeitung) benützt,

dessen einsichtsvolle Leitung ein Bürge für die Competenz der daraus entnommenen Nachrichten sein wird. Wenn ich im Uebrigen zur Zusammenstellung von statistischen Uebersichten oder zur Mittheilung andrer allgemeiner Nachrichten andre Werke benutzt habe, ist dieses an den betreffenden Stellen meiner Berichte überall näher angegeben worden.

Ausser den etwanigen wesentlichsten Umgestaltungen der Verhältnisse in den letzten Jahren, deren ich nachträglich erwähne, werden sich indess auch noch manche andre Einzelheiten seit meiner Gegenwart auf den verschiedenen Plätzen anders gestaltet haben, denn nichts ist so sehr fortwährenden Veränderungen unterworfen, als eben alles dasjenige, was auf den Handel Bezug hat. Wollte man indess auf diese allgemeine Wandelbarkeit der Zustände Rücksicht nehmen, so würde man mit einer Berichten-Sammlung wie die gegenwärtige nie zum Abschluss kommen, und nie einen eigentlichen Standpunkt der Beurtheilung gewinnen können. Ein geschichtliches Interesse möchte jede Schilderung der Art doch jedenfalls in Anspruch nehmen dürfen. Man wird es übrigens nicht vergessen, sich zu vergegenwärtigen, dass ich mich in meiner Beurtheilung immer doch im Wesentlichen nach der mir während meiner Anwesenheit zu eigen gewordenen Anschauung und nach dem Maassstabe der damaligen Verhältnisse leiten lassen musste, und dass namentlich die meisten Zahlenangaben von jener Zeit herkommen.

Ich habe mich nun zunächst noch über einen wichtigen Punkt gegen das Publicum, für welches ich meine Berichte bestimmt habe, auszusprechen. Ich meine über die Art und Weise, auf welche ich in den Besitz der gegebenen Nachrichten gelangt bin. Der grössere oder geringere Grad von Zuverlässigkeit, welchen man meiner Arbeit beimessen wird, kann natürlich nur den Werth bestimmen, welchen sie für den Betheiligten haben dürfte. Man wird es mir in dieser Beziehung vorhalten, dass das von mir Mitgetheilte aus den verschiedensten Quellen zusammengestellt ist, ohne dass ich immer für die Richtigkeit desselben eine genügende Bürgschaft geben kann.

Ich habe nie die Schwierigkeiten verkannt, welche sich mir bei der kurzen Zeit, welche mir nur zur Einsammlung der

Nachrichten vergönnt war, entgegenstellten, noch auch die Verantwortlichkeit, welche ich durch Annahme des mir zuertheilten Auftrags übernahm. Mein Bestreben ist daher vor Allem zuerst dahin gerichtet gewesen, meinen Mittheilungen eine so sichere Grundlage zu geben, wie dieselbe zu erreichen es in meiner Macht stand. Ich habe mich zu dem Ende stets bemüht, die Nachrichten von so vielen verschiedenen Seiten wie nur möglich einzuholen, und mich bestrebt, durch eine sorgfältige Vergleichung derselben danach der Wahrheit möglichst nahe zu kommen; ich kann hinzufügen, dass ich auf allen Plätzen mit einer Reihe der ersten Häuser in Verbindung getreten bin, und ich darf es namentlich hervorheben, dass der grösste Theil der gegebenen eigentlichen Berichte mir von meinen persönlichen Freunden, deren ich fast an allen Stellen einige antraf, mitgetheilt worden ist. Ich ergreife hier die Gelegenheit, allen denen, welche mir auf meiner Reise einen so bereitwilligen Beistand geleistet haben, und zwar namentlich meinen älteren Freunden und Landsleuten den herzlichsten Dank für ihre Unterstützung auszusprechen. Nur durch ihre freundliche Mitwirkung gelang es mir, in einer verhältnissmässig kurzen Zeit eine, wie ich sagen zu können glaube, nicht geringe Anzahl von Nachrichten einzusammeln; denn, wenn mir auch meine Stellung zur Expedition den Zugang zu den Behörden des Ortes verschaffte, und mir dadurch manche Quellen zu Gebote standen, auf welche ich unter andern Verhältnissen nicht hätte rechnen können, so lege ich doch auf die Mittheilungen, welche ich den seit Jahren mit den Zuständen vertrauten practischen Geschäftsmännern verdanke, den höchsten Werth.

Wenn ich mir erlaube, diese Bemerkungen meinen Lesern zur Berücksichtigung zu empfehlen, so will ich damit aber doch nicht wagen zu behaupten, dass sich dennoch nicht manche kleinere Irrthümer in meine Berichte eingeschlichen haben. Das Feld, welches die verschiedenen Fächer des Handels, der Schifffahrt und der Industrie zur Untersuchung bieten, ist ein so ausgedehntes, und die Behandlung desselben erfordert so vielseitige Kenntnisse, dass ich schon in dieser Richtung eine nachsichtige Beurtheilung in Anspruch nehmen muss. Ein jeder practischer Kaufmann oder Fabricant weiss aber auch selbst genugsam, dass man nach

Büchern keine Geschäfte macht, und dass diese, selbst wenn sie ganz der Praxis entnommen sind, eben nur den Zweck haben, ihm einen Leitfaden an die Hand zu geben, ihn durch die Zusammenstellung verschiedener Verhältnisse zu Vergleichen aufzufordern, und ihn überhaupt mit den Zuständen des Handels bekannter zu machen. Es ist selbstverständlich, dass ich nicht im Stande bin, demjenigen, welcher in einem bestimmten Zweige Geschäfte macht, und hinlängliche eigne Erfahrungen gemacht hat, im Einzelnen viel Neues zu sagen. Auch brauche ich wohl kaum zu erwähnen, dass derartiges nicht in meiner Absicht bei Herausgabe der nachfolgenden Berichte gelegen hat. Ich wünsche nur, dass dieselben ein Geringes dazu beitragen möchten, dem schon erfahrenen Geschäftsmann einen geeigneten Ueberblick über die Handelszustände der beschriebenen Gegenden zu gewähren, um ihn bei seinen Berechnungen zu unterstützen, und dem weniger mit dem Geschäftsgange Vertrauten einen richtigen Begriff von den bestehenden Verhältnissen zu geben, um ihn bei seinen Vorkehrungen zu leiten. Ich wünsche dabei Beiden eine Sammlung von Nachrichten und Zahlenangaben zu liefern, welche ihnen zur Auskunft und zu Hinweisungen nützlich und dienlich sein können. In wie weit es mir gelungen ist, die mir gestellte Aufgabe zu lösen, die eingesammelten Mittheilungen mit Erfolg zu benutzen und auszuarbeiten, und in wie weit die von mir aufgestellte Anschauungsweise die richtige ist, kann ich schliesslich nur allein der Beurtheilung des Publicums anheimstellen.

Es bleibt mir hier allerdings noch Vieles übrig, zur näheren Verständigung zu sagen. Da ich dabei aber specielleren Bezug auf die Berichte selbst nehmen muss, habe ich es für passender gehalten, dieses für die am Schlusse sich findenden

ergänzenden allgemeinen Bemerkungen zu den Berichten

und

allgemeine Bemerkungen über den Absatz von europäischen Industrie- und andern Artikeln auf den besuchten überseeischen Märkten

aufzusparen. Was ich unter diesen Schlussbemerkungen aufführe, sind eben solche Nachrichten, welche sich mehr oder weniger auf alle besuchten Plätze anwenden lassen oder beziehen, und welche

zur weiteren Erläuterung der schon gegebenen Nachrichten dienen sollen. Ich bin dort die verschiedenen Abtheilungen meiner Berichte noch einmal durchgegangen, um in Letzteren selbst nicht durch zu viele Wiederholungen zu ermüden. So wie ich schon das vorangehend Gesagte zur Beachtung empfehle, verweise ich bei Benutzung jedes einzelnen Abschnittes des Werkes daher namentlich noch auf jene Ergänzungs-Berichte am Schlusse.

Ueber die Form der Berichte und die Zusammenstellung der gegebenen Nachrichten mögen hier nun noch einige nähere Anweisungen folgen. Mit wenigen Ausnahmen habe ich meine Darstellungen bei jedem einzelnen Orte oder Lande unter folgende Hauptabschnitte gebracht.

Einleitung.

In der Einleitung zu dem betreffenden Platze oder Lande habe ich die erforderlichen Nachrichten über die Bedeutung, Lage, den Handels- und Schiffahrtsverkehr im Allgemeinen, über den Antheil der fremden Länder am Import- und Exporthandel, sowie den Antheil der fremden und einheimischen Flaggen an der Schiffahrt, und ferner über allgemeine Zustände überhaupt, welche in der einen oder andern Richtung auf die Verkehrsverhältnisse einen besondern Einfluss äussern, gegeben.

Importartikel.

Berichte über die Grösse der Einfuhr und des Verbrauchs jedes einzelnen Artikels; Angabe der Länder, welche den Bedarf hauptsächlich befriedigen; allgemeine Bemerkungen über den Absatz, die Verkaufsart, Beschaffenheit, Preise, Verpackung u. s. w. Die Importartikel sind fast überall nach folgender Ordnung durchgegangen:

Manufacturwaaren, und zwar *Baumwollenwaaren* und *Garn*,
Wollenwaaren, *Seidenwaaren* und *Leinen*.

Metalle.

Schiffs- und andre *Materialien*.

Provisionen.

Getränke.

Eisen- und andre *Metallwaaren*.

Glaswaaren.

Steinzeug.

Uebrige Artikel.

Exportartikel.

Angabe der Grösse der Ausfuhr jedes einzelnen Artikels, und zum Theil der Länder, wohin die Ausfuhr gerichtet; allgemeine und specielle Bemerkungen über die Producte, deren Preise, Beschaffenheit u. s. w.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Berichte über Gold-, Silber- und Kupfermünzen, Papiergeld, Banken, Disconto, Wechsel, Course und sonstiges zum Rechnungswesen Gehörendes.

Maasse, Gewichte etc.

Längen-, Flüssigkeits- und Getraidemaasse, Gold-, Silber- und Handlungsgewicht.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise,

Platzzusancen etc.

Allgemeine Angaben über Creditverkäufe, Contant-Zahlungen, Lösch- und Verladungskosten, Courtagen, Commissionen, Lagermiethe, Feuer-Assecuranz u. s. w.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Berichte über die Ansätze für Ein- und Ausfuhrzölle, Evaluationen, Lagermiethe, Entrepot-Bestimmungen, etwanige Differencialabgaben etc.

Schifffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

Berichte über Begünstigungen der Nationalflagge, Schiffahrtsgesetze, Tonnengelder und andre Schiffsunkosten, über den Hafen, das Lootsenwesen, etwanige Gelegenheit zur Reparatur u. s. w.

Frachten.

Angabe von Frachtansätzen, Verwendung fremder Schiffe in der Frachtfahrt, Schiffsvermessungen u. s. w.

Nur zuweilen habe ich in einigen Punkten, je nach der Art der eingesammelten Nachrichten, eine andre Eintheilung als die obige getroffen. Wesentlich von derselben bin ich nur bei dem Berichte über die Verein. Staaten abgewichen. Die eingezogenen Nachrichten über den **Wallfischfang** gebe ich unter einem besondern Abschnitt an der betreffenden Stelle.

Um das Nachschlagen bei gewünschten Auskünften über gewisse Gegenstände oder Waaren zu erleichtern, folgt ausserdem am Schlusse

ein *Inhaltsverzeichniss* und ein *Sachregister*, so wie man dort ferner ein Verzeichniss der in diesem Werke angewandten *Abkürzungen und Zeichen* findet.

Ich hoffe, dass die Art der getroffenen Einrichtungen es dem Leser ermöglichen wird, schnell und leicht das Gewünschte zu finden. Wo ich Hinweisungen von dem einen Abschnitt zum andern unterlassen konnte, ist dies geschehen. Dennoch findet man nicht selten derartige Bezugnahmen, welche je nachdem es im Zusammenhange mit andern Nachrichten passend war, das Betreffende bei dieser oder jener Abtheilung zu sagen, nicht ganz zu vermeiden waren. Ebenso habe ich manchen Wiederholungen in meinen Angaben nicht entgehen zu können geglaubt. Bei Büchern, welche man hauptsächlich zum Nachschlagen und zu Vergleichen braucht, ist es wohl unmöglich dieselben ganz zu unterlassen.

Was die Ausführlichkeit betrifft, mit welcher ich die verschiedenen Gegenstände und Abschnitte behandelt habe, so richtet sich diese zunächst natürlich nach dem Umfange der eingezogenen Nachrichten selbst. Sodann habe ich Alles in solcher Ausdehnung mitgetheilt, wie mir dieses entweder zur Erklärung der Berichte nur nöthig schien, oder wie ich es thun konnte, ohne eine Menge Einzelheiten zu geben, die nur von vorübergehendem Interesse oder ganz nutzlos sein würden. Hätte ich es versuchen wollen, jeden einzelnen Abschnitt zu erschöpfen, so wäre ich bei so vielen verschiedenen Plätzen, die behandelt werden sollten, nie zu einem Schlusse gekommen. So musste ich mich namentlich bei den Rubriken über Import- und Exportartikel, über Zoll- und Schifffahrtsbestimmungen, Usancen etc. eben nur auf das Wesentlichste beschränken. Wenn ich dagegen in andern einzelnen Fällen etwas ausführlicher gewesen bin, als Manche es vielleicht für nöthig halten sollten, so wird man bedenken, dass wieder andre Leser nicht so genau mit allen Geschäftsverhältnissen vertraut sein dürften.

Es versteht sich, dass ich hauptsächlich nur solche Nachrichten mitgetheilt habe, welche in commercieller Beziehung für

den Leser von Interesse sind. Wo ich indess voraussetzen durfte, dass auch einige Notizen über andre Gegenstände nicht unwillkommen sein würden, und wo ich diese geben konnte, ohne mich zu weit vom Ziele zu entfernen, habe ich ebenfalls Eines oder Andres über sonstige Zustände mit einfließen lassen. Wo ich Bezug auf frühere Jahre nehme, geschieht dies entweder um Vergleiche mit der gegenwärtigen Zeit zu ziehen, oder um angestellte Betrachtungen näher zu beleuchten. Es ist jedoch nicht meine Absicht gewesen, eine eigentliche Handelsgeschichte der verschiedenen Länder und Städte zu geben, sondern ich setze im Gegentheil eine allgemeine Kenntniss der früheren Zustände voraus.

Wenn ich das, was ich in der vorangehenden Einleitung dem geneigten Leser zur Berücksichtigung und zur Verständigung habe sagen wollen, in wenigen Worten zusammenfasse, so ist es hauptsächlich das, dass er meinen Berichten oft eine grössere Ausführlichkeit wünschen, dass er darin manches Bekannte finden dürfte, und dass sie nicht fehlerfrei sein werden. Gewiss, bei der Vielseitigkeit der behandelten Fächer, und der Menge der verschiedenen Länder, lassen dieselben im Einzelnen noch Vieles zu wünschen übrig. Aber ich schmeichle mir dennoch mit der Hoffnung, dass sie in ihrer Gesammtheit, und durch die Zusammenstellung, welche hier über die Hilfsquellen und den Verkehr eines grossen Theils der wichtigsten fremden Handelsplätze der Erde gegeben ist, dem Kaufmann, Fabricanten und Rheder, für welche ich sie hauptsächlich bestimmt habe, nicht nutzlos sein werden.

So möge denn dieser erste Versuch, eine Reise um die Welt in commercieller Richtung zu beschreiben, und ein kaufmännisches Werk von dieser Gattung und Ausdehnung im Wesentlichen nach der Praxis zusammenzustellen, bei dem deutschen Publicum eine freundliche Aufnahme und eine nachsichtsvolle Beurtheilung finden.

Altona, im Februar 1849.

W. H. Nopitsch.

V e r z e i c h n i s s

der besuchten Länder und Plätze, und Angabe der Zeit meiner Anwesenheit dasselbst.

Calcutta	December 1845.
Pinang	März 1846.
Singapore	März, April 1846.
Batavia	April, Mai 1846.
Manila	Juni 1846.
China	Juni, Juli, August 1846.
Sandwich Inseln .	October, November, 1846.
Gesellschafts Inseln	December 1846.
Valparaiso	Januar, Februar 1847.
Cobija	Februar 1847.
Lima	Februar, März 1847.
Montevideo	April, Mai 1847.
Buenos Ayres . . .	Mai 1847.
Rio de Janeiro . .	Mai, Juni, Juli 1847.
Vereinigte Staaten	September, October, November 1847.



Calcutta.

Calcutta, die Hauptstadt der brittischen Besitzungen in Ostindien, liegt ungefähr 100 englische Meilen von der See entfernt, am östlichen Ufer des Hooghly, eines westlichen Armes des Ganges, in Lat. $22^{\circ} 35' N.$ und Long. $88^{\circ} 27' O.$ v. Grw. Calcutta ist von jeher als die grösste Handelsstadt des Orients bezeichnet worden, und behauptet auch jetzt noch diesen Rang mit Recht, denn als Mittelpunkt des englisch-ostindischen Handels hat es eine Bedeutung erlangt, wie sie kein anderer Platz in Ostindien in dem Maasse aufzuweisen vermag. In keinem andern Orte finden sich aber auch so viele günstige Umstände, welche einen lebhaften Verkehr hervorzurufen im Stande sind, vereinigt. Nirgends findet sich zum Absatz ausländischer Waaren eine so zahlreiche Bevölkerung wie diejenige von Hindostan, und nirgends ein solcher Reichthum an verschiedenartigen, werthvollen Producten, und eine solche Wohlhabenheit der inländischen Kaufleute. Ebenso ist auch die Lage des Platzes, was sowohl die Beziehungen desselben zum Auslande betrifft, als auch mit Rücksicht auf den Binnenhandel, eine sehr vortheilhafte zu nennen. Calcutta reicht zur See in gleicher Entfernung fast nach allen Hauptpunkten des Orients hin, und durch die Gewässer des Ganges-Flusses, welcher mit seinen vielen Nebenarmen sich nach allen Seiten hin und weit in das Land hinein verbreitet, wird der Hafen in eine unmittelbare Verbindung auch mit den weit entfernt liegenden innern Theilen Hindostans gebracht.

Die Wichtigkeit, welche diese Stadt oder vielmehr die ganze anglo-indische Colonie für die Handelsbeziehungen des Mutterlandes von jeher gehabt hat, scheint erst recht gewürdigt worden zu sein, seitdem das Monopol der englisch-ostindischen Compagnie dieser genommen, und der ostindische Handel auch allen Privatpersonen freigegeben wurde.

Jene Corporation, sowohl in commercieller als politischer Beziehung die grösste und wichtigste, die jemals existirt hat, hatte bekanntlich bis 1814 das alleinige Vorrecht, mit Ostindien Handel treiben zu dürfen. Zu jener Zeit wurde diese Begünstigung aber gehoben, und der Handel auch jedem Andern frei gestattet, und 1834 musste die Compagnie sogar alle Geschäfte für eigene Rechnung ganz einstellen. Sie hörte damit also auf, eine Handels-Gesellschaft zu sein, und behielt nur ihre politischen Rechte, nämlich die Befugniss, die Angelegenheiten des englisch-ostindischen Reiches zu verwalten. Die Zunahme des Handels- und Schiffahrts-Verkehrs Calcutta's seit den letzten 30 Jahren ist ausserordentlich gross gewesen, und welchen günstigen Einfluss die Abschaffung des Monopolsystems und die Einführung von Freiheit des Handels auf Letzteren ausübt, davon giebt daher kein Platz im Fortschreiten seines Wohlstandes und seiner Geschäftsthätigkeit einen deutlicheren Beweis als Calcutta. Ein Vergleich des Handelsumsatzes des Jahres 1814 und des Jahres 1828 nach Aufhebung des Monopols, ergibt eine Zunahme von ca. 100 $\frac{0}{0}$ auf den Einfuhr- und von 60 $\frac{0}{0}$ auf den Ausfuhrhandel. Noch stärker tritt aber diese Vermehrung des Geschäfts in den letzten 11 Jahren hervor. Die Einfuhren von England im Jahre 1845 zeigen nämlich, verglichen mit denjenigen von 1835 eine Zunahme von 197 $\frac{0}{0}$, und die Exporte nach England eine Vermehrung von 307 $\frac{0}{0}$. Auch das Geschäft mit den fremden Ländern hat sich in demselben Zeitraum um 150 $\frac{0}{0}$ auf die Importe, und um 69 $\frac{0}{0}$ auf die Ausfuhren vermehrt. Auf den einzelnen Kopf der Bevölkerung von Bengalen und den abhängigen Staaten machten die von Grossbritannien eingeführten Waaren 1835 nur 5 $\frac{3}{4}$ d. aus, 1845 aber 1 s. 5 $\frac{1}{2}$ d., und die Exporte dahin 1835 nur 5 $\frac{7}{8}$ d. und 1845 dagegen 1 s. 11 $\frac{1}{2}$ d.

Der Handelsumsatz Calcutta's in den Fiscaljahren *) von 1842 bis 1845 stellte sich wie folgt:

	Gesamtumsatz.	Davon Einfuhr,	wovon Contanten u. edle Metalle	und Ausfuhr,	wovon Cont. etc.
1842 CRup.	138,237,314	— 54,296,722	— 9,927,282	— 83,940,592	— 421,855
1843	≍ 133,666,444	— 57,145,279	— 16,528,720	— 76,521,165	— 109,841
1844	≍ 165,937,832	— 64,766,562	— 19,085,662	— 101,171,270	— 287,947
1845	≍ 180,244,210	— 76,926,298	— 16,057,069	— 103,317,912	— 2,915,434

*) Unter dem Fiscaljahr (*official commercial year*) versteht man in Calcutta den Zeitraum eines Jahres, bei dessen Ende ein Jahr der Charter der ost-

Es ergibt sich also jährlich ein bedeutender Ueberschuss der Ausfuhren über die Einfuhren. Auf welche Weise die Handelsbilanz hergestellt wird, ist im Einzelnen schwer zu bestimmen. Es sind bei derselben jedenfalls die Zahlungen, welche die ostindische Compagnie in England für Dividenden, Interessen der Schuld, Verwaltungskosten etc. zu leisten hat, in Betracht zu ziehen. Diese betragen:

1842	—	£ 2,834,786	oder ca.	CRup. 28,347,860
1843	—	2,458,193	∴ ∴ ∴	24,581,930
1844	—	2,944,073	∴ ∴ ∴	29,440,730

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass ein Theil dieser Beträge in der Gestalt von Producten nach England geht (wie man später sehen wird), und dass dieselben daher theilweise in dem oben angegebenen Ausfuhrwerthe mit einbegriffen sind.

Ueber den Antheil, welchen die verschiedenen Länder am directen Handel mit Calcutta in den Fiscaljahren von 1835 bis 1845 genommen, so wie über den brittischen und fremden Schifffahrtsverkehr geben folgende Tabellen Nachricht.

Antheil der verschiedenen Länder am Importhandel Calcutta's in den Jahren von 1835 bis 45, in Procenten.

	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
Gross-Brittanien	53,0	54,3	60,1	50,6	51,8	57,8	65,7	60,8	59,9	55,4	63,4
Frankreich	3,5	3,1	4,2	3,8	1,8	6,6	3,2	4,2	5,1	3,0	2,1
Uebrigcs Europa	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,6	0,1	0,1	0,2	0,9
China	15,9	12,3	9,0	16,6	20,2	5,4	8,6	11,2	12,6	14,9	15,2
Uebrigcs Asien und Neu-Holland	23,0	22,8	22,6	24,3	20,2	25,0	17,9	19,4	18,4	22,2	15,4
Mauritius und Africa	1,0	1,5	1,1	1,6	2,6	2,0	1,1	0,9	1,5	2,0	0,7
Nord-America	3,0	5,1	2,7	1,9	3,3	3,0	2,5	3,4	2,1	2,0	2,1
Süd-America	0,6	0,9	0,3	1,1	0,0	0,0	0,4	0,0	0,3	0,3	0,2
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

indischen Compagnie abläuft, d. h. vom 1. Mai d. J. bis zum 30. April des folgenden. Wenn ich also z. B. das Jahr 1842 angebe, so ist damit die Zeit vom 1. Mai 41 bis 30. April 42 gemeint.

Antheil der verschiedenen Länder am Exporthandel Calcutta's in den Jahren von 1835 bis 45, in Procenten.

	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
Gross-Brittanien.....	35,0	33,3	42,3	41,80	47,0	58,2	60,6	56,5	52,9	55,3	52,0
Frankreich.....	6,5	6,4	4,2	3,60	6,3	7,9	5,4	7,8	7,5	7,1	7,3
Uebrigcs Europa.....	0,0	0,0	0,0	0,00	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,1	0,0
China.....	30,2	35,6	28,2	31,60	22,4	4,8	7,4	11,8	16,4	19,8	21,2
Uebrigcs Asien.....	20,9	15,3	17,2	17,47	16,5	21,2	19,4	17,1	18,5	13,2	13,3
Mauritius.....	3,7	2,6	2,8	3,50	2,9	3,0	4,0	3,0	2,2	2,4	3,8
Nord-America.....	3,7	6,8	5,3	2,03	4,9	4,9	3,0	3,7	2,2	2,1	2,4
	100,0	100,0	100,0	100,00	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Anzahl der in Calcutta in den Jahren von 1835 bis 45 angekommenen Schiffe, und deren Tonnengehalt.

	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
Brittische Schiffe	616	435	586	509	670	496	599	887	823	990	935
Gehalt in Tons	152,992	121,712	160,921	137,143	160,391	160,404	204,227	267,638	231,405	239,068	241,592
Fremde Schiffe	41	89	111	87	101	111	98	114	96	94	103
Gehalt in Tons	13,544	28,385	36,264	26,547	31,917	34,444	30,089	37,339	30,252	30,252	34,347

Wegen weiterer specieller Mittheilungen über den Handel Calcutta's, verweise ich auf die Beilage A: „*commercial annual*“ der 4 Fiskaljahre von 1842 bis 45.

Aus diesen verschiedenen statistischen Angaben ist hinlänglich zu erschen, welchen grossen Antheil das Mutterland Gross-Brittanien am Handel Calcutta's nimmt. Der Verkehr mit den übrigen asiatischen Staaten wird auch grösstentheils durch englische Schiffe und englisches Capital vermittelt, und so bleibt denn für die übrigen Handel treibenden Nationen nur wenig übrig. Frankreichs Handelsbeziehungen mit Calcutta erhalten durch Umsätze von Indigo und Seide noch einige Bedeutung, der Antheil aber, den die übrigen europäischen Staaten am Handel nehmen, ist nur sehr unbedeutend. Es ist freilich hiebei zu berücksichtigen, dass das, was für deutsche, schweizer und andere Rechnung nach Calcutta geht, meistens den Weg über England nimmt, oder auch wohl in englischen Schiffen von fremden Plätzen eingeführt wird, und somit als englisches Geschäft in obigen Tabellen aufgeführt

ist; im Verhältniss zu diesem Letzteren aber sind auch solche Umsätze von nur geringem Belange. Auch ist es leider nicht zu erwarten, dass dieselben, so lange die Zollverordnung vom 1. Juni 1845 in Kraft bleibt, wonach nicht allein Importe in englischen Schiffen, sondern auch Waaren fremden Ursprungs, Differencialabgaben unterworfen sind, sich vergrössern werden. Zu verwundern bleibt es immer, dass bei so beschränkenden Bestimmungen überhaupt noch so viel fremdes Importgeschäft in Calcutta betrieben wird.

Das directe Interesse, welches dieser wichtige Handelsplatz uns unter solchen Umständen einflössen kann, ist daher leider zunächst nicht gross; hoffen wir aber, dass die freieren Grundsätze, die sich in der letzten Zeit über den Handel in England Bahn gebrochen haben, sich auch bald auf seine Colonien ausdehnen werden. Dann wird Calcutta, welches immer als der grösste ostindische Markt für europäische Fabricate zu betrachten ist, auch für uns eine besondere Aufmerksamkeit verdienen, und den Handelsverbindungen mit dem Continente Europa's einen neuen und grössern Antrieb geben. — Zu bemerken ist übrigens, dass der fremde Ausfuhrhandel, auf welchem die Zollansätze nicht so drückend sind, sich namentlich mit Hamburg in den allerletzten Jahren doch vergrössert hat. Auch die Handelsbeziehungen der Vereinigten Staaten von Nord-America, und zwar sowohl, was Ein- als Ausfuhr betrifft, sind nicht unbedeutend zu nennen; die Ladungen von dort bestehen ausser einigen Baumwollenzeugen, hauptsächlich in voluminösen Producten, wie Holz, Theer, Pech, Harz etc., auch ganze Ladungen von Eis werden von Boston angebracht. — *)

Die ostindische Compagnie betreibt, wie bereits bemerkt, jetzt selbst keine Handelsgeschäfte mehr, übt aber durch die grossartigen Operationen, welche ihre Verwaltung mit sich bringt, häufig noch einen bedeutenden Einfluss auf commercielle Transactionen, namentlich auf die Geldverhältnisse Calcutta's aus. Dieser Einfluss äussert sich hauptsächlich bei Veranlassung der Remessen, welche sie für die bereits oben gedachten, aus ihren Revenuen in England zu zahlenden Unkosten nach London zu machen hat. Dieselben werden nämlich auf folgende beiden Arten nach dem Mutterlande hingelegt:

*) Ich bitte rücksichtlich der obigen Bemerkungen den am Schlusse des Abschnittes über Calcutta beigefügten Zusatz nicht zu übersehen.

- 1) durch Trassiren in London auf die verschiedenen Präsidentschaften in Indien; und
- 2) dadurch, dass die Compagnie Kaufleuten in Indien auf Waaren, welche nach England verschifft, und die ihr hypothecirt werden, Vorschüsse leistet. Dagegen nimmt sie gegen die Connossemente und Assec.-Police über die Waaren die Wechsel der Kaufleute, und liefert erstere in England erst aus, wenn die Wechsel acceptirt oder (abzüglich Disconto) bezahlt sind.

Durch diese Operationen wird der Geldmarkt Calcutta's nicht selten entweder durch eine Menge Tratten von England aus überschwemmt, oder der Cours auch durch viele am Platze ausgestellte Wechsel gedrückt. Je nachdem die Compagnie nämlich viel oder wenig zu remittiren hat, bestimmt oder verändert sie den Cours, zu welchem sie einen Vorschuss gegen abzuschiffende Güter leistet. Bei diesen Bestimmungen soll oft, wie es heisst, mit grosser Willkühr und wenig Rücksicht verfahren werden, wodurch häufig schon grosse Unzufriedenheit unter den Kaufleuten in Calcutta entstanden ist. Dergleichen Ziehungen „durch die Compagnie,“ wie man sie nennt, werden übrigens, wie es sich denken lässt, sehr viel benutzt. Man hat freilich mit manchen Weitläufigkeiten zu thun, indem man Verladungs- und Versicherungs-Documente ausliefern und in England Vorbereitungen machen muss; da man aber bei dem in Calcutta bestehenden Gebrauche zum Theil auch beim Begeben von Wechseln an Private diesen Umständlichkeiten nicht entgehen kann, so fügt man sich denselben um so leichter. So werden oft sehr ansehnliche Summen durch die Compagnie gezogen, namentlich wenn der Unterschied zwischen dem Cours, zu welchem sie abgiebt, und dem laufenden Börsencours der Kaufleute der Art ist, dass die Tratten durch Erstere dadurch vortheilhafter werden. Dieser Unterschied beträgt etwa durchschnittlich $\frac{1}{2}$ d. zu Gunsten des Börsencourses, weil eben bei den Ziehungen durch die Compagnie jene Unbequemlichkeiten existiren, und weil dieselbe den Vorschuss auf die abgeladenen Güter erst nach 25 Tagen bezahlt. Der Cours der Compagnie findet sich nur in den öffentlichen Blättern angegeben; die Kaufleute notiren nur den laufenden unter dem Namen: „*agency drafts.*“

Importartikel.

Calcutta bietet für den Absatz europäischer Producte und Fabricate von den verschiedenen ostindischen Märkten das grösste Feld,

denn nicht allein findet eine grosse Frage nach den für die zahlreiche einheimische Bevölkerung bestimmten Gegenständen statt, sondern auch die verhältnissmässig grosse Anzahl der sich dort aufhaltenden Europäer ruft für alle für diese passende Artikel einen grösseren Begehre hervor, als derselbe sich auf andern Plätzen Ostindiens zeigt. Demungeachtet muss man diesen Letzteren nicht überschätzen, sondern es sich vielmehr bemerken, dass doch nur solche Gegenstände wie Baumwollenwaaren, Twiste, Metalle und überhaupt alle hauptsächlich für die Eingebornen bestimmten Waaren die eigentlichen Stapelartikel ausmachen, von denen man einen raschen und regelmässigen Absatz erwarten kann, und dass dagegen alle mehr auf den Consum der Europäer berechneten Waaren grösseren Zufälligkeiten beim Verkaufe unterworfen sind. Ein Absatz von Artikeln grösserer Consumption, wozu ausser obigen auch noch Wollen- und Seidenwaaren, Getränke, Schiffsmaterialien und Provisionen in gewissem Maasse zu rechnen wären, ist daher natürlich auch leichter zu erlangen, während man bei Gegenständen von geringerem Verbrauch die Verhältnisse in Calcutta, und namentlich die verschiedene Art und Weise, wie die Waaren auf den Markt gebracht und verkauft werden, vorher gehörig in Betracht zu ziehen hat. Was in dieser Beziehung, sofern die gegenwärtige Schilderung des Handels von Calcutta solches nicht im Allgemeinen besagt, besonders zu beachten ist, findet man bei den weiter unten folgenden speciellen Nachrichten über die Importartikel näher angedeutet.

England liefert von allen Waaren den Hauptbedarf. Da die Differenzialzölle für fremdes Product gerade die wichtigsten Consumtionsartikel treffen, so kann dasselbe natürlich auch nur sehr beschränkten Absatz finden. Die voluminöseren Artikel vollends, wenn dieselben nicht ausreichen, um eine Ladung zu formiren, und unter besonders günstigen Umständen verschifft werden, bleiben fast ganz von der Concurrenz ausgeschlossen, und (mit Ausnahme von Zink) sind es grösstentheils nur die feineren Güter, wie Manufacturwaaren und einige andere, welche sich auf dem Wege über England dauernd einen Absatz erhalten können. Was von europäischen, d. h. nicht englischen oder französischen Waaren auf den Markt von Calcutta kommt, geht daher auch grösstentheils zuerst nach England, um von dort aus mit einem englischen Schiffe nach Indien importirt zu werden, wodurch wenigstens die Differenzialabgabe für die fremde Flagge erspart wird. Eine Calculation über die Kosten einer solchen Versendung über England ist schwer im Allge-

meinen zu geben, da es dabei zu sehr auf die Voluminösität und den Werth der Artikel ankommt. Die Fracht von London nach Calcutta könnte etwa zu 2 à 2½ £ ꝥ Ton von 40 Cub.-Fuss oder 20 Cwtr. angenommen werden. Bei Manuf.-Waaren möchten sämtliche Unkosten von London ab, Fracht, Assecuranz (aber nicht die Kosten in Calcutta) etwa 5, 8 u. 10 0/0 betragen. Mit Zink, einem Metalle, welches England nicht oder nur in geringer Quantität producirt, und welches erst dahin aus den deutschen Productionsländern über Hamburg seinen Weg nimmt, wäre am ersten etwas direct von Deutschland auszurichten; es ist dabei aber zu beachten, dass wenn dagegen die Abladung von London geschieht, die Fracht von dort ausserordentlich billig zu sein pflegt, oder selbst gar nichts beträgt, weil die Schiffe neben dem Hauptbestandtheil der Ladungen, den leichteren baumwoll. Gütern, den Zink gern als Ballast nehmen. —

Baumwollenwaaren. — Import *) von weissen und ungebleichten CR. 13,000,000; von farbigen und gedruckten CR. 2,600,000. Die Einfuhr namentlich der glatten Stoffe, (*plain cottons*) hat sich in den letzten 10 Jahren ausserordentlich vermehrt; die Anzahl der Stücke ergibt seit 1835 eine Zunahme von 388 0/0. — Den grössten Absatz finden weisse und ungebleichte

<i>Longcloths</i> , in Stk. von 36 à 40 Yds. — 36'' brt.
<i>Shirtings</i> , „ „ „ 36 à 40 „ — 36 à 40'' brt.
<i>Madapollams</i> „ „ „ 24 „ — 31 à 40'' „
<i>Jaconets</i> „ „ „ 20 „ — 39 à 45'' „
<i>u. weisse Cambrics</i> „ 12 & 24 „ — 42 à 50'' „

Es sind dies nur die Dimensionen, welche am meisten gebräuchlich sind; Länge und Breite variiren noch mehr. Diese Stoffe sind es, namentlich die vier zuerst genannten, womit sich die Eingebornen kleiden, und die zu jeder Jahreszeit in enormen Quantitäten abgesetzt werden. England liefert ausschliesslich den Bedarf, da andere Nationen in diesen Artikeln selbst an andern Plätzen mit den Engländern nicht concurriren können. — Von den gangbaren weissen Baumwollenwaaren sind ferner zu erwähnen: *Book Muslins*, *Lappets*, *Mulls* etc., hauptsächlich ebenfalls von England kommend, so wie die zum Theil von den Verein. Staaten zugeführten Drille. — Von baumw. Strümpfen ist der Absatz gleichfalls nicht unbedeutend.

*) Hier, wie bei allen andern Artikeln der ungefähre jährliche Durchschnittswerth der Jahre von 1842 bis 45.

Die farbigen und gedruckten Stoffe dienen hauptsächlich zur Bekleidung der mahomedanischen Hindus. Von England kommt auch davon das Meiste, von den türkischrothen Zeugen liefern aber die schweizer Fabriken einen ziemlich ansehnlichen Theil des Bedarfs, da Farben und Druck ihrer Stoffe den englischen vorgezogen werden. Das glatte türkischrothe Zeug (*turkey red plain cloth, Calico uni*) in der Breite und Länge von 24'' und 28 Yds. oder 36'' und 24 Yds., so wie das geköperete (*twilled*) 25'' und 24 Yds., verkäuft sich am besten vom Mai bis August, und in geringerer Quantität für den Platzbedarf im December und Januar. Die gedruckten türkischrothen *Prints (adrianoples illuminés)*, 24'' und 28 Yds., finden in passenden Mustern zu jeder Zeit Absatz, besonders aber im Mai, Juni und Juli. Die Farbe muss lebhaft und brillant sein. — Die übrigen gedruckten Zeuge: *Prints, Chintz, furniture Prints* etc. sind ebenso stets absetzbar. Sie kommen in den verschiedenartigsten Mustern; meistens 24'' brt. und 28 Yds. lang; ein guter Verkauf hängt natürlich, wie bei allen figurirten Stoffen, lediglich davon ab, ob die Muster neu und für den Platz passend sind. *Stripes* und *Sets* sind von September bis Januar für den Platzbedarf verkäuflich.

Baumwollengarn. — Impt. von weissem und grauem CR. 5,400,000; von farbigem CR. 870,000. Die Einfuhr von Twist im Jahre 1845 hat gegen das vorhergehende bedeutend zugenommen, nämlich um die Summe von CR. 3,196,366. Davon fallen auf weissen CR. 2,776,580, auf orange 288,404, und auf rothen 105,601. — Die verlangte Sorte ist *Mule Twist* von den Nummern von 20 bis 150 und in Ballen von 500 H . Derselbe wird in Calcutta H Morah verkauft, und um das Verhältniss dieses Maasses zu dem englischen zu zeigen, notire ich die derzeitigen Preise einiger Nummern nebst der Reduction in engl. Pfunden.

Nr. 20 zu 5 a. 9 p. à 6 a. 7 p. H Morah macht à 2 Sh. st.

H Rup. — $8\frac{5}{8}$ à $9\frac{7}{8}$ d. H H engl.

„ 30 „ 5 „ 6 „ à 5 „ 9 „ „ „ „ — 1 sh. $0\frac{3}{8}$ à $\frac{7}{8}$ d. „

„ 40 „ 5 „ — „ à 5 „ 6 „ „ „ „ — 1 „ 3 „ à $4\frac{1}{2}$ „ „

In einem Bündel Mule Twist sind bei verschiedener Feinheit des Garns bekanntlich immer 5 H , und die angegebene Nr. bestimmt zugleich die auf 1 H gehende Anzahl Stränge (*hanks*). Die Morah in Calcutta rechnet man zu 20 hanks. Hat man nun z. B. Garn von Nr. 40, wonach nach Obigem 40 hanks auf das H gehen, so sind dies also 2 Morahs. Kostet die Morah 5 Annas, so ist der Preis für 2 Morahs

oder hier 1 £ , demnach 10 As. und für 5 £ also 50 As. oder Rup. 3. 2. Zur Vereinfachung theilt man die Nr. des Garns nur durch 4, and vermehrt dann mit dem Preise, wodurch man den Kostenbetrag von 5 £ oder dem Bündel erhält. Will man nur den Preis eines Pfundes wissen, so hat man natürlich nur die Nr. durch 20 zu theilen und mit dem Preise zu vermehren.

Von den farbigen Garnen ist das türkischrothe in Nummern von 30 bis 60 und 70, und in Ballen von 400 £ das am meisten gefragte, und das von deutscher Färbung wird höher als das englische bezahlt. Es findet im ganzen Jahre Absatz und besonders vom Mai bis Juli. Der Preis fluctuirt etwa von $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{3}{4}$ CR. £ £ engl.

Wollenwaaren. — Impt. CR. 1,550,000. Der Bedarf Calcutta's an Wollenwaaren ist gegen den grossen Verbrauch von Baumwollenzeugen nur geringe. Es ist der einzige Artikel, der bei der allgemeinen Vermehrung des Geschäfts eine Ausnahme macht, denn obgleich das letzte Jahr (1845) eine Zunahme der Einfuhr zeigt, so ist der Markt auch dadurch im hohen Grade überführt worden. Da Wollenwaaren nicht für das Clima von Bengalen geeignet sind, und beim Transport zu hohe Kosten verursachen, so ist es nicht zu erwarten, dass der Bedarf je gross werden wird. Bei weiterer Entwicklung der Dampfschiffahrt könnte derselbe sich indess doch vermehren, da der Artikel dann mit geringeren Kosten in die höher gelegenen Districte, wo Wollenwaaren mehr gebraucht werden, eingeführt werden kann. Wollenwaaren verkaufen sich am besten im Monat November und December, sowohl an die Händler in Calcutta, als an die Afghanen (in den obern Provinzen); aber auch vor dem Anfange der Regenzeit, ungefähr Mitte Mai, finden sie gewöhnlich an die Händler der oberen Provinzen (*up-country-dealers*) Absatz. — Die Engländer liefern wieder das grösste Quantum, und nur wenig von fremdem Fabricat, namentlich sächsischem, hat sich einigen Absatz erhalten.

Tuche. — Feinere sind fast unverkäuflich, da sie nur von Europäern getragen werden, und die Schneider sich damit direct von England versorgen. — Größere finden Absatz. Die Sorte, welche für den Bedarf der Eingebornen Indiens am passendsten ist, ist das sogenannte *Bocking* oder *Saved list-cloth*, 54 oder 56'' brt. und 26 à 28 Yds. lg. Die Hauptfarbe ist scharlach, und ausserdem blau, grün, gelb und purpur. 12 Stk. von einer Farbe gehören in einen Ballen. Man sieht sehr darauf, dass die Leiste des Tuches, wie die Engländer es

nennen, *saved* ist, d. h. weiss, ohne Farbe, so dass sie nicht von der Tuchfarbe angetastet ist, blos mit 3 grauen Streifen das Stück entlang versehen; ebenso muss sie nicht angenäht sein. — Auch verkauft sich noch eine feinere Gattung, ähnlich den in China bekannten *Spanish stripes*, aber leichter. Die Stücke davon müssen 60'' brt. und 18 Yds. lg. und die Leisten ebenfalls rein sein. Die Farben sind dieselben wie bei obiger gröberer Sorte; 6 Stk. gehören in ein Bündel (*truss*) und 2 Bündel in 1 Ballen. Die Oberfläche des Tuches muss kurz und nicht faserig sein (*well covered*), sich nicht wie Flanell anfühlen, fest, stark und gut appretirt sein (*with a good finish upon them*).

Größere Tuche der zuerst genannten Gattung werden auch häufig nach den Märkten von Moulmain und Rangoon (in Hinterindien) weiter gesandt; die Farben sind dem oben angegebenen Sortiment ähnlich, nämlich scharlach, grün und blau; nur das Gelb ist ein etwas volleres Orange-gelb, eine Farbe, die dort nur von den Priestern getragen wird.

Flanelle. — Werden im Ganzen wenig getragen, und der Begehrt ist daher nicht stark. Die sogenannten *Twilled Domets* (halb-wollene geköperte) sind bei den Eingebornen nicht beliebt. Nur Europäer tragen dieselben und der Consum ist daher nicht gross.

Longells. — Sind sehr wenig begehrt.

Wollengarn. — Ist nicht en gros zu verkaufen. Es wird meistens von Detaillisten eingeführt, und da nur Europäer davon Gebrauch machen, so ist der Bedarf sehr geringe.

Seidenwaaren. — Impt. CR. 612,000, hauptsächlich von Frankreich und England für die europäische Bevölkerung.

Metalle. — Beträchtliche Einfuhr, darunter am wichtigsten:

Kupfer. — Impt. CR. 3,700,000. Kupfer zeigt im Verbrauch eine stete Zunahme, (in den letzten 11 Jahren 100%). Die Hindus ziehen aus religiösem Vorurtheil messingene Gefässe allen andern vor, und der verhältnissmässig billige Preis des Metalls macht dasselbe am geeignetsten, die daraus gefertigten Utensilien für die enorme Bevölkerung zu liefern.

Zink. — Die Einfuhr hat namentlich in den letzten Jahren enorm zugenommen. Dieselbe betrug

1842 — CR. 197,745. — 1844 — CR. 685,905.

1843 — „ 441,790. — 1845 — „ 1,717,145.

Zink ist ein Artikel grosser Speculation unter den Eingebornen und die Flunctuationen in der Quantität des Verbrauchs sind daher so gross, dass es schwer ist, über künftige Preise etwas vorherzusagen.

Eine ausserordentliche Frage oder eine gänzliche Vernachlässigung hat immer den Artikel characterisirt. Der Preis fiel in 1837 bis CR. 5. 12. ₹ Fact. Maund. In 1838 hob sich derselbe, und war 1839 CR. 10. 4. Darauf stieg er im September 1841 auf 15. 9 à 12.; im November fiel er auf 13. 12., stieg in demselben Jahre wieder bis 15. 1., und im März 1842 erreichte er den höchsten Standpunkt von 17. 4. Am Ende des Jahres stand der Preis 12. 8. stieg im Juni 1843 auf 15. 6. und hat seitdem bis Ende 1845 zwischen diesem Standpunkt und 10. 8. gewankt. Dergestalt hat der Preis von Zink in 9 Jahren von 5. 12. bis 17. 4. fluctuirt.

Zink pflegt von England nach Calcutta ca. $\frac{3}{4}$ $\frac{0}{0}$ am Gewicht zu verlieren.

Eisen. — Impt. CR. 1,325,000, hauptsächlich englisches, und etwas schwedisches. Sowohl flaches, rundes und viereckiges, als Nagel- und Bandisen. Die Einfuhr hat in den letzten 11 Jahren 325 $\frac{0}{0}$ in Quantität und 280 $\frac{0}{0}$ im Werth zugenommen. Der Consum scheint dennoch für ein Land, welches selbst kein Eisen producirt, nur gering zu sein. *) Wenn einst zum Bau der projectirten Eisenbahnen geschritten werden sollte, muss die Einfuhr noch bedeutend zunehmen.

Quecksilber. — Impt. CR. 204,000. Gleich dem Zink ein Artikel der Speculation von gewissen Classen der Eingebornen. 1837 fiel der Preis bis CR. 3. 13. 8., im Juni 1844 stieg er bis 7. 4. —. und in 1845 stand er zwischen 5 und 6 Rup. ₹ Fact. Seer.

Stahl, schwed. und engl. — Impt. CR. 121,000.

Blei in Rollen und Mulden. — ₹ ₹ 254,000.

Blechtafeln, in Kisten. — ₹ ₹ 75,000.

Das grösste Quantum von Metallen wird von England importirt. Mehreres kommt aber auch von China und Südamerica, und einen Theil des eingeführten Bleies liefern die Verein. Staaten.

Schiffs- und andere Materialien. — *Tauwerk* verkäuft sich oft gut, von *Segeltuch* geht aber nur englisches. Von andern Materialien dürften von fremden Plätzen nur schwedischer *Theer* und *Pech* in kleinen Partien anzurathen sein.

*) Man hat in neuerer Zeit allerdings in Bengalen Eisen gefunden. In der Nähe von Calcutta werden bereits Minen bearbeitet. Sollten dieselben im Stande sein, einmal bedeutende Quantitäten zu liefern, so würde dies die Eisen-Zufuhr Englands nach ganz Ostindien bedeutend beeinträchtigen können.

Provisionen. — Sind der Differenzialzölle wegen nicht mit Vortheil von fremden Plätzen herzuliegen. Nur feinere eingemachte Sachen für den europäischen Tisch, wenn sie schön sind, können gesandt werden.

Getränke. — *Weine, Bier und Spirituosa* werden in beträchtlicher Quantität consumirt, und grösstentheils von England zugeführt. Nur von Rothweinen, Champagner und Cognac kommen ansehnliche Partien von Frankreich direct, und vom Continent Einiges von *Genever* in Kisten von 15 □ Bout., und von dänischem Kirschenbranntwein, welcher hier sehr beliebt ist, und sich bezahlt macht.

Holz. — Wird hauptsächlich von Nord-America zugeführt. Von *Balken* sind die grössten am passendsten, und können davon 20 à 24 Stk., 65 à 70 Fuss lang, und 16 à 20'' im Durchmesser kommen. Eine kleine Parthie kleinerer Balken und einige eschene Ruder können der Sendung beigegeben werden. — *Bretter* sind oft gefragt und mögen davon 4 à 500 Stk. von 20 à 40 Fuss Länge, 7 à 8'' brt. und 3'' dick kommen.

Salz. — Fremdes Salz ist ab und zu importirt worden; da der Zoll darauf aber enorm hoch ist, so ist häufig stark dabei verloren worden.

Steinkohlen. — Impt. CR. 178,000. Der Verbrauch wird gewiss künftig noch ansehnlicher.*)

Pferde. — Kommen grösstentheils von Sydney. Die Preise, welche dafür zu machen, sind sehr ungewiss, da Alles von dem Körperbau der Pferde abhängen würde. Wenn sie gefallen, so sind 4 à 600 Rup. keine hohe Preise. *Chesnut* (braun), *bay* (hellbraun) und grau sind die besten Farben, dann auch schwarz, aber *piebald* oder gemischte Farben hat man nicht gern.

Bouteillen. — Imp. CR. 193,000. Von englischer Form und Grösse sind sie stets verkäuflich.

Glaswaaren, Steinzeug, Eisenwaaren, Galanterie-, Luxus-, Kurze- und Kramwaaren, Papier und Schreibmaterialien, Handschuhe, lakirte Felle, Lederwaaren u. s. w., und überhaupt solche Artikel, die beim Verkaufe mehr in's Detail gehen. —

Dies sind sämmtlich Waaren, über welche sich wenig Einzelheiten angeben lassen. Die Art und Weise, wie dieselben auf den Markt gebracht werden, ist verschieden. Ein grosser Theil wird nicht auf gewöhnliche Weise nach dem Stück, sondern nach der *Factura* mit einem

*) Man hat in neuerer Zeit in Bengalen selbst Steinkohlenlager entdeckt.

Disconto (oder Avance) verkauft. Dies heisst, der Fabrikant oder Ablader sendet eine Factura ein, die er übersetzt, und nach dieser wird dann nicht der Preis für jedes einzelne Stück bestimmt, sondern es wird ohne Weiteres über den ganzen Betrag derselben gehandelt und der übereingekommene Disconto abgezogen, (oder der Avance zugelegt.) In diesen Facturen finden sich auch oft Fracht, Assecuranz und andere Kosten bis Calcutta mit aufgeführt und zuweilen gelingt es, diese mit vergütet zu erhalten. In den öffentlichen Preis-Couranten sind von den meisten obiger Artikel die Namen der Fabricanten beigesetzt mit einem höhern oder niedrigeren Disconto (10 à 30 $\frac{0}{0}$), je nachdem das Fabricat und die Verfahrungsweise des Fabricanten als gut oder weniger gut bekannt ist. Wer in solchen Artikeln etwas unternehmen will, muss sich meistens die ersten Male auf einen Verlust gefasst machen, und oft erst nach einem oder mehreren Versuchen, je nachdem die Waare gefällt, gelingt es, wenn das Fabricat wirklich gut und für den Markt geeignet ist, sich mit Vortheil einen Absatz zu verschaffen. Viele solcher Artikel sind auch von so beschränktem Consum und daher so grossen Zufälligkeiten unterworfen, dass die Preise ausserordentlich fluctuiren, zuweilen sehr lohnend sind, zuweilen aber grossen Verlust geben. — Bei den Verkäufen nach Factura ist es Usance, dass der Cours in der Factura, die in £ ausgestellt sein muss, zu 2 sh. 6 d. $\frac{1}{2}$ CRup. angenommen wird.

Eine andere Art des Verkaufs vieler Artikel ist folgende. Wenn nämlich der Handel nach der Factura mit einem Eingebornen oder Europäer nicht gelingt, so wird die Waare entweder gegen eine Commission auf den Bazaren zum Verkaufe niedergelegt, oder dieselbe wird, wie es am meisten geschieht, in Auction verkauft. — Im Allgemeinen werden Waaren, die von Kaufleuten nicht en gros verkauft werden können, von diesen nicht gern in Commission genommen, und jedenfalls wird beim Verkaufe häufig nicht die gehörige Sorgfalt angewandt.

Von vielen dergleichen Artikeln ist auch der Handel in Händen von Detaillisten, die entweder direct von Europa beziehen, oder oft selbst von Europa nach Calcutta reisen, um dort Absatz zu suchen. — Allerdings ist, wie bemerkt, auf keinem Platze im Orient ein so grosser Zusammenfluss von Europäern wie in Calcutta und eine Menge verschiedener Gegenstände zu deren Bedarf sind dort oft vortheilhaft anzubringen; es ist aber nach dem Obigen leicht einzusehen, dass sich dem Kaufmanne oder Fabricanten, welcher durch Commissionaire ver-

kaufen lässt, hier viele Schwierigkeiten in den Weg stellen, die er in Betracht zu ziehen hat; und dass, wenn nicht die genauesten Erkundigungen über die einzelnen resp. Artikel vorher eingezogen, oder auch, wenigstens bei einem Theil der oben angeführten Waaren, nicht eigene Etablissements in Calcutta errichtet werden, ein dauernder Absatz von Bedeutung nicht leicht zu erreichen ist. — Auf *Eisen- und Glaswaaren* würden diese vorstehenden Bemerkungen indess in weniger ausgedehntem Maasse anzuwenden sein, da der Consum davon ziemlich bedeutend ist und der Verkauf derselben daher leichter von Statten geht. Die Einfuhr betrug von Eisenwaaren CR. 613,000 und von Glaswaaren CR. 330,000. —

In Betreff speciellerer Mittheilungen über alle Importartikel verweise ich auf die Beilage B, nebst den dazu gehörenden Proben von Nr. 2 bis 38. —

Exportartikel.

Indigo. — Export*) CR. 24,537,400 — Mds. 123,500. Bekanntlich hier von ausgezeichneter Qualität. Indigo ist in den beiden letzten Jahren der Hauptausfuhrartikel in Ansehung des Betrages gewesen. Der Durchschnitt der Erndten seit 1835—36 ist 126,108 Mds. und seit 1825 120,315 Mds. Die kleinste Erndte seit 1824—25 war 1838—39, in welchem Jahre nur 89,000 Mds. gewonnen wurden. Die reichsten Jahre waren

1827—28,	worin die Erndte	148,000	Mds. ergab.		
1841—42,	„ „ „	154,000	„ „		
1843—44,	„ „ „	170,000	„ „		

Indigo wird in Calcutta in Auctionen verkauft, in welchen jede Kiste offen zur Einsicht der Käufer hingestellt wird. Ich sah in der kurzen Zeit von 2 Stunden 1600 Kisten verkaufen — ein Umsatz von Rup. 600,000.

Höchstbezahlter Preis von feinstem Indigo während 9 Jahren

₹ Fact. Md.

1836	37	38	39	40	41	42	43	44
CR. 256	— 261	— 250	— 260	— 245	— 235	— 190	— 250	— 180

Opium. — Expt. CR. 19,765,000. — 18,100 Kisten. Der wichtige Ausfuhrartikel nach China. Die Production desselben, ein Monopol

*) Ebenso die Durchschnittsausfuhr der Jahre 1842—45, bei diesem wie den folgenden Artikeln.

der ostindischen Compagnie, vermittelt welcher diese eine jährliche Revenue von reichlich einer Million £ bezieht, scheint im Zunehmen begriffen zu sein; der Anbau der Mohnpflanze erstreckte sich 1845 in Behar und Benares über 118,000 Acres Land und beschäftigte $1\frac{1}{2}$ Millionen Menschen. Bekanntlich ist die Einfuhr in China verboten, weshalb alles dorthin geschmuggelt werden muss. Sollte dieselbe einmal später von der dortigen Regierung gestattet werden, und die Chinesen die Pflanze in ihrem Lande selbst bauen, so werden sie den Opium ohne Zweifel billiger, als es in Calcutta möglich, liefern können. Der Preis in Calcutta fluctuirt stark, etwa von 800 bis 1400 CR. ₣ Kiste; der ostind. Compagnie soll Letztere dagegen nur 400 CR. kosten. —

Zucker. — Expt. CR. 14,500,000 — 1,550,000 Mds. Gleichfalls sehr wichtiger Exportartikel, aber hauptsächlich nur für England, wohin er zollfrei ausgeführt wird. Kein Artikel hat in den letzten 11 Jahren so sehr an Quantität bei der Ausfuhr zugenommen, und sich in Qualität so sehr verbessert als dieser. 1835 betrug die Ausfuhr 13,278 Tons, 1841 66,103 Tons und 1845 57,000 Tons. Der Durchschnittswerth des 1834 nach England verschifften Quantums war CR. 8. 2. ₣ Baz. Md., in 1841 CR. 9. 4. und in 1845 CR. 9. 12. Von 1836 bis 44 haben die Preise der feinsten Benares von CR. 10. 12. bis 14. 15. fluctuirt. Als Durchschnitt CR. 12. 8. angenommen nach dem Paricours von 2 sh. ₣ CRup. mit 5 £ Fracht, so können die feinsten ostindischen Zuckern nach England zu 45 sh. ₣ Cwtr. oder 4 d. $\frac{7}{16}$ ₣ ũ excl. Zoll, und zu $6\frac{1}{2}$ d. ₣ ũ incl. Zoll geliefert werden. Man hält es keinem Zweifel unterworfen, dass die Production sich in den nächsten Jahren noch bedeutend vermehren wird, da jetzt bei den Zuckermühlen, anstatt dass solche früher durch Vieh bewegt wurden, Betrieb durch Dampf eingeführt worden. In Folge einer besondern Verbesserung, die bei einer Maschine in Tirhoot angewandt worden, hat man in diesem Districte Zucker von sehr schöner Qualität (*of very superior quality*) zu 3 CR. ₣ Md. producirt, welcher Preis in Calcutta an Bord incl. aller Kosten auf 10 sh. ₣ Cwtr. auskommt. Sollte diese neue Maschine sich bewähren, so könnte man mit Rücksicht auf den außerordentlich billigen Arbeitslohn*) wohl annehmen, dass bald wenige Länder so billigen Zucker werden produciren können, als Bengalen.

*) Im Innern arbeitet ein Mann meistens für 1 à 2 Rup. den Monat.

Höchstbezahlter Preis von feinstem Benares Zucker während

9 Jahren, ₨ Baz. Md.

1836	37	38	39	40	41	42	43	44								
CR. 12.12	-	12.15	-	10.12	-	12.2	-	12.4	-	14.15	-	11.12	-	12.4	-	12.12.

Reis. — Exp. CR. 3,310,000. — 2,340,000 Mds. Das ausgeführte Quantum hat in den letzten 11 Jahren nur wenig variirt, und man glaubte, dass kein Zuwachs zu erwarten, indem die Tenasserim-Provinzen (Hinterindien) künftig ernstlich in der Ausfuhr dieses Artikels mit Calcutta concurriren dürften. Der Durchschnittspreis für guten *Table rice* ist ca. CR. 2.1 à 3 as. ₨ Baz. Md. Der geringe Zoll, 2 as. ₨ Sack in fremden Schiffen, macht den Artikel auch für nicht englische Märkte geeignet.

Höchstbezahlter Preis von bestem weissem *Table rice* während

9 Jahren, ₨ Baz. Md.

1836	37	38	39	40	41	42	43	44								
CR. 3.2	-	3.2	-	3.0	-	3.0	-	3.0	-	2.12	-	2.10	-	2.8	-	2.10.

Rohe Seide. — Expt. CR. 7,690,000. Die Production hat in den letzten 11 Jahren bedeutend zugenommen, nämlich 261 $\frac{0}{0}$ in Quantität, und 490 $\frac{0}{0}$ im Werth.

Höchstbezahlter Preis von Cossimbazar Seide während

9 Jahren, ₨ Fact. Seer.

1836	37	38	39	40	41	42	43	44								
CR. 13.10	-	14.7	-	11.8	-	14.0	-	14.6	-	13.4	-	11.8	-	11.0	-	12.12.

Seidenwaaren. — Die bekannten Corahs, Bandanoes und Chophahs. Die Ausfuhr davon ist in grossem Maasse von der Quantität der jährlich producirten rohen Seide abhängig, da bei zu hohen Preisen die Weber wenig arbeiten. Der Export von 1839 war am werthvollsten, nämlich CR. 5,035,000. Der Verkauf geschieht ₨ Corge von 20 Stück. Jedes Stück enthält 7 Tücher à 1 Yard.

Höchstbezahlter Preis von Cossimbazar Corahs während

9 Jahren, ₨ Corge.

1836	37	38	39	40	41	42	43	44								
CR. 175	-	178	-	141	-	150	-	152	-	154	-	154	-	140	-	142

Rum. — Geht gleich Zucker zollfrei nach England und den englischen Besitzungen. Der Artikel ist bis jetzt nur von geringer Wichtigkeit gewesen, da bei der Destillirung noch nicht die gehörige Sorgfalt angewandt wird. Export 1835 574 Puncheons, 1841 15,454 P., 1844 4697 P., und 1845 7532 P.

Salpeter. — Expt. CR. 3,065,000. Production in Zunahme. Die beste Sorte ist Godna. Meistens wird Salpeter roh abgeschifft, doch wird er auch in Calcutta raffinirt. —

Häute. — Büffel- und Kuhhäute. Bedeutende Zunahme der Ausfuhr. 1830 war der Export nicht des Nennens werth, 1845 wurden dagegen schon drei Mill. Stk. ausgeführt. Man theilt die verschiedenen Gattungen in geschlachtete, grüne und trockene Häute ein, wovon die ersteren die besten sind. Die sogenannten grünen sind ebenfalls trockne Häute. Der Unterschied besteht nur darin, dass diese Felle von erlegten Thieren, dagegen die sogenannten trockenen, Felle von todt gefundenen Thieren sind.

Baumwolle. — Die Ausfuhr hat in den letzten Jahren abgenommen. Während der Durchschnitt von 3 Jahren 1835—37 £ 448,633 ausmacht, ergiebt derjenige der 3 letzten Jahre nur £ 192,028.

Thee, Assam. — Bekanntlich wird seit 1840 in Ober-Assam von einer Compagnie, die sich zu dem Zwecke gebildet hat, und welche sich die *Assam Tea Company* nennt, Thee gebaut. Das Capital derselben besteht aus £ 500,000 in 10,000 Actien à £ 50. Der Ertrag der Erndte war 1840 10,212 ₪ und 1841 30,000 ₪. Obwohl seitdem die Production noch beträchtlich zugenommen hat, scheint man hier doch dem Unternehmen bis jetzt kein grosses Vertrauen zu schenken, da das Product dem chinesischen an Kraft und Wohlgeschmack bedeutend nachsteht. Durch Einführung einer neuen Methode beim Einsammeln des Thees glaubte man, dasselbe indess künftig zu verbessern. Vom Secretair der Gesellschaft erfuhr ich nämlich, dass man früher die abgepflückten Blätter in einem Korbe unter einander getrocknet habe, welches dem Thee einen brennerigen Beigeschmack gegeben. Nun habe man aber damit begonnen, die verschiedenen Blätter der Staude getrennt für sich zu trocknen, damit der Wohlgeschmack sich bei jeder einzelnen Sorte besser conservire. Die Compagnie liefert keinen Bohe, sondern nur Congo, Souchong und Pekoe. — In Calcutta wird nichts von diesem Thee an den Markt gebracht, sondern die Compagnie schickt Alles nach England zum Verkaufe, und macht etwa im Durchschnitt den Preis von 1 sh. 8 d. 4 ₪.

Leinsaat. — Ein Artikel, der 1834 zuerst ausgeführt wurde, und wovon der Export 1845 245,000 Maunds zum Werthe von CR. 490,000 betrug. Ausfuhr besonders nach England und den Vereinigten Staaten.

Gunny-Säcke und Zeuge. — Exprt. CR. 812,000. Sie werden aus Flachs verfertigt, sind sehr stark und gehen hauptsächlich nach England, den Verein. Staaten und dem indischen Archipel.

Jute. — Expt. CR. 475,000. Ein weisser Flachs, der hauptsächlich nach England geht (in Ballen von 300 \mathfrak{H}).

Hanf, in Ballen von 300 \mathfrak{H} . — Expt. CR. 56,000.

Büffelhörner. — Expt. CR. 71,000.

Senfsaat. — Expt. CR. 80,000.

Waizen. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 242,000.

Talg. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 70,000.

Ingwer. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 57,500.

Pegu Cutch. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 40,000.

Curcumae. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 108,000.

Lac dye. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 350,500.

Schellack. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 377,500.

Stocklack. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 10,000.

Gummi copal. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 11,500.

Castoröl. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 127,500.

Safflor. — \mathfrak{H} \mathfrak{H} 141,000.

Munjeet, ein rothes Farbholz. — Expt. CR. 6,000.

Borax, aus den thibetan. Landseen. \mathfrak{H} \mathfrak{H} 42,000.

Teakholz. — Seiner Festigkeit und Dauerhaftigkeit wegen das beste und geeignetste Holz für den Schiffsbau. Es kommt nach Calcutta hauptsächlich von Birma.

Indische **Baumw.-Zeuge.** — Expt. CR. 165,000, hauptsächlich nach dem indischen Archipel.

Ausserdem wären noch verschiedene andere Exporte aufzuzählen. Ich beziehe mich wegen speciellerer Nachrichten auf die Anlage C., nebst Proben von Nr. 55 bis 67.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Die ostindische Compagnie, so wie die Kaufmannschaft Calcutta's, führen ihre Rechnungen und Bücher seit dem 1. Sept. 1835 in sogenannten *Company's Rupees*, während früher die ostindische Compagnie nach Sicca Rupien rechnete und die Kaufleute nach Courant Rupien. Diese neue Rupie, die allgemein coursirende Silbermünze in Calcutta, (in $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{4}$ Stk.) enthält

165 engl. Grains ($\frac{1}{2}$) reines Silber, und

15 „ „ ($\frac{1}{2}$) Zusatz.

und ist $\frac{1}{16}$ der alten *Sicca Rupie* werth.

In *Sicca-* und in *Courant-Rupien* werden nur noch die Preise einiger Waaren notirt, und zur Reduction derselben in *Comp. Rupien* (CR.) ist zu merken, dass

100 *Sicca Rup.* gleich 116 *Cour. Rup.*, und

100 „ „ „ 106 $\frac{2}{3}$ *Comp. Rup.*

gerechnet werden.

Die *Rupie* wird eingetheilt in 16 *Annas* à 12 *Pice*. Das *Pari* derselben im *Course* gegen £ ist 2 *Shilling*.

Rupfermünzen sind die *Pice*, und von *Goldmünzen* hat man nur den *Goldmohur*, der 16 *Rup.* und

187. 651 feines Gold,

17. 059 Zusatz enthält.

Als *Scheidemünze* dienen ausser den *Pices* auch noch kleine *Muscheln*, *Cowries* genannt. Davon werden gerechnet:

4 *Cowries* = 1 *Gundah*,

20 *Gundahs* = 1 *Pun*,

8 *Puns* = 1 *Anna*;

jedoch verändert sich der *Werth* von *Zeit* zu *Zeit*.

Ein *Lac Rupien* bedeutet 100,000 *Rup.*, und ein *Creore* 100 *Lac* oder 10,000,000 *Rup.* Die *Schreibart* von grösseren Zahlen ist hier diesen Bestimmungen zufolge von der unsrigen verschieden. Man schreibt z. B. die Zahl 24630850 nicht wie wir: 24,630,850, sondern so: 2, 46, 30, 850, d. h. 2 *Crores*, 46 *Lacs* und 30 Tausend Acht Hundert und Funfzig.

Calcutta hat mehrere *Banken*, durch welche am *Platze* bezahlt wird. Der *Disconto* war am 13. Dec. 1845 bei der *Bank of Bengal* und der *Union Bank* notirt:

für *Gouvernementspapiere* 4 à 5 $\frac{0}{100}$ ₪ *Ao.*

„ *Wechsel* von *Privaten* 7 à 9 $\frac{0}{100}$ „

Ueber die *Cours-Verhältnisse* ist bereits in der *Einleitung* Mehreres gesagt worden. Man gibt ab mit und ohne *Documente*, auf *London*; 6 *Monat Sicht* oder 10 *Monat dato*, zu ca. 2 sh. st. ₪ *CRup.*, auf *China* 60 à 90 T. S., zu ca. 218 *Rup.* ₪ 100 \$, auf *Mauritius* 30 à 60 T. S. zu ca. 52 cents ₪ *Rup.* Auch sind *Wechsel* auf *Frankreich* zu begeben, 3 à 6 M. S. zu ca. frs. 2. 40 à 50, ₪ *Rup.* *Wech-*

sel auf *Hamburg* lassen sich nur zahlbar London anbringen; wenigstens dürfte directes Papier nur in ganz einzelnen Fällen genommen werden. Dass beim Begeben von Wechseln der Verkäufer meistens Assec. Police und Conossement ausliefern muss, ist bereits bemerkt worden. Hierauf hat bei der Cours-Notirung der Ausdruck: „mit und ohne Documente“ Bezug.

Bei dem Cours-Pari von 2 sh. st. ₤ CRup. ist also eine Veränderung von $\frac{1}{4}$ d. beinahe $1 \frac{0}{0}$.

Der höchste Stand des Courses auf London war:

	1836	37	38	39	40	41	42	43	44
im Jan. 2. 3	-- 2.1 $\frac{1}{4}$	-- 2.1 $\frac{1}{2}$	-- 2.2	-- 2.2	-- 2.1 $\frac{1}{2}$	-- 2.1 $\frac{3}{4}$	-- 2.0 $\frac{1}{2}$	-- 2.0	
im Juni 2. 1 $\frac{1}{2}$	-- 2.2 $\frac{1}{4}$	-- 2.2 $\frac{1}{2}$	-- 2.2 $\frac{1}{4}$	-- 2.0 $\frac{1}{2}$	-- 2.1 $\frac{1}{2}$	-- 2.1 $\frac{1}{2}$	-- 2.0 $\frac{1}{4}$	-- 1.11 $\frac{1}{2}$	

Maasse, Gewichte etc.

Alle Ellenwaaren werden nach der englischen Yard à 36 Inches gemessen, französische Seidenwaaren jedoch auch nach der *Aune de Paris*. — Das Flüssigkeitsmaass ist der engl. *Imperial Standard Gallon*, doch wird auch häufig noch nach dem alten Gallon verkauft. — 1 Corge bedeutet 20 Stück, 1 Gundah 5 Stück. — Getreide wird gemessen nach dem Pally, welcher folgende Ober- und Unterabtheilungen hat:

- 4 Chittacks = 1 Koonkee.
- 4 Koonkee = 1 Raik.
- 4 Raiks = 1 Pally.
- 20 Pallies = 1 Soally.
- 16 Soallies = 1 Kahoon oder 40 Fact. Maunds.

Das Handlungsgewicht ist der Maund von 40 Seers à 16 Chittacks à 5 Siccas. Es giebt aber zweierlei Maunds, nämlich den Bazar Maund und den Factorey Maund. Ersterer ist $10 \frac{0}{0}$ schwerer als Letzterer, folglich sind 100 Baz. Md. = 110. Fact. Md.

- 1 Fact. Md. = 74 ♂ 10 Oz. 10,⁶⁶⁶ grs. engl. avoir du pois
- 1 Baz. Md. = 82 ♂ 2 ♂ 2,³³³ ♂ ♂ ♂ ♂

Folgende Tabelle zeigt deutlich die Verhältnisse des englischen und indischen Gewichtes:

	B. M.	F. M.	Cwt.	℥	Ton.
1 Cwt.	= 1 $\frac{4}{11}$	1 $\frac{1}{2}$	1	112	. 05.
1 B. M.	= 1	1 $\frac{1}{10}$	. 733	82 $\frac{2}{15}$	. 036.
1 F. M.	= 1 $\frac{0}{11}$	1	. 666	74 $\frac{2}{3}$	. 033.
1 Ton	= 27 $\frac{3}{11}$	30	20	2240	1.

Gold- und Silbergewichte sind die folgenden:

4	Punkho	=	1 Grain oder Dhan,
4	Dhans	=	1 Ruty,
6½	Rutties	=	1 Anna,
8	∴	=	1 Massa
106	∴	oder	
12½	Massa	oder	
16	Annas	=	1 Tolah oder Sicca Rupee,
106½	Rutties	oder	
1328 . 152	Massa		
oder 17	Annas	=	1 Goldmohur.

1 Goldmohur wiegt $190\frac{9}{10}$, und eine Sicca Rupee $179\frac{2}{3}$ Grains engl. Troy Gewicht.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise und Usancen am Platze u. s. w.

Es wird in Calcutta Alles pr. Comptant gekauft und verkauft, und zwar von Producten: Indigo, Opium, Seide, Seidenwaaren, Hörner, Talg, Lac dye, Schellack und zuweilen auch Häute, Hanf, Munjeet, Rum, Lein- und Senfsaat ohne Abzug, und die meisten der übrigen mit, von 3 Monat à $8\frac{0}{0}$ bis 3 Monat à $12\frac{0}{0}$ † Ao. Disconto. Bei Importen wird für contante Zahlung gewöhnlich $2\frac{0}{0}$ in Abzug gebracht, mit Ausnahme von Zink, welches zu 7 Monat à $10\frac{0}{0}$ † Ao. Disconto und Kupfer, ∴ ∴ 4 ∴ ∴ $10\frac{0}{0}$ ∴ ∴ verkauft wird. — Bei den Preisnotirungen der Kaufleute, wenn ein Disconto dabei bemerkt, ist selbiger natürlich in Anschlag zu bringen, und jedenfalls ist er bei den vorangehenden und in den Beilagen bemerkten Preisangaben zu berücksichtigen. In den Facturen über Producte wird aber nie oder nur sehr selten ein Disconto angeführt, sondern der berechnete Preis ist bereits der nach Abzug des Disconto's. In den Verkaufrechnungen hingegen wird derselbe mit angesetzt und abgezogen, und es kann also kein Del credere in Betracht kommen.

Durch diese Einrichtung im Zahlungswesen gewinnt Calcutta einen grossen Vortheil über andere Plätze im Orient; dieselbe hat hauptsächlich ihren Grund in dem Reichthum der Käufer, oder eigentlich, der ersten Abnehmer der Waaren. Jedes Handlungshaus hält nämlich am Comptoir einen Eingebornen, Baboo genannt, der alle Ein- und Verkäufe abzuschliessen und bei Verkäufen gegen Einbehalt des Disconto's sogleich

das Geld herbeizuschaffen hat, oder für den Betrag a conto belastet wird. Er steht in fortwährender, laufender Rechnung mit dem Kaufmann, der ihm bei Einkäufen von Producten dagegen den Betrag dafür wieder vergütet. Die Baboos, welche über viel Capital zu verfügen haben müssen, sind gewöhnlich sehr wohlhabend, und überdies suchen die Kaufleute ihre Rechnungen mit ihnen so zu halten, dass sie selbst die Debitoren bleiben, wodurch natürlich ihr Geschäft eine grosse Sicherheit erlangt.

Courtage werden zuweilen berechnet, häufiger aber gar nicht. Wenn man durch Europäer kauft, so wird gewöhnlich eine Courtage bezahlt, doch hängt dieses von Abmachungen ab. Artikel, die man durch Europäer kauft, sind Indigo, Seide und zuweilen Seidenwaaren. Bei letzteren beiden Artikeln wird auch eine Gebühr: „*Banians duty*“ von $1\frac{0}{10}$ berechnet. —

In Betreff der Verschiffungs- und Landungsspesen, der Lagermiethe, welche auch oft bei Einkauf von Producten berechnet wird, Feuer-Assecuranz, Commissions-Berechnungen und Tara-Usancen verweise ich auf den Specialbericht in Anlage D. Im Allgemeinen will ich über die Unkosten bei Verschiffungen u. s. w. nur bemerken, dass dieselben des billigen Arbeitslohnes wegen hier sehr geringe sind.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Die Zollverordnung vom 1. Juni 1845 lautet wie folgt:

a) Einfuhrzölle.

§ 1. Alle Waaren, Fabricate oder Producte, von Gross-Brittanien, Irland oder einer brittischen Besizung, (welche mit gehörigem Ursprungs-Certificate versehen sind), eingeführt in brittischem Schiffe, zahlen $5\frac{0}{10}$ ad valorem, ausser folgenden, nämlich: gedruckte Bücher, Nelken, Macis-Blüthe und Nüsse, welche frei sind, und baumw. Zwirn, Tvist und Garn, die $3\frac{1}{2}\frac{0}{10}$ zahlen.

§ 2. Alle Waaren, Fabricate oder Producte irgend eines fremden Landes, eingeführt in brittischen Schiffen, zahlen $5\frac{0}{10}$; aber Schiffsprovisionen, (*Marine stores*), Metalle, verarbeitet oder nicht, Wollen-, Baumwollen- und Seidenwaaren, Nelken, Macis-Blüthe und Nüsse, zahlen $10\frac{0}{10}$, baumw. Zwirn, Tvist und Garn $7\frac{0}{10}$ und gedruckte Bücher $4\frac{0}{10}$.

§ 3. Wenn in brittischem Schiffe importirt (entweder von Gross-Brittanien, Irland, brittischen Besizungen oder von andern Plätzen)

zahlen Alaun, Camphor, Cassia, Corallen, Pfeffer, Thee und Zinnober 10 $\frac{0}{0}$; Caffee und Stuhlrohr (*rattans*) 7 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$; Salz 3 Rupien ₹ Md.; Wein und Liqueure 1 Rup. ₹ Imp. Gallon; Spirituosa 1 $\frac{1}{2}$ Rup ₹ Imp. Gallon, und je nachdem sie London proof übersteigen, verhältnissmässig mehr, und werden sie in Flaschen eingeführt, so sollen 5 Quartflaschen gleich 1 Imp. Gall. gerechnet werden.

§ 4. Alle Waaren, die in fremden Schiffen importirt werden, zahlen den doppelten Zoll, ausser Salz, welches unter gleichen Bedingungen, als wie in englischen Schiffen importirt, zugelassen wird.

§ 5. Gold- und Silberbarren, Contanten, kostbare Steine, Perlen, Getraide, Hülsenfrüchte, Pferde und andere lebende Thiere, Mauersteine, Kalk, Steinkohlen, Eis und Steine sind frei von Einfuhrzoll, ob in brittischen oder fremden Schiffen importirt.

Fremder Zucker, d. h. solcher, welcher auf einer nicht brittischen Pflanzung gewonnen, darf nicht eingeführt werden.

b) Ausfuhrzölle.

Alle Waaren, Fabricate oder Producte von Indien, in brittischen Schiffen ausgeführt, zahlen 3 $\frac{0}{0}$ ad valorem, Indigo jedoch zahlt 3 Rup. ₹ Md.; Lac dye und Schellack 4 $\frac{0}{0}$; rohe Seide 3 $\frac{1}{2}$ As. ₹ Seer; Getraide und Hülsenfrüchte $\frac{1}{2}$ As. ₹ Md.; wenn in Säcken 1 A. ₹ Sack von nicht über 2 Mds.; Zucker und Rum nach fremden Plätzen 3 $\frac{0}{0}$; Taback 4 As. ₹ Md. Zucker und Rum nach Gross-Brittanien, Irland und engl. Besitzungen sind frei; ebenso Baumwolle und Wolle nach Europa, den Verein. Staaten und den brittischen Besitzungen in Nord-America. Nach allen andern Plätzen zahlen diese beiden letztgenannten Artikel 8 As. ₹ Md.

Der Zoll auf Exporte in fremden Schiffen ist doppelt von demjenigen in brittischen. Jedoch sind Gold- und Silberbarren, Contanten, Perlen, kostbare Steine, in Indien gedruckte Bücher, lebende Thiere, und von der Regierung gekaufter Opium frei von Ausfuhrzoll, ob in brittischen oder fremden Schiffen exportirt.

Seitdem fanden im August 1847 folgende Ermässigungen in vorstehendem Tarife statt:

Der Einfuhrzoll auf Ale und Bier wurde zu 10 Rup. ₹ Fass
„ „ „ türkischroth Garn zu 3 As. ₹ ₹
„ „ „ Camphor zu 10 Rup. ₹ Md.

und der Ausfuhrzoll auf Seidenwaaren zu 1 Rup. ₨ Stk. festgesetzt. *)

Die bei Entrichtung des Zolles geltenden Evaluationen werden von Zeit zu Zeit verändert und publicirt.

Es können alle Waaren im Entrepot gelagert werden. Bei der Wiederausfuhr, welche binnen 2 Jahren geschehen muss, wird der achte Theil des Zolles einbehalten. Die zu entrichtende Lagermiete beträgt beispielsweise: ₨ Pipe oder ₨ Colli von der Grösse einer 12 Bouteillen fassenden Kiste 8 As., ₨ Ballen Twist 6 As., ₨ Ballen Segeltuch 3 As. ₨ Monat u. s. w.

Die Zolleinnahme für ganz Brittisch - Ostindien betrug:

1841 ca. £ 1,454,150

1842 „ „ 1,431,600

1843 „ „ 1,495,400

1844 „ „ 1,518,700

Schiffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Die neueste Verordnung, nach welcher der Verkehr fremder Schiffe mit dem englischen Ostindien geregelt wird, lautet wie folgt:

„Foreign ships belonging to any state or country in Europe, or in America, so long as such states or countries respectively remain in amity with Her Majesty, may freely enter the British sea-ports and harbours in the East Indies, whether they come directly from their own country, or from any other place, and shall be there hospitably received, and shall have liberty to trade there in imports and exports, conformably to the regulations established, or to be established, in such sea-ports; provided that it shall not be lawful for the said ships to receive goods on board at one British port of India, to be conveyed to another British port of India, on freight or otherwise, but nevertheless the original inward cargoes of such ships may be discharged at different British ports, and the outward cargoes of such ships may be laden at different British ports for their Foreign destinations; and provided further, that it shall not be lawful for the said ships in time of war between the British

*) In Betreff der sodann im März 1848 erfolgten Aufhebung des Differentialzolles für die fremde Flagge, beziehe ich mich auf den Zusatz am Schlusse des gegenwärtigen Abschnittes über Calcutta.

Government and any State or Power whatsoever, to export from the said British territories, without the special permission of the British Government, any military or naval stores, salpêtre, or grain.“ *)

wonach es also Schiffen von solchen Staaten Europa's und America's, welche mit England in freundschaftlichen Verhältnissen stehen, gestattet ist, entweder vom eignen oder von fremdem Lande die brittischen Häfen in Ostindien, nämlich Calcutta, Madras, Bombay, Prince of Wales Island, Malacca und Singapore zu besuchen und dort Handel zu treiben, jedoch nicht von einem brittischen Platze in Ostindien zum andern Güter überzuführen.

Ausserdem ist aber schon früher, am 2. Juli 1819, mit den Verein. Staaten von Nord-America und Portugal ein Tractat abgeschlossen worden, welcher den Schiffen dieser Länder sogar gestattete:

„von jedem Hafen des Vereinigten Königreichs (Gross-Brittanien und Irland) nach folgenden brittischen Besitzungen in Ostindien, nämlich: Calcutta, Madras, Bombay und Prince of Wales Island mit jeder Art Waaren auszuclariren;“

und durch eine spätere Verordnung vom 9. Decbr. 1839 gingen diese Zugeständnisse auch auf die meisten übrigen Staaten Europa's und andre über;

während in der Zwischenzeit auch Singapore und Malacca im Jahre 1825 dem Etablissement auf Prince of Wales Island einverleibt wurden, und dadurch alle Verordnungen, diese letztere Niederlassung betreffend, ebenfalls für Singapore und Malacca in Kraft traten.

Zur Zeit als der Tractat vom 2. Juli 1819 geschlossen wurde, war Singapore also noch nicht in diesen Zugeständnissen mit einbegriffen, und in Calcutta, Madras und Bombay, und damals ebenso noch in Prince of Wales Island, waren die brittische Flagge und brittische Importe durch Zölle so bedeutend geschützt, dass fremde Schiffe wenig Vortheil von diesen Privilegien ziehen konnten. Als aber inzwischen, nach dem Jahre 1825, Prince of Wales Island und Singapore zu Freihäfen erklärt wurden, und für Singapore gleiche Bestimmungen als für erstere Niederlassung Geltung erhielten, gewann die Sache für diese Plätze, namentlich für Singapore, ein ganz anderes Ansehen, denn

*) *British regulation, relative to the trade of foreign nations with the ports of India — 2 Dec. 1839.*

es konnten fremde Schiffe nun unter gleichen Bedingungen als englische von Gross-Brittanien Ladungen dahin bringen.

In Calcutta schien man zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst wenig von diesen Verhältnissen zu wissen, denn die Frage, ob es fremden Schiffen gestattet sei, von England nach dem brittischen Ostindien zu clariren, wurde als etwas, was nie geschehen dürfe, verneint. Auch streitet das oben angeführte Privilegium allerdings auf den ersten Blick durchaus gegen die englischen Navigationsgesetze, und es kann wohl nur den Folgen eines Uebersehens, welchem bei Zulassung der vorerwähnten Uebertragungen nicht durch Berücksichtigung der mittlerweile stattgehabten Vorgänge gehörig vorgebeugt wurde, so wie ferner dem Umstande, dass der Handel mit den Besitzungen der ostindischen Compagnie nicht sowohl gerade durch die Navigationsgesetze, als vielmehr durch eigne, von den Directoren dieser Compagnie erlassene Verordnungen, geregelt wird, — zugeschrieben werden, dass gegenwärtig ein solches Zugeständniss für fremde Schiffe existirt.

Eben so wenig kannte man früher in Singapore den Ursprung dieser Bestimmungen und deren Zusammenhang, denn, nachdem man, wie es scheint, auch in Europa nicht früher zur Kenntniss der Sachlage gekommen, erst im Herbst 1845, als in Singapore ein österreichisches Schiff direct von London anlangte, kam daselbst die Angelegenheit zur Sprache, und schien eine zweifelhafte Wendung zu nehmen.

Der weitere Verfolg des Ganges derselben ist bei dem Berichte über Singapore näher nachzusehen.

Die Schiffahrt auf dem Hooghly von den Sandbänken in See bis Calcutta, eine Entfernung von 130 Miles, ist an und für sich gefährlich, aber durch ein vortrefflich organisirtes Lootsenwesen verhältnissmässig sicher gemacht. Die Einrichtungen sind sehr kostspielig, da viele und grössere Schiffe dazu erforderlich sind, den Dienst zu versehen. Dies sind 12 Lootsenschiffe, sämmtlich Briggs von 150 bis 200 Tons, die im Stande sind, auch während der stürmischen Jahreszeit, vom April bis October, ihre Station zu behaupten. Die ersten Lootsen beziehen von der Regierung ein Salair von £ 70 ꝥ Monat, und erhalten ausserdem noch eine Gratification für jedes Schiff, welches sie in oder aus dem Hafen bringen.

Die ganze Strecke des Weges wird in 12 Theile getheilt, um auch theilweises Lootsgeld (*broken pilotage*) berechnen zu können.

28 Calcutta. Schiffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Folgende Uebersicht zeigt die für die verschiedenen Stationen zu berechnende Zahl von Zwölftheilen:

Eingehend.	Ausgehend.
Von See nach Saugor $\frac{4}{12}$	Von Calcutta nach Moyapore oder
≙ Kedgerree $\frac{6}{12}$	Fultah $\frac{2}{12}$
≙ Culpee $\frac{8}{12}$	≙ Diam. Harbour . . $\frac{3}{12}$
≙ Diamond Harbour $\frac{9}{12}$	≙ Culpee $\frac{4}{12}$
≙ Fultah oder Mo-	≙ Kedgerree $\frac{6}{12}$
yapore $\frac{10}{12}$	≙ Saugor $\frac{8}{12}$
≙ Calcutta voll.	≙ See voll.

Das Lootsgeld selbst wird je nachdem das Schiff tief geht, berechnet, und zwar nach folgender Tabelle:

	Voll.		$\frac{1}{12}$		$\frac{2}{12}$		$\frac{3}{12}$		$\frac{4}{12}$		$\frac{5}{12}$	
	Comp.-Rup.		Comp.-Rup.		Comp.-Rup.		Comp.-Rup.		Comp.-Rup.		Comp.-Rup.	
	Eingeh.	Ausgeh.	Eingeh.	Ausgeh.	Eingeh.	Ausgeh.	Eingeh.	Ausgeh.	Eingeh.	Ausgeh.	Eingeh.	Ausgeh.
Unter 8 Fs.	50	50	4 28	4 28	8 54	8 54	12 80	12 80	16 108	16 108	20 134	20 134
8—9 :	80	80	6 108	6 108	13 54	13 54	20 00	20 00	26 108	26 108	33 54	33 54
9—10 :	110	120	9 28	10 00	18 54	20 00	27 80	30 00	36 108	40 00	45 134	50 00
10—11 :	130	140	10 134	11 108	21 108	23 54	32 80	35 00	43 54	46 108	51 28	58 54
11—12 :	150	160	12 80	13 54	25 00	26 108	37 80	40 00	50 00	53 54	62 80	66 108
12—13 :	170	180	14 28	15 00	28 54	30 00	42 80	45 00	56 108	60 00	70 134	75 00
13—14 :	200	210	16 108	17 80	33 54	35 00	50 00	52 80	66 108	70 00	83 54	87 80
14—15 :	230	240	19 28	20 00	38 54	40 00	57 80	60 00	76 108	80 00	95 134	100 00
15—16 :	270	290	22 80	24 28	45 00	48 54	67 80	72 80	90 00	96 100	112 80	120 134
16—17 :	320	360	26 108	30 00	53 54	60 00	80 00	90 00	106 108	120 00	133 54	150 00
17—18 :	370	420	30 134	35 00	61 108	70 00	92 80	105 00	123 54	140 00	154 28	175 00
18—19 :	420	470	35 00	35 28	70 00	78 54	105 00	117 80	140 00	156 108	175 00	195 134
19—20 :	480	540	40 00	45 00	80 00	90 00	120 00	135 00	160 00	180 00	200 00	225 00
20—21 :	540	600	45 00	50 00	90 00	100 00	135 00	150 00	180 00	200 00	225 00	250 00
21—22 :	590	650	49 28	54 28	98 54	108 54	147 80	162 80	196 108	216 108	245 134	270 134
22—23 :	640	700	53 54	58 54	106 108	116 108	160 00	175 00	213 54	233 54	266 108	291 108
23—24 :	700	770	58 54	64 28	116 108	128 54	175 00	192 80	233 54	256 108	291 108	320 134
	$\frac{6}{12}$		$\frac{7}{12}$		$\frac{8}{12}$		$\frac{9}{12}$		$\frac{10}{12}$		$\frac{11}{12}$	
Unter 8 Fs.	25 00	25 00	29 28	29 20	33 54	33 54	37 80	37 80	41 108	41 108	45 134	45 134
8—9 :	40 00	40 00	46 108	46 108	53 54	53 54	60 00	60 00	66 108	66 108	73 54	73 54
9—10 :	55 00	60 00	64 28	70 00	73 54	80 00	82 80	90 00	91 108	100 00	100 134	110 00
10—11 :	65 00	70 00	75 134	81 103	86 100	93 54	97 80	105 00	108 54	116 108	119 28	128 54
11—12 :	75 00	80 00	87 80	93 54	100 00	106 108	112 80	120 00	125 00	133 54	137 80	146 108
12—13 :	85 00	90 00	99 28	105 00	113 54	120 00	127 80	135 00	141 100	150 00	155 134	165 00
13—14 :	100 00	105 00	116 108	122 80	133 54	140 00	150 00	157 80	166 108	175 00	183 54	192 80
14—15 :	115 00	120 00	134 28	140 00	153 54	160 00	172 80	180 00	191 108	200 00	210 134	220 00
15—16 :	135 00	145 00	157 80	169 28	180 00	193 54	202 80	217 80	225 00	241 108	247 80	263 134
16—17 :	160 00	180 00	186 108	210 00	213 54	240 00	240 00	270 00	266 108	300 00	293 54	320 00
17—18 :	185 00	210 00	215 134	245 00	246 108	280 00	277 80	315 00	308 54	350 00	339 28	385 00
18—19 :	210 00	235 00	245 00	274 28	280 00	313 54	315 00	352 80	350 00	391 108	385 00	430 134
19—20 :	240 00	270 00	280 00	315 00	320 00	360 00	360 00	405 00	400 00	450 00	440 00	495 00
20—21 :	270 00	300 00	315 00	350 00	360 00	400 00	405 00	450 00	450 00	500 00	495 00	550 00
21—22 :	295 00	325 00	344 28	379 28	393 54	433 54	442 80	487 80	491 108	541 108	540 134	595 134
22—23 :	320 00	350 00	373 54	408 54	426 108	466 108	480 00	525 00	533 54	583 54	586 108	641 108
23—24 :	350 00	385 00	408 54	449 28	466 108	513 54	525 00	577 80	583 54	641 108	641 108	705 134

Die ferneren regulären Abgaben bestehen in der *Moyapore Magazine duty* von 1 Anna ꝯ Ton und in einer Abgabe für Leuchtfeuer von 2 As ꝯ Ton.

Dagegen werden nachstehende Kosten nur eventuell verursacht.
Für Ruderböte bei sehr starkem Strome:

eingehend CR. 13 ꝯ Tag,

ausgehend, vom 1. April bis 31. Juli:

	für Schiffe von 700 Tons und mehr	CR. 128
	" " " 500 bis 699 Tons	" " 102
	" " " 300 bis 499 "	" " 79
vom 1. Aug. bis 31. März	" " " 700 Tons und mehr	" " 89
	" " " 500 bis 699 Tons	" " 76
	" " " 300 bis 499 "	" " 54
	Ruderböte bei Hooghly Point ꝯ Tag	" " 13
	Für Benutzung der Halse, in Noth	" " 26

Schiffe unter 300 Tons gebrauchen gewöhnlich keine Ruderböte.

Ueber die Hafenkosten sind die Stipulationen folgende:

Für Benutzung der Hafenketten etc. (*Chain moorings*)

		v. 1. Nov. bis 30. Juni	v. 1. Juli bis 31. Oct.
für Schiffe bis 199 Tons . . .	CR. 1	. . .	3
" " von 200 bis 299 T.	" " 2	. . .	4
" " " 300 " 399 "	" " 3	. . .	5
" " " 400 " 499 "	" " 4	. . .	6
" " " 500 " 599 "	" " 5	. . .	7
" " " 600 u. mehr	" " 6	. . .	8

Swinging moorings, ꝯ Tag ꝯ 3

An und von d. *Ch. moorings* zu halen, jedesmal CR. 26

Hauling under or from under fours,

nach der Grösse des Schiffs ꝯ ꝯ 26 à 52

Wiederfestmachen ꝯ ꝯ 26

In oder aus d. Dock zu halen, nach der Grösse, ꝯ ꝯ 20 à 40

Gebrauch der Boje ꝯ ꝯ 10

Riding at the buoy, ꝯ Tag ꝯ ꝯ 3

Schiffe von Sulkea nach einem andern Platz im Flusse zu

transportiren, nicht über Kidderpore ꝯ ꝯ 25

Ein Schiff zu transportiren, nachdem es festgemacht ꝯ ꝯ 50

Bei Schiffen, welche vor der Stadt auf dem Strome vor ihrem eignen Anker liegen, werden indess gewöhnlich keine dieser Unkosten verursacht.

Die Miethen für ein Dampfschiff zum Bugsiren ist CR. 300 ₣ Tag. Wenn ein solches benutzt wird, wird vom Lootsgeld ein Abzug gemacht; für die ganze Strecke des Weges pflegt dieser $\frac{1}{4}$ zu betragen.

Die gewöhnlichen Unkosten eines Schiffes von ca. 300 Tons, welches 13 Fuss Wasser zieht, würden also z. B. sein:

Eingehendes Lootsgeld	CR. 170. —.
Ausgehendes „	„ 180. —.
Gratification an den Lootsen	100 à „ 150. —.
Moyapore- und Feuergeld 3 As ₣ Ton	„ 56. 4.
Hafenunkosten, um dafür etwas anzusetzen,	„ 68. 12.
Zusammen	CR. 625. —.

Schiffe in Ballast zahlen Abgaben nach denselben Bedingungen. Fremde Schiffe zahlen keine höhere Abgaben als brittische.

Bei Calcutta finden sich Schiffswerften, sonst aber in der bengalischen Bucht nur in Trincomalee auf Ceylon. — Die Kosten bei Reparaturen sind ausserordentlich hoch.

Frachten.

Calcutta bietet in Folge der beschränkenden englischen Schiffahrts- und Zollgesetze den fremden (nicht englischen) Schiffen nur eine sehr geringe Aussicht zur Verwendung. Der Verkehr mit dem Mutterlande und seinen Besitzungen ist einzig und allein der englischen Flagge vorbehalten, und so bleibt für die Frachtfahrt im Wesentlichen nur noch derjenige mit China zu berücksichtigen. Aber auch dieser wird grösstentheils durch englische Schiffe vermittelt, da chinesische Producte sowohl wie indische für China bestimmte in fremden Schiffen zu hohen Zollansätzen unterworfen sind, um diesen eine Concurrrenz mit den englischen zu gestatten. Opium, welcher zollfrei ist, wäre der einzige Artikel, den fremde Schiffe unter gleichen Bedingungen nach China führen könnten; eigends zu dieser Fahrt zum Schnellsegeln gebaute Schiffe aber, Clippers genannt, die auch meistens Eigenthum der hiesigen und der in China wohnenden Opium-Speculanten sind, werden fast nur allein zu diesem Zwecke verwandt.

Die Frachten nach London und Liverpool werden ohne Primage bestimmt, und zwar:

für Reis, Zucker, Salpeter, Oelsaate ₣ Ton von 20 Cwt.	
„ Seide	„ „ „ 10 „

für Häute	⌘ Ton von 14 Cwt.
⌘ Rum	⌘ ⌘ ⌘ 4 Oxhoft
⌘ Indigo, Seidenwaaren, Schellack, Lac dye	⌘ 50 Cub. Fs.
⌘ Hanf und Jute	⌘ 5 Ballen.

Für Reis mag eine gute Durchschnittsfracht £ 4 $\frac{3}{4}$ à 5 $\frac{1}{2}$ ⌘ Ton sein, andre Güter im Verhältniss danach. Der Ton bei Ausladungen von England wird in Calcutta zu nur 40 Cub. Fs. gerechnet.

Die Fracht nach China war derzeit notirt: für Baumwolle 3 à 3 $\frac{1}{4}$ \$ ⌘ Ballen, und für Opium 5 à 8 \$ ⌘ Kiste.

Zusatz.

Die in der Einleitung der vorangehenden Schilderung der Handelsverhältnisse Calcutta's ausgesprochene Hoffnung auf eine baldige Aufhebung der Beschränkungen, welche den fremden Handel dort drücken, ist, seitdem Obiges geschrieben, bereits zum Theil in Erfüllung gegangen. Ein im März 1848 von der Regierung erlassenes Decret verfügt nämlich, dass vom 25. März desselben Jahres an alle Waaren (ausgenommen Salz und Opium), welche zur See in einen Hafen des Gebiets der ostind. Compagnie mit fremden Schiffen eingeführt, oder von dort mit fremden Schiffen ausgeführt werden, keinen höhern Zoll zu erlegen haben, als kämen oder gingen sie mit brittischen Schiffen. — Ich habe diese eingetretene wichtige Veränderung nicht unerwähnt lassen dürfen, es jedoch nicht für richtig gehalten, in dem eigentlichen Texte meines Berichtes etwas zu verändern. Ich werde übrigens kaum hinzuzufügen brauchen, dass, wenn auch mit der gedachten Verordnung die Differencialabgabe für nicht brittisches Product oder Fabricat noch immer nicht aufgehoben ist, es dennoch nicht fehlen kann, dass schon allein die Gleichstellung der eignen und fremden Flagge einen sehr günstigen Einfluss auf die Belebung des Handels- und Schiffahrtsverkehrs Deutschlands und andrer europäischer Staaten mit Calcutta äussern muss.

Prince of Wales Island

oder

Pulo Pinang.

Pulo Pinang, *) von den Eingebornen auch Areca-Insel genannt, eine englische Besetzung mit der Stadt George Town, liegt an der Westküste der Halbinsel Malacca zwischen $5^{\circ} 14'$ und $5^{\circ} 29'$ N. B., und die N. O.-Spitze auf $100^{\circ} 25'$ O. L. v. Grwch. Der Flächeninhalt der Insel ist 160 engl. □ Meilen. Die gegenüber auf dem Festlande liegende ebenfalls englische Provinz Wellesley, ein schmaler Streifen Landes und ca. 140 engl. □ Meilen enthaltend, gehört mit zu diesem Etablissement. Die Insel wurde bereits 1786 der ostindischen Compagnie übertragen, und obwohl man dieselbe später zu einem Freihafen machte, hat sich die Colonie doch bisher nicht bezahlt machen wollen. Dennoch ist sie, wenn auch nicht von grosser Bedeutung, für Handel und Schiffahrt doch von Interesse.

Pinang und die Besitzungen Singapore und Malacca machen zusammen die sogenannten *Straits settlements* aus, welche zum Grundgebiete der ostindischen Compagnie (zur Präsidentschaft Bengalen) gehören.

Pinang producirt selbst nicht viel, und ist daher für die übrigen Waaren, welche Ausfuhrgegenstände der Insel bilden, nur eine Niederlage für die umliegenden Plätze, von denen ihr die verschiedenartigsten Producte zugeführt werden. Die Originalproducte von Pinang und der Provinz Wellesley sind hauptsächlich Muscat-Nüsse und Blüthe, Nelken und Zucker. Ausserdem werden Reis, die Cocos- und Arecapalme, Caffee und Pfeffer, und einige andere Gewächse gebaut, doch haben diese für die Ausfuhr keine besondere Bedeutung. Nur Cocosöl wird in ziemlicher Menge fabricirt, und werden die Nüsse dazu auch zum Theil von den Nicobarischen Inseln zugeführt. Die Muscat- und Nelkensträucher sind bekanntlich aus Setzlingen von den Molucken gezogen,

*) Die Insel Pinang. Insel heisst auf Malayisch Pulo. —

welche von da, als die Engländer eine Zeit lang in dem Besitz dieser Inseln waren, nach Pinang hinübergebracht wurden. Sie sind in grosser Anzahl ausgepflanzt und wenn alle Bäume zur Reife kommen, wird die Production verhältnissmässig enorm werden und die Preise der Gewürze noch mehr drücken. Eben wegen dieser nicht günstigen Aussichten für die Pflanzer, haben sich manche derselben jetzt besonders auf die Zuckercultur in der Provinz Wellesley gelegt, von welcher man sich guten Erfolg verspricht.

Ueber den Handel und Schifffahrtsverkehr der *Straits settlements* geben die in der Beilage D. enthaltenen „*Tabular statements of the commerce and shipping of Pinang, Singapore and Malacca*“ genaue Nachricht. Ich hebe, was Pinang angeht, Folgendes daraus hervor:

Es betragen:	die Einfuhren	wovon Contanten
1843 *) —	CR. 4,411,168	847,248.
1844 —	≈ 5,079,314	802,072.
	die Ausfuhren	wovon Contanten
1843 —	≈ 5,085,201	1,044,561,
1844 —	≈ 4,894,205	1,048,248.

Der Handelsumsatz mit dem Auslande allein beträgt also jährlich 9 bis 10 Mill. Rupien, der Gesamtumsatz aber, den Zwischenverkehr mit Singapore und Malacca einbegriffen, ca. 12 Millionen.

Von Schiffen kamen an:

1843 —	369 europäischer und americ. Flagge	von 78,337 Tons
	984 Fahrzeuge asiatischer Staaten	≈ 16,030 ≈
1844 —	378 europ. und americ. Flagge	≈ 76,664 ≈
	1123 Fahrzeuge asiat. Staaten	≈ 20,145 ≈

welcher Angabe eine speciellere Unterscheidung der europäischen Flaggen nicht beigefügt ist.

Der directe Verkehr von Pinang mit Europa ist der weniger bedeutende, doch ist derselbe im Zunehmen begriffen. Der wichtigste ist der mit den englischen Besitzungen Ostindiens, und mit den umliegenden Staaten und Inseln. Mit Singapore besteht ein fortwährender Austausch verschiedenartiger Waaren, wie eben die Conjuncturen und die Lage der Plätze, welche beide weniger Productions-, sondern grösstentheils Entrepotsplätze sind, es vorthellhaft und geeignet machen, von

*) Ebenfalls das Fiscaljahr der ostind. Compagnie.

dem einen zum andern Güter zu überführen. Das Interesse, welches Pinang als Importplatz für das Ausland hat, ist somit nicht bedeutend, weil der Markt, welcher an und für sich keinen grossen Absatz gewährt, grösstentheils von Singapore aus mit europäischen Producten versorgt wird, und daher fast ganz von letzterem Orte abhängig ist. Grössere Aufmerksamkeit verdienen die Exporte der Insel, welche sich freilich meistens auch auf dem Markt von Singapore finden, für welche aber zum Theil doch Pinang entweder als Productionsland oder als der nächste Depotplatz der natürlichere Markt ist, und die dort deshalb oft billiger und besser als in Singapore anzuschaffen sind.

Importartikel.

Da der Markt von Pinang, wie oben bemerkt, in seinem Bedarfe demjenigen von Singapore ganz ähnlich ist und in den Preisen im Allgemeinen mit letzterem Platze correspondirt, so halte ich es für überflüssig, hier nähere Mittheilungen über die Einfuhrartikel folgen zu lassen, und verweise daher nur auf die, specielle Nachrichten enthaltende Beilage E, nebst Mustern Nr. 73 und 74, so wie auf den die Importe betreffenden Abschnitt unter Singapore.

Exportartikel.

Gewürze. — Es wurden davon exportirt:

	Muscatsüsse		Muscatsblüthe		Nelken
	Piculs		Piculs		Piculs
1833	337	—	58	—	214
1834	403	—	109	—	594
1835	516	—	116	—	291
1836	491	—	200	—	395
1837	531	—	135	—	381
1838	639	—	158	—	412
1839	818	—	213	—	1003
1840	607	—	158	—	253
1841	787	—	186	—	400
1842	996	—	257	—	837

worin indess von Singapore, Acheen (auf Sumatra) und Bourbon nach Pinang importirte 455 Pic. Nüsse, 5 Pic. Blüthe und 2541 Pic. Nelken einbegriffen. Von obigen Gewürzen wurden

1843 für CR. 302,254.

1844 „ „ 253,549.

exportirt. Die Qualität ist gut, wenn auch nicht so schön und kräftig wie die Gewürze von den Molucken. Die Nüsse von Pinang haben namentlich ein hübsches Aussehen.

Zucker. — Wird in der Provinz Wellesley seit 1841 gebaut. Im Jahre 1846 erwartete man die erste Erndte von Bedeutung und rechnet sofort auf einen jährlichen Ertrag von 50 bis 60,000 Piculs.

Pfeffer. — Expt. *) von schwarzem CR. 316,500

und „ weissem „ 22,350

Er wird hauptsächlich von Sumatra eingeführt (von Laukat, Soosoo und Delli.) Die Waare ist von guter Qualität, enthält aber ziemlich viel Staub.

Zinn. — Expt. CR. 470,800. Straits-Zinn ist der allgemeine Name für das an der Strasse von Malacca gewonnene Zinn. In Pinang findet man in grösster Menge das Junk Ceylon-Zinn, von einer höher hinauf belegenen Insel dieses Namens herkommend. Das Malacca-Zinn ist bekanntlich sehr schön und besonders rein. Man hat sich beim Einkaufe desselben indess vorzusehen, da die Eingebornen viel Betrugerei damit treiben, indem sie andere Substanzen hineinschmelzen. Gewöhnlich wird daher das Zinn vor der Verschiffung noch einmal geschmolzen, wofür die Kosten $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ ₨ Mille betragen. Durchschnittspreis 16 à 17 \$ ₨ Picul.

Reis. — Expt. CR. 135,050. Er kommt hier von verschiedenen Plätzen, hauptsächlich von Arracan, und wird grösstentheils nach China verschifft.

Wachs. — Expt. CR. 1000. Es kommt von Sumatra und ist von schöner Qualität. Viel Betrugerei wird aber ebenfalls damit getrieben, so dass man beim Empfang erst jedes Stück zerschlagen muss.

Gummi benzoe. — Expt. CR. 67,750. Kommt ebenfalls von Sumatra. Vor der Verladung wird es in Kisten der Sonne ausgesetzt, damit es weich werde, und den ganzen Raum der Kiste ausfülle. Bekanntlich wird dieses Gummi seines Wohlgeruches wegen zum Räuchern verwandt. Je nachdem es mit Unreinigkeiten vermischt ist und die

*) Hier wie bei den nachfolgenden Artikeln ungefährender Durchschnitt der Fiscaljahre 1843 u. 44, aber ausschliesslich der Ausfuhr nach Singapore und Malacca.

Stücke viel oder wenig von dem eigentlichen Gummi, welches sich in weissen, marmorartigen Stückchen zeigt, enthält, wird der Preis bestimmt.

Camphor. — Expt. von chinesischem CR. 22,250.

und ∷ malayischem ∷ 41,250.

Der malayische Camphor (von Sumatra etc.), welcher nur in geringer Quantität gewonnen werden kann, ist etwa 80mal theurer als der Chinesische, für die Güte des Products ein viel zu hoher Werth, welcher von den Chinesen künstlich erzwungen wird.

Dammerharz. — Export CR. 9600. — Ein sehr festes Bindemittel, wird in Indien beim Schiffsbau verwandt. Preis 1 à 1½ \$ ꝯ Picul.

Rotang, Stuhlrohr (rattans). — Expt. CR. 35,000.

Stocklack. — Exp. CR. 15,000, von Rangoon kommend.

Cutch. — ∷ ∷ 5450, ∷ Pegu ∷

Goldstaub. — ∷ ∷ 3000.

Büffelhäute. — ∷ ∷ 4800.

Es verdienen hier noch einige andere indische Producte, die freilich nicht allein in Pinang, sondern fast überall in Ostindien gewonnen werden, Erwähnung. Obwohl dieselben für den europ. Handel grösstentheils ohne directes Interesse sind, bilden sie doch im Verkehr der indischen Staaten und China's unter einander einen zu wichtigen Handelsartikel, um ganz übergangen zu werden. Es gehören dahin z. B. das **Cocosöl**; das sogenannte **Coir rope**, ein aus den Fasern der Cocosnussschalen gedrehtes Tauwerk, welches auf den Fahrzeugen der Eingebornen angewandt wird; die **Betelnüsse** (Areca-Nüsse), welche mit Betelblättern und etwas Kalk vermischt, mit vielem Appetite gekaut werden; ferner die namentlich nach China gehenden Producte, als: **Vogelnester, Vogelfedern, Fischmagen, Haifinnen** und der **Trepang**, welcher Letztere hauptsächlich in grossen Massen von den umliegenden Inseln nach Pinang gebracht wird. Der **Trepang**, von den Engländern **Biche de mar** genannt, ist eine Art Seewurm (Holothurien), welcher getrocknet und zubereitet von den Chinesen gegessen wird. Die feineren Gattungen, die aber nur die Chinesen herauszufinden wissen, werden enorm hoch bezahlt. In dem Abschnitte über China selbst wird man noch Mehreres diese Gegenstände betreffendes angeführt finden. — Das **Cocosöl** bildet zugleich einen Exportartikel nach Europa, woselbst

es bekanntlich zur Seifen-Fabrication verwandt wird. In Indien benutzt man es nur zum Brennen. In kälteren Climates verhärtet es sich, doch würde ihm diese Eigenschaft gewiss durch eine Zubereitung benommen werden können. Das Oel könnte in Ostindien in grossen Quantitäten gewonnen werden. Der Preis desselben in Pinang ist 6 bis 7 \$ ₨ Picul.

Wegen specieller Nachrichten über die Exporte überhaupt beziehe ich mich auf die Anlage F.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Alle Rechnungen werden geführt in spanischen Thalern (Dollars, \$) à 100 cents. Diese, wie die americ. Dollars, sind auch hauptsächlich die allgemein coursirenden Silbermünzen, doch ist ebenfalls die bengalische Comp. Rupie gang und gebe, welche im gewöhnlichen Leben 45 cents gilt. Einfache und doppelte Cents sind die Kupfermünzen. Zahlungen werden nur baar gemacht, da hier keine Bank existirt.

Man wechselt in Pinang auf London 6 M. S. zu 4 sh. 2 à 4 d. ₨ \$, und auf Calcutta und Madras zu 60 T. S. ca. 220 CRup. ₨ 100 \$.

Maasse, Gewichte etc.

Man bedient sich in Pinang der englischen Maasse gleichwie in Calcutta. Reis und Salz werden nach dem Coyang gemessen; der Reis-Coyang wiegt ca. 45 Picul und der Salz-Coyang ca. 63 Picul.

Das Handelsgewicht ist der Picul (der chinesische), welcher $133\frac{1}{3}$ ₨ engl. avoir-du-pois hält. Derselbe wird eingetheilt in 100 Catties und ist also 1 Catty = $1\frac{1}{3}$ ₨ engl. Einige Waaren werden auch nach dem Bhar gewogen, welcher hier 321 Catties hält. — Goldstaub wird gewogen nach dem Buncal von 2 Dollars oder 832 grains Troy-Gewicht; Golddrath nach dem Catty von 36 Dollars oder 31 ounces 4 dwt. Gewicht.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise und Usancen am Platze etc.

Alle ostindischen und andere Producte werden gegen contante Zahlung gekauft; europäische und americanische Importe aber auf 3 à 4 Monat Credit verkauft.

Courtagen existiren nicht. Die Unkosten bei Verschiffungen u. s. w. sind auch hier geringe. Ausführlichere Nachrichten finden sich in der Anlage G.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Pinang ist Freihafen, und es werden dort daher keinerlei Zölle erhoben.

Schifffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

Der Schifffahrtsverkehr Pinangs mit dem Auslande ist keinerlei Beschränkungen unterworfen (insofern solche nicht durch die englischen Navigationsgesetze bedingt werden.) Ich verweise im Uebrigen auf den correspondirenden Abschnitt bei Calcutta und Singapore.

Hafengelder und andere Abgaben werden nicht erhoben. Die Schiffe können ohne Lootsen in den Hafen einsegeln, und liegen in demselben gut geschützt. Leuchtfeuer sind nicht da.

Frachten.

Da nach dem Mutterlande und seinen Besitzungen nur englische Schiffe laden können, so bleibt den fremden Flaggen hier hauptsächlich nur die Frachtfahrt nach China, in welcher dieselben ziemlich häufig Verwendung finden können. Das Nähere wegen dieser Frachten, welche unter ähnlichen Bedingungen wie von Singapore aus geschlossen werden, bitte ich in dem betreffenden Abschnitte bei diesem Platze, und eben so bei China selbst nachzusehen.

Singapore.

Die Insel Singapore (eigentlich Singhapura) liegt am Ende der malayischen Halbinsel, von dieser nur durch eine schmale Strasse getrennt, und enthält 275 engl. □ Meilen. Die Stadt gleichen Namens liegt an der Südseite der Insel, in Lat. $1^{\circ} 17'$ N. und Long. $103^{\circ} 52'$ O. v. Grch., und bei ihr führt die durch eine Menge kleinerer und grösserer Inseln gebildete Meerenge von Singapore vorbei, die grosse Handelsstrasse zwischen Europa, Indien und China. Als die Engländer 1819 in den Besitz der Insel kamen, war dieselbe nur von einer Anzahl von Fischern, Seeräubern und anderm Gesindel bewohnt. Ein Jahr darauf betrug die Bevölkerung schon 5000 Seelen, meistens Chinesen, und im Jahre 1822 das Doppelte. So hob sich der Platz immer mehr; 1827 war die Bevölkerung zu 30,000 herangewachsen, und 1845 betrug sie 57,000, wovon 32,000 Chinesen, 10,000 Malayen, 330 Europäer, und der Rest grösstentheils Eingeborne aus Hindostan und den verschiedenen umliegenden Inseln, (Klings, Buggis etc.).

Dieses schnelle Emporkommen von Singapore ist einzig und allein der günstigen Lage des Platzes zuzuschreiben. Die Insel producirt nämlich selbst nur wenig, und gewinnt ihre Handelsbedeutung hauptsächlich eben nur dadurch, dass sie ein Entrepot für die näher und entfernter belegenen Plätze bildet, mit welchen ein fortwährender Austausch von Producten und Fabricaten aller Art stattfindet. Inmitten des indischen Archipels belegen, wo sich die Handeltreibenden der benachbarten Inseln und Staaten, Borneo, Celebes, Sumatra, Java, Manila, Malacca, Siam, Cochinchina u. s. w. zusammenfinden, auf der einen Seite nach China reichend, auf der andern nach Vorderindien, und einen Haltpunct für die besuchte Strasse zwischen diesen beiden Ländern, und zwischen

China und Europa gewährend, — hat der Ort in Folge dieser günstigen localen Verhältnisse einen so lebhaften Verkehr entwickelt, wie wenig andre Plätze solchen in so kurzer Zeit nach ihrem Entstehen hervorzurufen vermochten. Noch vor 30 Jahren war Singapore völlig unbekannt, wenige Jahre nach Begründung der Stadt aber exportirte dieselbe schon für mehrere Millionen Dollar; 1824 betrug der Gesamtumsatz ihres Handels 11 Mill., und seitdem vermehrte sich dieser allmählig auf das Doppelte, so dass in den Jahren von 1841 bis 44 sich die Einfuhren zu 12 à 13 Mill., und die Ausfuhren zu 11 Mill. durchschnittlich z^{f} Jahr beliefen.

Dass der Verkehr Singapore's auch künftig in eben so ausserordentlichem Maasse zunehmen wird, ist indess nicht zu erwarten. Der Handelsumsatz zeigt in den letzten Jahren vielmehr schon einen Stillstand, und einzelne Geschäftsbranchen sind sogar schon wieder etwas in Abnahme. So ist es z. B. nicht zu leugnen, dass das chinesische Geschäft seit Eröffnung der neuen Häfen in jenem Reiche in den letzten Jahren eine Verminderung erlitten hat. Ebenso wird Singapore auch ferner verlieren, wenn sich einmal von den verschiedenen Inseln des indischen Archipels mehr ein directer Handel mit Europa entspinnen wird. Dieses Letztere, wenn auch bereits einzelne Beziehungen in der Weise statt haben, dürfte indess zunächst doch in grösserer Ausdehnung nicht der Fall werden, da die meisten Plätze noch einen zu unbedeutenden Absatz für Ausladungen darbieten, und zum Theil ebenso mit Retouren noch nicht reichhaltig genug versehen sind. Singapore wird daher, wenn es auch nicht ferner steigt, bei der ansehnlichen Stellung, welche es sowohl als Markt für europäische Fabricate als für Ausfuhrproducte bereits errungen hat, in nächster Zeit doch immer noch ein nicht unwichtiger Handelsort bleiben.

Ebenso wird der Platz auch für den Zwischenhandel mit China immer eine gewisse Bedeutung behalten. Es convenirt oft nicht, die Reise dorthin und zurück, vielleicht mit ungünstigem Monsune, zu machen, und bei der Schwierigkeit, in jenem Lande eine geeignete Rückladung zu erhalten, wird es daher oft vorgezogen, sich in Singapore mit einem Theil chinesischer Producte zu versorgen, und dort auf dem mit so verschiedenartigen Waaren assortirten Markte eine complete Ladung zusammenzusetzen. Die Dampfschiffsverbindungen, durch welche Singapore seit den letzten Jahren mit fast allen Hauptmärkten Ostindiens und mit China in regelmässigem Verkehr steht, können ebenfalls nur

dazu beitragen, die Handelsbeziehungen des Platzes zu beleben und zu heben. *)

Die Originalproducte der Insel, so weit sie Interesse für die Ausfuhr haben, sind hauptsächlich Gambier, Macisblüthe, Macisnüsse und Pfeffer, und dann wird auf selbiger der bekannte Perlsago und das Sagomehl fabricirt. Es ist auf Singapore noch viel unbebautes Land vorhanden; die schweren Kosten, die hier auf die erste Urbarmachung und Reinigung des Bodens fallen, auch wohl der an und für sich nicht sehr ergiebige Erdboden, sind die Ursachen, weshalb sich nicht mehr Liebhaber zum Anbau finden.

Ueber den Handel- und Schifffahrtsverkehr Singapore's enthalten die in der Beilage H. sich findenden „*Tabular statements of the commerce of Singapore*“ der Jahre von 1823 bis 1845, so wie die frühere Anlage D. genaue Angaben. Ich führe hier nur folgendes Allgemeine, die letzten Jahre betreffend, an.

	Gesamtumsatz:	davon Einfuhr:	wovon Contanten:	und Ausfuhr:	wovon Contanten:
1841 **)	\$ 24,074,335	13,247,127	1,641,476	10,827,208	1,696,818
1842 —	≅ 23,640,032	13,094,520	1,405,548	10,545,512	1,603,090
1843 —	≅ 23,218,575	12,435,251	1,363,051	10,783,324	2,122,549
1844 —	≅ 22,885,717	11,888,243	1,805,732	10,997,474	2,537,323
1845 —	≅ 20,664,511	10,990,124	1,305,316	9,674,387	2,079,067

Antheil am Importhandel hatten:

	Gross-Brittanien	Contin. von Europa	Verein. Staaten v. Amer.	China
1841 . . .	23,0 ⁰ / ₀	1,7	0,2	16,2
1842 . . .	20,5	1,9	0,4	14,9
1843 . . .	22,9	2,9	0,6	16,0
1844 . . .	22,3	4,3	0,2	17,5
1845 . . .	30,0	2,7	0,3	11,1

und am Exporthandel:

1841 . . .	20,4	1,1	0,8	26,7
1842 . . .	16,4	1,3	0,4	29,0
1843 . . .	12,0	2,6	0,8	33,6
1844 . . .	11,8	1,9	0,1	29,6
1845 . . .	13,6	2,4	0,4	30,3

*) Der Handel von Singapore hat auch den Berichten der allerletzten Jahre zufolge noch ferner etwas abgenommen. Die von den Engländern auf Borneo gegründete Niederlassung scheint namentlich dazu beizutragen, den Verkehr dort zu beeinträchtigen.

**) Es ist hier ebenfalls immer das Fiscaljahr der ostind. Comp. gemeint.

Angekommene Schiffe, und deren Tonnengehalt:

	Brittische	Fremde,	dav. dänische	deutsche,	Total.
1841	498 v. 147,634 T.	209 v. 44,877 T.	5 v. 1090 T.	8 v. 1820 T.	707 v. 192,511 Tons
1842	505 v. 159,528 v.	211 v. 51,970 v.	1 v. 400 v.	12 v. 3477 v.	716 v. 211,498 v.
1843	647 v. 236,496 v.	223 v. 50,035 v.	8 v. 2085 v.	17 v. 3990 v.	870 v. 286,531 v.
1844	541 v. 198,714 v.	230 v. 49,895 v.	1 v. 305 v.	17 v. 5185 v.	771 v. 248,609 v.

ausser ca. 2500 kleineren asiatischen Fahrzeugen von 60 bis 70,000 Tons, die jährlich den Hafen besuchen.

Der Gesamt-Handelsumsatz der drei englischen Niederlassungen auf Malacca: Singapore, Pinang und Malacca, exclusive des Zwischenverkehrs, betrug 1844:

	Singapore	Pinang	Malacca	Zusammen
Import	CRup. 26,693,063	4,800,600	408,606	31,902,269
Export	24,692,987	4,507,224	314,610	29,514,821
	CRup. 51,386,050	9,307,824	723,216	61,417,090

Da Singapore-Freibafen ist, und fremde Schiffe und Waaren deshalb keinerlei Benachtheiligungen vor den englischen unterworfen sind, so scheint es von den verschiedenen ostindischen Märkten, so lange keine wichtige Veränderungen in den andern Colonien geschehen, für den Handel der Continentalstaaten Europa's auch einer der geeignetsten Depotplätze zu sein. Aus den vorangehenden Angaben ist auch zu ersehen, dass bei der im Allgemeinen in den letzten Jahren stattgehabten Verminderung des Geschäfts, der nicht brittische Handel mit Europa dagegen zugenommen hat. Unter diesem nahm im Jahre 1845 der Handel mit den Hansestädten den ersten Rang ein, indem nämlich 9 Schiffe nach Singapore importirten, und 7 volle und 8 theilweise Ladungen von da erhielten.

Andre Länder hatten Antheil:

Dänemark, 1 importirende und 1 volle und 1 theilweise exportirende Ladung.

Frankreich, 3 v. 1 v. 2 v. v.

Schweden, 2 v. v. 1 v. v.

Belgien, 1 v. keine v. v.

Spanien, 1 v. v. v. v.

Es giebt in Singapore zwei Jahreszeiten, in welchen der Handel besonders lebhaft betrieben wird. Die erste dauert von Neujahr bis Ende Juni. Anfangs Januar mit dem Nordost-Monsun treffen nämlich die chinesischen Jonken, und die Kauffahrer von Cochinchina und Siam ein und nachdem sie Ende Juni mit dem Südwest-Monsun wieder zurückgegangen, entsteht eine Pause bis Ende August. Um diese Zeit kommen

dann für die zweite Geschäftssaison die Bewohner der umliegenden Inseln (hier Buggis genannt), welche bis Ende December bleiben. Bei Aussendungen hat man sich in der Zusammensetzung der Ladung nach diesen beiden Jahreszeiten zu richten, ob die Waaren nämlich mehr für den chinesischen Markt oder mehr für die Malayen passend sein müssen. Ebenso hat man danach für den Ankauf von Producten der resp. Länder die geeignetste Zeit zu wählen. In Betreff dieser Letzteren dürfte es übrigens auf einem Entrepotplatze wie Singapore jedenfalls sehr zu empfehlen sein, die Ankunft eines Schiffes zur Abholung derselben stets vorzubereiten, nämlich eine frühzeitige Meldung von dessen Absendung nach Singapore gelangen zu lassen, damit dort inzwischen günstige Chancen benutzt werden können, und durch eventuelle Versorgung im Voraus von den benachbarten Plätzen eine wohl assortirte Ladung bereit liege. —

Importartikel.

Baumwollen- und Wollenwaaren, Metalle, Schiffsmaterialien, Provisionen, Getränke, Eisenwaaren und einige andere Artikel sind die wichtigsten Gegenstände der Einfuhr.

Baumwollenwaaren und Garn. — Import *) von Zeugen \$ 2,165,000, und von Garn \$ 270,600. Einfuhr überwiegend von England; doch liefern Deutschland, Frankreich und die Schweiz daneben einen Theil des Bedarfs. *Shirtings, Longcloths, Madapollams* und dergleichen sind auch hier vom grössten Consum, gedruckte und gewebte Stoffe, die dem Geschmack der Malayen entsprechen, finden aber gleichfalls einen bedeutenden Absatz. Zu Letzteren gehören *Tücher* und *Prints* verschiedener Art, *Ginghams, Sarongs, Salendangs* und ähnliche Zeuge. Zum Theil sollen dieselben indess in den letzten Jahren schwerer mit Vortheil nach Singapore hinzulegen gewesen sein, da die Eingebornen selbst in deren Anfertigung concurriren. Namentlich bei den gedruckten Tüchern, Sarongs und Salendangs, in Imitation der Muster der Eingebornen, ist es sehr schwer, ihren Geschmack zu befriedigen. — Türkischrothe Waaren, sowohl Garn wie Zeuge, finden fast immer couranten Absatz, namentlich diejenigen von deutschem und schweizer Fabricat. Von *Garn*, in Ballen von 40 Paqueten à 10 lb , ist No. 40 die couranteste Sorte; ebenso von *grey mule twist* No. 40

*) Ungefährer Durchschnitt der Jahre von 1841 bis 44, hier wie bei den nachfolgenden Artikeln.

als Band- und Nageleisen. *Kupfer* in Platten und Nägel (zum Schiffsbedarf) sind von courantem Verkauf.

Schiffs- und andere Materialien. — Impt. von Tauwerk \$ 62,000. Von Segeltuch \$ 50,000. *Tauwerk* wie *Segeltuch* sind gut abzusetzen, von Ersterem besonders das russische in Dimensionen von $\frac{1}{2}$ bis 9 Zoll. Von Segeltuch ist eigentlich nur die ungebleichte Waare in schottischer Aufmachung und Breite, das sogenannte *Navy canvas* von Nr. 1, 2, 3, 4, und wenig von 5 und 6, zu empfehlen. Die deutschen Breiten für Segeltuch werden nur selten verlangt, da die englischen Schiffe und die Küstenfahrzeuge nicht auf diese eingerichtet sind. — *Werg, Merlinien, Hüsing, Loglinen, Pech, Theer, Leinöl* und *Terpentin* gehen in kleinen Partien, ebenso *Farbe* in Fässchen von 28 Th engl., hauptsächlich weisse.

Provisionen. — Impt. \$ 41,000. — Für *Mehl* findet sich Absatz. Da der Markt aber grösstentheils von Sydney damit versehen wird, wovon schon Zufuhren zu 4 à $4\frac{1}{4}$ \$ Th 200 Th verkauft wurden, so ist der Artikel von Europa zur Einsendung nicht anzurathen. — Von gesalz. *Ochsen- und Schweinefleisch*, welches stark im Preise fluctuirt, darf nicht zu viel gesandt werden; von *Schinken*, etwa nur 50 à 100 Stk., von *Butter* in doppelten Fässchen von ca. 12 Th 50 à 100 Fässer, von Rohm- und Eidammer *Käse* ebenfalls kleine Portionen. *Würste* in kleinen Fässchen sind auch zuweilen gut zu placiren. — *Eingemachte Sachen* dienen nur für die europäische Bevölkerung. Fehlen sie, so werden oft brillante Preise gemacht; leicht aber wird der Markt ganz davon überführt.

Getränke. — Impt. \$ 164,000. *Weine* sind meistens nur en detail anzubringen. Sherry, Portwein, Madeira und Champagner werden hier wie überall in Ostindien am meisten getrunken, ausserdem auch Rothwein (*claret*) und Rheinwein in kleinen Quantitäten. — Die Einfuhr von *Spirituosa* ist ziemlich bedeutend, namentlich von englischem Branntwein und von Genever in den bekannten Keldern von 15 \square Bout. Dän. Kirschenbranntwein geht in kleinen Partien. — Von engl. *Bier* wird viel consumirt; was diesem nicht an Geschmack und in starkem Schäumen gleichkommt, ist nicht zu verkaufen.

Eisenwaaren. — Impt. \$ 81,000. — Deutsche werden meistens Th Stück, englische nach *Factura* verkauft. Eine Hauptsache bei den für Singapore bestimmten Eisenwaaren ist, dass dieselben mit einem Stempel

versehen sind. Courante Artikel, wie Stechbetel, Feilen, Küchen-, Boslemmer-, Schuster-, Leder- und Matrosenmesser, Frittböhrer, Hobelisen, Sägen, Scheeren u. s. w. finden in passenden Sortimenten guten Absatz; ebenso eiserne Nägel in Fässern von 112 Th engl.

Glaswaaren. — Sind im Allgemeinen leicht und gut anzubringen. Sie werden auch theils H Stk., theils nach Factura verkauft. Karaffen, Bier-, Wein- und Liqueurgläser, Pulverflaschen, Glasteller, Fingercups (zum Waschen nach Tisch) und Salzfässer sind die Hauptartikel. — Bouteillen, d. h. engl. Quartbouteillen, gehen in mässigen Quantitäten.

Fensterglas, ord. grünes. — Kommt meistens direct von Belgien in ziemlich ansehnlichen Partien.

Steinzeug. — Feineres kommt ausschliesslich von England; gröbere irdene Waaren von China.

Waffen. — Gewehre mit Bajonetten und Steinschlössern sind von courantem Verkauf das ganze Jahr hindurch. Der Preis derselben wird aber durch starke Zufuhren von englischem und namentlich belgischem Fabricat sehr herabgedrückt.

Pulver. — Impt. \$ 28,000. — Von gutem Absatz. Ord. Kanonenpulver geht am besten in Fässchen von 25 Th , feines in Canistern.

Flintensteine, d. h. rohe, unbehauene. — Es dürfen nur schwarze, wie sie an der Küste von England gefunden werden, importirt werden, weisse sind unverkäuflich. Es ist ein Artikel, der überhaupt nur als Ballast dienen kann.

Steinkohlen. — Sind bei der sich immer mehr ausdehnenden Dampfschiffahrt von leichtem Verkauf.

Perlen. — Venetianische, wie Glasperlen finden mässigen Absatz.

Gold- und Silberdrath. — Kommt theils von Deutschland, theils von China. Verhältniss 10 $\frac{0}{100}$ Silber und 90 $\frac{0}{100}$ Gold.

Mobilien und Fortepiano's. — Absatz langsam.

Artikel, die mehr en detail gehen, werden hier ebenfalls zum Theil nach Factura verkauft. — Wegen weiterer Nachrichten über Importe verweise ich auf den speciellen Bericht in Anlage J, nebst den Proben von Nr. 80 bis 95.

Exportartikel.

Der Markt von Singapore hat, wie bemerkt, eine grosse Auswahl der verschiedenartigsten Producte aufzuweisen. Die meisten der-

selben kommen von den unabhängigen asiatischen Staaten, aber auch viele Producte von den niederländischen und spanischen Besitzungen, welche grösstentheils auf Küstenfahrzeugen billig nach Singapore hingeliefert werden, sind dort anzutreffen. — Der bei den nachstehenden Artikeln angegebene Werth der Ausfuhr ist der jährliche Durchschnitt der 4 Jahre von 1841 bis 1844.

Reis. — Expt. \$ 170,250. Reis kommt von Bali, Java, Arracan und Siam. Der *Arracan* Reis ist der billigste, aber auch der geringste. Er hat ein gelbliches Korn, welches in einzelnen Fällen noch von einer rothen, äussern, dünnen Schaale umgeben ist, und enthält ziemlich viel Bruch. In gewöhnlichen Zeiten ist er zu 40 \$ ₥ Coyang von 40 Picul, zuweilen auch billiger zu haben.

Zucker. — Expt. \$ 495,550. Er kommt von Java, Siam und Cochinchina. Ersterer geht noch ziemlich häufig nach dem Continent von Europa. Letzterer wird grösstentheils nach Bombay verschifft; die Qualität desselben kommt der javanesischen lange nicht gleich.

Caffe. — Expt. \$ 237,900. Kommt von Celebes, Sumatra und Siam, wovon der von letzterem Lande der beste ist. Der Celebes-Caffe fällt nie egal, und man zweifelt daran, dass das hier farbig Abgeschifft in Europa so ankommt. Caffe ist übrigens nur zwischen September und December zu bekommen.

Pfeffer, schwarzer, weisser und langer. — Expt. \$ 370,600. Von schwarzem Pfeffer liefert Singapore jetzt namentlich hübsche Waare, rein und mit wenig Staub und Stiel, welche fast das ganze Jahr hindurch zu haben ist, am besten jedoch Ende Januar, Anfang Februar und im Mai. Ansehnlicher Export nach dem Continent.

Macis und Nelken. — Expt. \$ 46,600. Nelken sind nicht immer zu haben. Macis-Nüsse und Blüthe werden meistens von den Pflanzern auf der Insel selbst nach England geschickt.

Catechu. — Gelber, oder *Gambier*. Exp. \$ 231,800. Derselbe wird oft fälschlich *Terra japonica* genannt, ist aber keine Erde, sondern wird aus den Blättern und dünnen Stielen eines Strauchgewächses gewonnen, welche in Wasser abgekocht werden, und dann eine schleimige Masse liefern, die getrocknet und zuletzt in Stücke geschnitten wird. Die abgekochten Blätter werden wieder zum Düngen von Pfeffer verwandt, weshalb Letzterer gern in der Nähe von Gambier gebaut wird. Gambier variirte 1845 im Preise von 1 \$ 50 cts. bis 90 cts. ₥ Picul;

später ist er aber ansehnlich gewichen. Man sagte derzeit, dass jeder Preis unter 1 \$ 80 cts. dem Producenten Verlust bringe. — Brauner Catechu oder *Cutch* kommt von Pegu. Expt. \$ 15,200.

Perlsago und Sagomehl. — Expt. \$ 104,000. Der Preis scheint wenig zu fluctuiren. Derzeit hatte *Perlsago* sich seit 18 Monaten auf ca. 3 \$ $\frac{1}{2}$ Picul gehalten und dieses mag auch noch etwa der Durchschnittspreis sein. Die Waare von Kongluan's Fabrik, mit seinem Merk versehen, ist immer ca. $\frac{1}{2}$ \$ theurer als andere. — Der rohe Sago kommt nach Singapore von den nahe belegenen Inseln. Derselbe wird bei der Fabrication zu Perlsago in grosse, längliche, etwas schräge liegende Behälter gethan und mit Wasser übergossen. An einem Ende desselben laufen alsdann die Unreinigkeiten über herabhängende Tücher ab und der Sago wird darauf, nachdem er gehörig gereinigt, in der Luft, jedoch gegen die Sonne geschützt, getrocknet. Sodann wird er gesiebt, und darauf in metallne Pfannen oder Kessel gethan, die erhitzt und mit einer Art Baumöl angefeuchtet werden. Der Sago wird nun mit einer hölzernen Kelle in der Pfanne herum gerieben, worauf sich die kleinen Körner bilden, die dann noch einmal gesiebt, wieder in einer andern Pfanne gerieben und zum Schluss nochmals rein gesiebt werden. *Sagomehl* ist das Product aus dem rohen Material nach dem Reinigen und Sieben. Es ist gewöhnlich 25 cts. billiger als Perlsago. Der Artikel geht hauptsächlich nach England, wo er zur Appretur, besonders von ordinären Calicos gebraucht wird.

Schildkrötenschaalen. — Expt. \$ 68,200. Sie sind hier von schöner Qualität und verhältnissmässig billig zu haben, besonders im August und September.

Perlmutterschalen. — Expt. \$ 35,800. Sie kommen hauptsächlich von den Sulu Inseln.

Cubeben. — Expt. \$ 5600. Sind nicht immer zu haben, da davon nur Kleinigkeiten an den Markt kommen.

Häute, Büffel- und Ziegenhäute. — Expt. \$ 18,400. Von der Insel selbst und von andern Plätzen kommend, jedoch nur in geringer Quantität.

Büffelhörner. — Expt. \$ 1850. Seit 1845 kommen davon regelmässiger Zufuhren nach Singapore, weshalb der Export später zugenommen. Die Hörner sind gewöhnlich schwer und ziemlich voll.

Chin. Camphor. — Expt. \$ 127,300.

Cassia lignea. — Expt. \$ 69,500.

Zinn. — Expt. \$ 378,600. — Straits-Zinn, d. h. von den Plätzen an der Malacca-Strasse und überhaupt von der Halbinsel Malacca. Der Preis variirte 1845 zwischen 15 und $17\frac{1}{2}$ \$ ꝥ Picul.

Gummi benzoe. — Expt. \$ 27,400. Sie ist nicht immer zu haben. Am leichtesten ist die gut ordinaire Qualität zu bekommen, die etwa zwischen 28 bis 34 \$ ꝥ Picul kostet. Siam Benzoe kommt ebenfalls auf den Markt, ist aber von geringer Qualität und nicht beliebt. —

Gummi copal. — Das von Calcutta ist dunkelgelber und von etwas geriffelter Oberfläche, im Bruche aber schön blank, wenn es gut ist. Letzteres ist das hiesige auch, aber hellgelb und blank auf der Oberfläche. Dieses Gummi nennen die Kaufleute in ihren Berichten *copal*, die Chinesen und Malayen aber *damar*.

Gummi guttae. — Expt. \$ 6200. Man hält das Product von Siam besser als das von Cambodja.

Drachenblut. — Expt. \$ 2050. Man hat es sowohl ungereinigt in Blöcken, als in kleinen Stangen in Schilf.

Sapanholz. — Expt. \$ 30,750. Schiffe nehmen es hauptsächlich zum Garnier. Mit Manila Holz ist der Markt fast immer versorgt. Batavia und Siam Holz sind geringerer Qualität.

Manila Cigarren. — Expt. \$ 98,200. Sind ebenfalls fast immer in Singapore zu haben.

Malacca-Stöcke und Stuhlrohr. — Expt. \$ 113,400. — Der sehr verschiedene Preis der *Stöcke* richtet sich bekanntlich danach, wie lang der mittlere Absatz derselben ist, welcher nach Inches bestimmt wird. — Von *Stuhlrohr* ist das von Benjarmassin das beste und der Unterschied desselben im Preise gegen andre Sorten 50 à 75 cts. ꝥ Pic.

Wachs, von Sumatra. — Expt. \$ 30,000. Kommt in bester Qualität zu Anfang des Jahres und in geringer im August und September.

Stocklack, von Siam. — Expt. \$ 13,700. Dasselbe kommt ohne Stiele auf den Markt.

Elephantenzähne. — Expt. \$ 7200. Kommen von Ceylon und Indien.

Ebenholz. — Expt. \$ 11,400. Von Ceylon, Mauritius und Siam, wovon Letzteres das geringste ist.

Gutta percha, welches in den letzteren Jahren so allgemein in Gebrauch gekommen. Der Preis war derzeit ca. 10 \$ ₣ Picul, ist seitdem aber gestiegen.

Antimonium. — Die Gewinnung desselben auf Borneo ist ein Monopol, und Alles wird von dem Inhaber selbst direct nach England verschifft.

Holz zum Schiffsbau. — Ist hier leicht zu haben. Unter- masten, ganz fertig und an Bord geliefert, kosteten derzeit nur 50 à 70 \$; Unterraen, die jedoch nicht ganz bearbeitet, 20 à 25 cts. ₣ Fuss. Für andere Schiffshölzer ist das Holz in Singapore zu schwer. Planken, rothe, 10 à 11 Fuss lang, 11'' brt und 1'' dick, kosteten 9½ \$ ₣ 100 Stk., und 10 Fuss lang, 9'' breit und ½'' dick 4¼ \$. Die Schiffer nehmen zuweilen auf Weiterreisen nach China Masten und Raaen mit, die dort oft vortheilhaft zu verkaufen sind.

Andere Holzarten zu Tischler-, Drechsler- und Fournierarbeiten, wovon ich eine Menge Proben mitgebracht. Die dafür aufgegebenen Preise sind aber sehr unsicher.

Ausser den vorstehenden Producten wären noch verschiedene andere ostindische und chinesische, die auf den Markt von Singapore kommen, aufzuzählen. Ich verweise wegen weiterer Nachrichten auf den Specialbericht in Anlage K, nebst Proben von Nr. 96 bis 118 b.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Alle Rechnungen werden geführt in *Spanischen Thalern* (Dollars, \$) à 100 cents. Dies ist auch die Silbermünze, welche hier allgemein im Umlauf ist, nämlich der spanische, bolivianische, mexicanische und chilenische Piaster. Peruanische Dollars und brasilianische Milreis werden nur zu ca. 78 cents angenommen. Spanische Piaster werden zwischen Januar und Mai zuweilen mit ½ à 1 0/0 Avance bezahlt, und für Carolus IV. Piaster ist oft 2 à 4 0/0 Av. zu bedingen. Franz. 5 frs.-Stücke sind nur mit 3 à 5 0/0 Verlust gegen Piaster gewogen unterzubringen. Von den coursirenden Kupfermünzen (*copper tokens*) gehen 660 à 680 auf 1 \$. — Zahlungen werden baar gemacht; doch hatte auch seit Kurzem eine Bank ihre Wirksamkeit begonnen.

Es wird in Singapore gewechselt, auf London 6 M. S. zu 4 sh. 2 à 4 d. ₣ \$, auf Calcutta, Madras und Bombay, 60 T. S., zu 220 à 225 CR. ₣ 100 \$., und auf China, 30 T. S. al pari. Wechsel auf Frankreich Hamburg u. s. w. sind selten zu begeben.

Maasse, Gewichte etc.

Was über Handels- und Goldgewicht, so wie über die Maasse bei Pinang gesagt ist, gilt auch hier. Salz und Reis werden jedoch hier nach dem Coyang von 40 Picul verkauft, ferner Java Taback nach dem Corge von 40 Körben, bengalisches Getraide und Reis nach dem Sack von 2 Beng. Maunds, indische Zeuge nach dem Corge von 20 Stk.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise und Usancen am Platze etc.

Producte werden hier ebenfalls nur gegen contante Zahlung gekauft; europ. und americ. Importe aber auf 3 Monat Credit, und indische und chinesische Artikel auf 2 Monat Credit verkauft.

Courtagen sind nicht zu bezahlen. Die Unkosten bei Verschiffungen u. s. w. sind nur geringe. Ausführlichere Nachrichten, diesen Abschnitt betreffend, finden sich in der Beilage L.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Singapore ist Freihafen und es sind dort daher weder Eingangs-, noch Ausgangszölle zu entrichten.

Schifffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Der Verkehr fremder Schiffe ist in Singapore keinen Beschränkungen unterworfen. Was die Frachtfahrt von England nach diesem und andern Häfen des britt. Ostindiens betrifft, so beziehe ich mich zunächst auf das bei Calcutta darüber Gesagte, und nehme den Faden des dort besprochenen Gegenstandes hier wieder auf.

Das erwähnte östreichische Schiff, welches direct von London kam, wurde nämlich von dessen Commissionair nach einer nahe gelegenen Insel verwiesen, um nicht durch diesen vermeintlichen Bruch der Navigationsgesetze in Strafe gesetzt zu werden. Kurze Zeit darauf, nachdem man die Sache einer genaueren Untersuchung unterzogen, fand man indess, dass man kein Recht zu diesem Verfahren gehabt habe, und liess das Schiff somit einclariren. Seit der Zeit sind auch noch mehrere andere fremde Schiffe, von engl. Häfen kommend, in Singapore eingelassen worden.

Im Auslande hat indess die zuerst stattgehabte Ausweisung des östreichischen Schiffes Misstrauen erweckt, und es lief deshalb beim

Gouverneur von Singapore die Anfrage ein, ob die gedachte Fahrt von England nach Singapore den fremden Schiffen gestattet sei. Obwohl dieses bejahet wurde, knüpfte man darauf doch noch weitere Verhandlungen über den Gegenstand in London selbst an, welche schliesslich, wie ich meine, zu einem günstigen Resultate geführt haben. Wenigstens bestätigt es Dr. Soetbeer in seiner „Zusammenstellung der Schiffahrtsgesetze verschiedener Staaten, Hamburg 1848“ dass den Schiffen solcher Nationen, „deren Handel- und Schiffahrtsverträge entweder speciell in Bezug auf den Verkehr mit dem brittischen Ostindien, oder ganz allgemein die Clausel der gegenseitigen Behandlung auf den Fuss der meistbegünstigten Nation enthalten,“ die Befugniss zur Frachtfahrt von einem brittischen Hafen nach dem brittischen Ostindien zustehe. Es ist freilich dabei bemerkt, dass nur Oestreich, Hannover, Russlaud, Schweden, Norwegen und Griechenland danach vertragsmässig an derselben Theil nehmen können, indem andere Schiffe wohl in Ostindien aus Gross-Brittanien zugelassen, jedoch in einem brittischen Hafen nicht dahin ausclarirt würden. Für die Schiffe jener Staaten aber ist dieses erst in neuerer Zeit aufgefundene Zugeständniss jedenfalls nicht unwichtig, und zwar nicht allein, um für die Fahrt von England nach Singapore verwandt zu werden, sondern jetzt besonders, weil sie nun nach stattgehabter Aufhebung des Differencialzolles für die fremde Flagge auch in den Häfen von Calcutta, Madras und Bombay unter gleichen Bedingungen wie die englischen, importiren können.

Hafengelder oder andre Abgaben werden in Singapore nicht erhoben. Die einzigen Kosten, welche verursacht werden können, bestehen in einer Auslage von $\frac{3}{4}$ \$ ₤ Tag für ein Ruderboot, zur Communication mit dem Lande; doch ist es keineswegs nothwendig, ein solches zu halten. — Die Schiffe liegen auf der Rhede ziemlich entfernt von der Stadt. Lootsen werden nicht gebraucht. Zur Zeit der Anwesenheit der Corvette war kein Leuchtfeuer da, doch beabsichtigte man, ein solches herzustellen. Reparaturen an Schiffen können in Singapore bewerkstelligt werden.

Frachten.

Frachten nach England werden notirt, ohne Primage:
für Antimonium, Zinn, Gambier in Körben, Sagomehl ₤ 20 Cwt.

⊃ Caffe und weissen Pfeffer ₤ 18 Cwt.

⊃ schw. Pfeffer und Häute ₤ 16 Cwt.

⊃ Gambier in Ballen, Sago und Maassgüter ₤ 50 Cub. Fss.

Fracht für Maassgüter etwa £ 4 à 4½ und andre Waaren im Verhältniss. Frachten nach dem Continent werden hier selten geschlossen.

Da nicht brittischen Schiffen die Frachtfahrt zwischen den verschiedenen engl. Plätzen Ostindiens nicht gestattet ist, so bleibt denselben hauptsächlich nur die Fahrt zwischen der Malacca-Strasse, (Singapore, Pinang, Arracan etc.) und China, in welcher sie häufig vortheilhafte Verwendung finden. Man hat in den letzten Jahren namentlich von Arracan bedeutende Quantitäten von Reis nach China überführt, wodurch viele Schiffe beschäftigt worden sind. Die Jahreszeit, um dort zu laden, ist die des N. O.-Monsuns, vom November bis April. Die Schiffskosten sind dort unbedeutend; die Reise dauert aber 4, 5 bis 6 Monate, indem die Schiffe nämlich von Singapore erst in Ballast nach Arracan hinaufsegeln, um dort ihre Ladung für China einzunehmen. Der S. W.-Monsun weht von April bis October, und ist es deshalb am besten, wenn es so eingerichtet werden kann, dass dieselben im April oder später in die Nähe von Singapore kommen. Die Fracht für diese Reisen variirte derzeit zwischen 60 à 90 cts. ₰ Picul. Auch in Singapore selbst findet sich öfter Gelegenheit, eine Ladung von sogenannten *straits produce* (Reis, Pfeffer, Zinn, Stuhlrohr etc.) für China zu erhalten; die derzeit für diese Fahrt engagirten Schiffe hatten etwa 3 à 3½ \$ ₰ Ton. ₰ Monat gemacht.

Eine andre Frachtfahrt, die fremden Schiffen offen steht, ist von Singapore nach Bali oder Lombock (bei Java) und zurück. Beide Plätze führen ebenfalls viel Reis aus. Die Unkosten sind auch dort geringe und Provisionen billig, aber es werden die Schiffe beim Laden oft lange aufgehalten. Die Reise hin und zurück dauert 3 bis 4 Monate; im S. O.-Monsun können die Schiffe auf beiden Plätzen laden, aber zur Zeit des N. W.-Monsuns, von November bis März müssen sie die Ladung in Amparan (Lombock) einnehmen, welches oft mit Gefahr verknüpft ist. Nimmt man die Dauer der Reise zu 3½ Monat an, und die Fracht im Durchschnitt zu 40 cts. ₰ Picul, so würde ein Schiff 3 à 3½ \$ ₰ Monat ₰ Ton verdienen.

Nach Manila und Batavia sind auch mitunter Frachten in Singapore zu erhalten, doch ist nicht darauf zu rechnen, da der Verkehr grösstentheils durch asiatische, niederländische und spanische Fahrzeuge, welche bei der Ein- und Ausfuhr in jenen Plätzen in den Zollansätzen begünstigt sind, betrieben wird.

Batavia.

Batavia, die Hauptstadt der niederländischen Besitzungen in Ostindien, wo sich der Handel, welcher von diesen mit dem Auslande betrieben wird, hauptsächlich concentrirt, liegt auf der Nordostseite der Insel Java, in Lat. $6^{\circ} 12'$ S., und Long. $106^{\circ} 54'$ O. Der reiche Schatz von Producten, welche namentlich die Insel Java liefert, machen Batavia zu einem Stapelplatz von grosser Bedeutung, der indess noch in jeder Beziehung eine weit grössere Wichtigkeit für das allgemeine Interesse erlangt haben würde, wenn nicht die stiefmütterliche Behandlung, welche Holland dieser wichtigen Colonie stets hat zu Theil werden lassen, der Erweiterung des Verkehrs und dem fortschreitenden Wohlstande des Landes von jeher so grosse Hindernisse in den Weg gelegt hätte. Die Art und Weise, wie die holländische Regierung den grössten Theil des ostindischen Handels selbst betreibt, und wie sie die Colonie für die von ihr bezogenen Waarenschätze gedeckt, und dadurch Geld- und Rechnungswesen allmählig in einen zerrütteten Zustand versetzt hat, ist schon lange vergebens der Gegenstand allgemeiner Klagen gewesen. Privat-Interessen, und die enormen Vortheile, welche das Mutterland von den ostindischen Besitzungen bezieht, haben indess noch immer ein zu grosses Gewicht in die Wagschaale gelegt, um dieselbe zu Gunsten einer weniger egoistischen Politik etwas höher zu heben. Es scheint daher ein ernstlicher Drang äusserer Umstände erwartet werden zu müssen, bis einmal eine Ausgleichung der vielen Missverhältnisse, welche die Fortbildung und das freie Gedeihen des Handels dort stören, bewirkt werden kann.

Die Geldverhältnisse in Batavia hatten zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst, nachdem dieselben im vorhergehenden Jahre durch das Zusammentreffen verschiedener Umstände in einen besonders gedrückten

Zustand gerathen waren, durch die von dem neuen Gouverneur getroffenen Veranstaltungen, in Folge welcher der bis auf $80 \frac{0}{100}$ gesunkene Werth des Guldens sich wieder auf $95 \frac{0}{100}$ gehoben, einige Erleichterungen erfahren. Wenn sich dadurch auch allerdings wieder mehr Vertrauen hergestellt hatte, so ist der bedenkliche Zustand der Rechnungs-Verhältnisse an und für sich durch diese Vorkehrungen dennoch keineswegs gehoben worden. Dieser rührt hauptsächlich daher, dass die holländische Regierung zur Deckung des enormen Ueberschusses der Ausfuhr der Colonie früher grosse Massen von Kupfergeld, welches weit über dessen wirklichen Werth ausgegeben wurde, und deshalb zu einer grossen Entwerthung der Landesvaluta führen musste, nach Java sandte. Der Export von Producten beträgt nämlich, wenn man die officiellen statistischen Ausarbeitungen über den Handel, welche indess ziemlich unzuverlässig sind, nur als Maassstab nimmt, danach schon ungefähr 1 bis 2 mal soviel als die Einfuhr fremder Waaren, und anstatt dass dieser Umstand unter andern Verhältnissen dem Lande zum Vortheil gereichen müsste, ist ihm aus demselben gerade der grösste Schaden erwachsen.

Zu näherem Verständniss des Obigen muss zunächst das Geschäft, welches von der holländischen Regierung selbst betrieben wird, von demjenigen der kaufmännischen Privathäuser unterschieden werden. Von der Regierung werden etwa reichlich drei Viertel von dem bebauten Areal Java's selbst cultivirt, das gewonnene Product wird durch die niederländische Handels-Maatschappy von den verschiedenen Plätzen Ostindiens nach Holland abgeschifft, und dort für ihre Rechnung verkauft. Der grösste Theil der Producte Java's, und ebenfalls ein grosser Theil der auf andern Niederlassungen gewonnenen, wird also erst in Holland zu Gelde gemacht. Die Aussendungen der Regierung nach Indien sind dagegen nur sehr unbedeutend, und es bleibt also in ihrem Umsetze mit der Colonie jener bereits erwähnte beträchtliche Ueberschuss zu decken. — Bei den Geschäften der Kaufleute ist das Verhältniss aber gerade umgekehrt. Von ihnen wird mehr an Werth eingeführt, als nach Europa zurückgesandt, von den Producten Java's steht ihnen nur der kleinere Theil zu Gebote, und es fehlt endlich an Wechsell, um den Ueberschuss zu remittiren.

Solche Missverhältnisse und die dadurch hervorgerufenen Uebelstände würden nicht existiren, wenn alle im niederländischen Indien gebauten Producte hier zum Verkaufe freigegeben würden. Wann dieses einmal geschehen wird, muss die Zeit lehren; es bedürfte dazu wohl

hauptsächlich nur eines energischen Schrittes der Regierung. Jedenfalls ist die Lösung der andern Aufgabe, nämlich ein süffisantes Zahlungsmittel im Lande selbst zu Wege zu bringen, nach dem einmal Geschehenen und unter den bestehenden Verhältnissen schwieriger. Die Silbermünzen, welche allerdings auch in nicht unbeträchtlicher Menge auf Java ausgegeben, sind grösstentheils verschwunden, da die Chinesen dieselben zu sammeln und zum Einschmelzen nach ihrer Heimath zu versenden pflegen, und auf die bedeutende Masse von Kupfergeld, welches im Umlauf ist, müssten die Besitzer sich einen Verlust von 20 $\frac{0}{100}$ gefallen lassen, so lange die Regierung es nicht für ihre Pflicht hält, den Schaden selbst zu tragen, (welches ihr jedenfalls sehr schwer fallen würde). Die Bank von Java, deren Schicksal ebenfalls mit diesen Verhältnissen verflochten, beschäftigte sich anfangs neben Verdiscontirungen nur mit Leisten von Vorschüssen auf Güter und gegen Verschreibungen. Als sie dabei aber keine Rechnung fand, fing sie an, Papiergeld zu emittiren, welches sie im Laufe der Zeit in solcher Masse ausgab, dass es ihr, nachdem sie durch Fallissements harte Verluste erlitten, nicht mehr möglich war, die Zettel einzulösen. Darauf in Verbindung mit den bereits oben besprochenen Ursachen fiel der Cours im Jahre 1845 bis zu 80 Fl. (d. h. für 100 Fl. in Java bekam man nur 80 in Holland wieder), und um das Geldwesen von diesem bedrückten Zustande wieder aufzuhelfen, liess nun der Gouverneur ein neues Papiergeld creiren, gegen welches das alte eingelöst wurde, und liess ferner bekannt machen, dass er hinfort Tratten auf das holländische Gouvernement abgeben würde. In 6 Monaten wurden auf die Weise etwa 5 Millionen auf die Regierung disponirt, wodurch denn der Cours sich allmählig auf 95 Fl. hob. Ob der Gouverneur indess diese Maassregel in Zukunft dauernd wird fortsetzen können, muss sich erst zeigen. Die neuen Zettel, welche Recipisse genannt werden und dem Silber gleich gelten sollen, sind hier nun das Hauptzahlungsmittel. Jeder sucht indess so wenig als möglich davon in Kasse zu haben, da sie nicht gegen Silber oder sonst eine Valuta einlösbar sind, sondern eben nur den Werth haben, den man ihnen durch die darauf verzeichnete Zahl und den Namen beilegt.

Ob überhaupt bald eine bessere Ordnung der Dinge eintreten wird, ist schwierig zu sagen, doch hofft man, dass bei Ablauf des Freibriefes der Maatschappy eine Aenderung in den Einrichtungen eintreten, und man dann sämmtliche Producte auf Java an den Markt bringen wird. Die Maatschappy ist bekanntlich jetzt keine Gesellschaft mehr, welche

selbst eigne Geschäfte macht, sondern die solche nur für die Regierung ausführt. Sie lässt, wie bemerkt, die von der holländischen Regierung auf Java und andern Inseln gebauten Producte durch ihre Agenten abschiffen, und verkauft dieselben in Holland für Rechnung des Gouvernements, wofür sie ihre Commission berechnet. Bei den Aussendungen von Holland ist sie für etwanige dabei entstehende Verlüste garantirt, und darf sich zum Betriebe des ganzen Verkehrs mit dem Mutterlande nur holländischer Schiffe bedienen. Dadurch finden diese Letzteren natürlich die beste Gelegenheit zu einer vortheilhaften Verwendung, und nächst der bekannten Thatsache, dass viele Actien dieser so günstig gestellten Handelsgesellschaft sich in hoher Hand selbst befinden, ist dies eine der Hauptsachen, weshalb man noch nicht eine Maassregel abgeschafft hat, die ebenso sehr dem freien Verkehr hinderlich ist, als sie dazu beiträgt, den Zustand der Colonie zu gefährden. Die Inhaber der Actien der Maatschappy, zum Theil selbst Schiffsrheder, finden eine zu gute Gelegenheit, ihre Schiffe in kurzer Zeit bezahlt zu machen, als dass sie geneigt sein könnten, von den ihnen eingeräumten Rechten etwas zu vergeben, und die bedeutenden Verschüsse, welche die Maatschappy der Regierung leistet, (und wofür ihr die von Java angebrachten Producte als Deckung zugewiesen werden) gaben dieser ein zu grosses Gewicht, um bisher eine Aenderung in den bestehenden Verhältnissen aufkommen zu lassen. Die holländische Regierung büsst indess nicht unansehnlich ein, theils durch die hohen Commissionen der Maatschappy, theils durch die bei den Aussendungen (welche häufig zu niedrigem Preise verschleudert werden) entstehenden Verlüste, und theils durch die hohen Frachten, welche von der Maatschappy bewilligt werden, und die durchschnittlich ein Drittel höher als für andre Schiffe anzuschlagen sind. Dabei hat sie die vom Gouverneur auf sie entnommenen Dispositionen einzulösen, wozu die ihr in Producten übermachte Deckung nicht immer ein hinreichendes Equivalent bilden dürfte.

Dies ist, was ich mir zu jener Zeit über die Zustände in Batavia aufzeichnete. Seitdem ist die oben ausgesprochene Hoffnung einer Veränderung in den Einrichtungen leider noch wenig in Erfüllung gegangen; der Cours hat sich durch fortgesetzte Ziehungen des Gouverneurs ungefähr auf den Standpunkt von 95 $\frac{0}{100}$ gehalten und die Kupfersendungen mögen mehr aufgehört haben, aber der Contract mit der Maatschappy ist doch unter den alten Bedingungen wieder erneuert wor-

den. Es wird freilich jetzt durch die Regierung etwas mehr von Producten auf den Markt von Batavia gebracht, da dieses dann aber doch nur nach Holland verschifft werden darf, so ist im Grunde noch immer das alte System beibehalten. Auch fehlt es in letzterer Zeit keineswegs an Klagen über noch neue Beschränkungen des Verkehrs im niederländ. Ostindien. Es bleibt also auch jetzt nichts Anderes übrig, als zu hoffen, dass die Zeit einmal Verbesserungen in dem dortigen Zustande der Dinge herbeiführen wird. *) Wie sehr Batavia, nicht allein als ein so bedeutender Stapelplatz von Producten, sondern auch als der wichtigste Markt für den Absatz europäischer Erzeugnisse im indischen Archipel, dadurch im Handelsverkehr gewinnen, und noch mehr die allgemeine Aufmerksamkeit verdienen würde, ist leicht einzusehen.

Nächst *Batavia* sind auf Java noch *Samarang* und *Soerabaya* namentlich für den Ausfuhrhandel wichtige Plätze. Die übrigen Hauptpunkte der verschiedenen Besitzungen der Holländer in jenen Gegenden sind: Die Molucken und Banda Inseln (Amboina, Banda, Ternate, Menado), Makassar auf Celebes, Insel Timor zum Theil, Rhiow bei der Malacca-Strasse, Insel Banca, Padang, Benkoelen und Palembang auf Sumatra, Pontianak, Sambas und Banjermassing auf Borneo; ausser dem ihnen eingeräumten kleinen Fleck Decima auf Japan, bei Nangasaki. Die erstgenannten 3 Städte auf Java, und zwar namentlich Batavia, sind indess die eigentlichen Stapelplätze für das ganze niederländische Ostindien, von welchem aus die übrigen Plätze grösstentheils mit ausländischen Waaren versehen werden und nach welchen das Hauptquantum der auf den verschiedenen Inseln des Archipels gewonnenen Producte zur Weiterverladung nach Europa etc. hingeführt wird.

Die allgemeinen statistischen Angaben, welche über die Handelsbewegung des niederländ. Ostindiens unten im Auszuge folgen, sind dem „*Verslag*“ über Handel und Schiffahrt der Insel Java und des dazu gehörenden Grundgebietes des Gouvernements auf Madura von den Jahren 1844 und 46 entnommen, welche beiden Jahrgänge ich zur Einsicht für speciellere Nachrichten unter Litt. M. beilege.

Die darin gegebenen verschiedenen Daten genügen freilich nicht, um den Antheil, den das Gouvernement am Handel nimmt, in seinem

*) Wie sehr das Mutterland die Colonie als ein unmündiges Kind behandelt, und wie wenig Unterstützung man dort den Ausländern einräumt, geht unter Andern auch aus dem Umstande hervor, dass keine fremde Consulate auf Java geduldet werden.

vollen Umfange erkennen zu können; auch ist darin der directe Handel, welcher noch von mehreren andern Plätzen mit dem Auslande betrieben wird, nicht einbegriffen, und endlich sollen sie im Ganzen nicht sehr zuverlässig sein, und namentlich die Ausfuhr von Producten nicht hoch genug angeben; um allgemeine Resultate daraus zu ziehen, werden sie indess hinreichen. Dem genannten „Verlag“ zufolge betrug auf Java und Madura:

	der Gesamt- Handelsumsatz :	davon Einfuhr :	wovon Contanten :	und Ausfuhr :	wovon Contanten :
1843 —	fl. 81,544,224	22,551,388	570,596	58,992,836	833,599
1844 —	≅ 95,427,984	25,342,343	700,856	70,085,641	1,068,295
1845 —	≅ 92,986,969	27,091,801	573,325	65,895,168	994,223
1846 —	≅ 85,545,504	27,386,519	509,896	58,158,985	1,440,087

Der Waarenumsatz bestand: aus Erzeugnissen	bei der Einfuhr		bei der Ausfuhr	
	1844	1846	1844	1846
von Europa u. America	fl. 14,124,074	18,424,384	2,463,524	2,789,314
des west. Ostindien, Bengalen etc. ≅	558,662	504,756	86,379	119,899
von China, Manila u. Siam	2,217,773	1,838,885	225,002	186,931
von Japan	403,053	552,309	766,615	471,798
des indischen Archipels	7,337,925	5,556,289	65,475,826	53,596,820
	fl. 24,641,487	26,876,623	69,017,346	57,164,762

In obigen Angaben sind wohl die durch die Maatschappy nach Holland abgesandten Producte, aber nicht die für Rechnung des Gouvernements ein- und ausgeführten Güter und Contanten, und die zwischen den verschiedenen ostindischen Plätzen hin- und hergesandten Kupfermünzen mit einbegriffen. Diese letzteren Umsätze bestanden in Folgendem:

		1844	1846
Einfuhr.	Div. Güter von Holland	Fl. 1,953,830	2,324,090
	Zinn ≅ Banca	2,762,700	2,247,588
	Sapanholz ≅ Bima	19,633	10,656
	Gewürze und Caffé von den Molucken	1,209,457	1,593,701
	Opium von Bengalen, Caffé u. Pfeffer v. Benkoelen	—	327,042
		Fl. 5,945,620	6,503,077
	Gold u. Silbergeld v. Holland	5,191,700	2,231,089
		Fl. 11,137,320	8,734,166

Ausfuhr.	Div. Güter nach niederl.-	1844	1846
	ostindischen Besitzungen	Fl. 378,067	225,736
	Silber- u. Kupfergeld nach do.	1,500,000	1,772,667
		<hr/>	<hr/>
		Fl. 1,878,067	1,998,403

Einfuhr von Kupfergeld für Rechnung
von Privaten und des Gouvernts.

	auf Java und Madura	≐ 1,416,905	1,579,369
Ausfuhr nach	≐	≐ 1,057,272	554,035

Procent-Antheil am directen Importhandel Java's hatten:

	Holland	England	Frankreich	Uebr. Cont. v. Europa	Amerika.
1844 . . .	33, 4	— 16, 6	— 2, 2	— 1, 6	— 1, 2
1846 . . .	40, 6	— 19, 8	— 1, 6	— 2, 2	— 1, 6

und am Exporthandel:

1844 . . .	69, 9	— 3, 2	— 1, 8	— 2, 2	— 1, 1
1846 . . .	68, 1	— 4, 1	— 2, 3	— 2, 8	— 2, 1

Angekommene Schiffe und deren Lastgehalt:

	Niederländische (incl. niederländ.- ostindische)	Englische	Deutsche	Dänische	Alle
1844	1375 v. 123,205 L.	— 54 v. 9443	— 16 v. 2030	— 11 v. 1461	— 1706 v. 149,608
1846	1126 ≐ 99,531 ≐	— 56 ≐ 9469	— 17 ≐ 2040	— 10 ≐ 1506	— 1339 ≐ 124,096

Von den nach Holland abgegangenen Schiffen wurden

	1844	1846
durch die Maatschappy expedirt	173	— 146
≐ dieselbe und andere Ablader	8	— 8
≐ Private allein nur	43	— 52

Ueber die Handelsbewegung früherer Jahre folgt in Anlage N. ein Status der Ein- und Ausfuhr von 17 Jahren von 1825 bis 41, woraus seit jener Zeit eine ausserordentliche Zunahme der Ausfuhr zu erkennen. Während dieselbe bis 1831 zwischen 10 bis 14 Millionen schwankte, beträgt sie jetzt 60 bis 70 Millionen.

Der Verkehr mit Japan und den Molucken ist ausschliesslich und allein dem Gouvernement vorbehalten. Der Handel mit Opium und die Gewinnung von Salz sind Monopole der Regierung.

Importartikel.

Trotz des grossen Schutzes, welchen holländische Industrie-Erzeugnisse auf Java geniessen, bahnen sich doch eine Menge englischer, deutscher, französischer und anderer Nationen Producte den Weg dahin. Die Einfuhr findet, wie man aus obiger Tabelle über den Antheil verschiedener Länder am Importhandel ersieht, freilich in überwiegendem Maasse von Holland statt. Von diesen Waaren ist aber nur ein Theil wirklich niederländischen Ursprungs, und eine Menge anderer namentlich deutscher (und auch englischer) Artikel sind darin einbegriffen, indem diese entweder schon bloß durch Verladung von Holland in holländischen Schiffen die Zollermässigung geniessen, oder auch wohl gar zuvor in Holland zu einheimischen Waaren gestempelt, und dadurch diesen gleichgestellt werden. Der Zolltarif muss bei Aussendungen natürlich immer zur Hand genommen werden, um zu wissen, in wieweit derselbe die Abladung fremder Waaren direct von fremden Plätzen gestattet, oder ob selbige, wie es bei den meisten Artikeln der Fall ist, nur mit Vortheil über Holland nach Batavia hinzulegen sind. — Batavia bietet den bedeutendsten Absatz auch für solche Gegenstände dar, welche für die einheimische Bevölkerung bestimmt sind; bei der ziemlich starken europäischen Bevölkerung kommt allerdings auch eine nicht kleine Anzahl anderer Artikel zu deren Bedarf auf den Markt, aber der Consum davon ist demjenigen der erstgenannten doch sehr untergeordnet. Was bei Calcutta in dieser Beziehung über ähnliche Artikel gesagt ist, findet auch hier zum Theil Anwendung.

Baumwollenwaaren. — Einfuhr*) Fl. 10,700,000, wovon ungefähr die Hälfte als holländischen Ursprungs angegeben werden. Die farbigen und gedruckten Zeuge, die Bekleidung der Malayen, machen einen sehr ansehnlichen Theil dieser Einfuhr aus. Weisse und ungebleichte Stoffe, als: *Madapollams*, *Longcloths*, *Shirtings*, *Jaconets*, *Cambrics* und andere, die zum Theil von den Eingebornen auf Java ebenfalls zum Bedrucken gekauft werden, sind aber gleichfalls hier von starkem Verbrauch. Die feineren Gattungen kommen von England, während die ordinären, namentlich *Madapollams*, nur zum

*) Ungefährer jährlicher Durchschnitt der Jahre 1844 und 1846, sowohl hier, wie bei den weiter unten folgenden Artikeln. Die Einfuhr ist übrigens fast überall zu gering angegeben.

Theil von dort und zum Theil von holländischen Fabriken (in Breite von $\frac{5}{4}$ bis $\frac{8}{4}$ und 32 Brab. Ellen lg.) geliefert werden. Ebenso liefern Letztere einen Theil des Bedarfs von türkischrothen Waaren (*Adrianoples*), aber in sehr geringer Qualität, so dass englische und namentlich schweizer Fabriken, trotz des Differenzialzolls ansehnlich concurriren, und hauptsächlich alles feinere von der Gattung auf den Markt bringen. Ueberhaupt kommt bei Weitem das Hauptquantum aller gedruckten und gewebten Stoffe, wie die verschiedenartigen *Prints* (*Chitzen*), *Stripes*, *Mignonetten*, *Ginghams*, *Cotonetten*, so wie ferner die gedruckten und gewebten *Sarongs*, *Salendangs*, *Kain Pandjangs*, *Kopf-* und *Pulicattücher* von nicht holländischen Fabriken, nämlich von England, Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Ein vortheilhafter Verkauf derselben hängt natürlich ganz davon ab, ob die Muster für den Markt passend, in welcher Beziehung die Eingebornen oft sehr schwer zu befriedigen sind. Bei den türkischrothen Stoffen, (die sowohl unis als figurirt in Dimensionen von 32'' u. 24 Yds. oder $\frac{5}{4}$ u. 32 Brab. Ellen kommen) werden gern ziemlich viele gestreifte Muster gesehen. Die gedruckten Sarongs, Salendangs, Kain Pandjangs und Tücher sind namentlich nicht leicht mit Vortheil nach Batavia hinzulegen, da diese Kleidungsstücke von den Malayen zum Theil selbst angefertigt und nach ihrem eigenthümlichen Geschmack bedruckt werden. Die Muster der Eingebornen nennt man *Battick-Muster*. — Die gewebten Zeuge sind natürlich leichter mit Vortheil auf den Markt zu bringen. Von den Verein. Staaten werden hauptsächlich *Drills* und *Jeans* importirt. — Baumw. Hosenzeuge, sowohl weisse Satins wie andere gemusterte, *Strümpfe* und baumw. *Sammet* finden auch einen nicht unansehnlichen Absatz.

Twist. — Sowohl *Mule Twist* von Nr. 30, 40 u. 50, in Packen von 100 Bündeln à 5 \mathfrak{H} , so wie auch türkischrother deutscher, besonders von Nr. 40 in Packen von 27 Bündeln à 5 \mathfrak{H} engl. ist von courantem Verkauf.

Wollenwaaren. — Impt. Fl. 390,000; jedoch zu gering angegeben. Holl. Ursprungs sind von der Einfuhr von 1844 ungefähr der 4te und von der von 1846 der 7te Theil angeführt. *Flanelle*, *Merinos* und *Mousseline* finden für Europäer nur unbedeutenden Absatz; mehr Begehr besteht für *Lastings*, so wie für *Bombazettes* in Ballen von 60 Stk. à 24 Yds., $\frac{5}{8}$ Brab. brt. — Die grösste Aufmerksamkeit verdienen aber *Tuche*, welche sowohl in ordinären, mittlern als feinen

Sorten Absatz finden. Unter ordinären $\frac{8}{4}$ (Brab.) Tuchen werden hier solche Sorten verstanden, die sich mit Nutzen zu 4 à 5 Fl. fl Ell verkaufen lassen. Roth ist die Hauptfarbe, wovon ganze Ballen à 12 Stk. anzubringen; andere Farben sind schwarz, blau und grün. Der Verbrauch wird jährlich auf 100 Ballen geschätzt. Auch gehören zu dieser Sorte die zum Beschnitt von Wagen bestimmten Tuche (die daneben auch von den Eingebornen getragen werden), in Farben: grün, braun, violet und blau in verschiedenen Nüancirungen und zu Preisen von ca. 5 Fl. fl Ell. Diese Gattung Tuche müssen in Art der Spanish stripes gearbeitet sein, nur etwas feiner und fester. — Unter Mittel-Tuchen wird eine $\frac{9}{4}$ breite, schwere Waare verstanden, die sich hier zu Fl. 6 à 7 verkaufen lässt. Dieselbe wird in schwarz, blau und dunkelgrün von Chinesen und Javanesen getragen. Consum fl Jahr 100 Ballen. — Von den beiden obigen Sorten sind 12 Stk. in 1 Ballen zu packen und die Stücke müssen 24 Brab. Ellen halten. — Feine $\frac{9}{4}$ breite Tuche werden nur von Europäern getragen, hauptsächlich in schwarz und dunkelblau und zu Preisen von 8 à 10 Fl. Braun ist keine beliebte Farbe. Diese Tuche müssen fein, leicht, aber ansehnlich gearbeitet sein; die Fabriken der Rheingegenden liefern grösstentheils den Bedarf. — Von Tuchen sind ferner abzusetzen: *Spanish Stripes*, nämlich erstens solche, die für den chinesischen Markt bestimmt sind, und dann solche, die hauptsächlich für den Consum auf Java und andern Inseln geeignet sind. Von Letzteren gehören 34 Stück à 32 Br. Ellen, 61 à 62'' brt, in Farben roth, blau, schwarz, braun und weiss in 1 Ballen. Preis ca. 3 à 3½ Fl. fl Ell. Die lebhafteste Frage existirt für roth, wovon auch allein gesandt werden kann, vom Juli bis Decbr., für die andern Farben mit roth, vom April bis Anfang Decbr. — Consum fl Jahr 20 Ballen von roth allein und 50 Ballen assortirt. — Holl. Camlets (*Polemiten*) bleiben, wie alle andere für China bestimmten Wollenwaaren, meistens im Entrepot; ich verweise in Betreff derselben auf den Bericht über China.

Seidenwaaren, europ. — Impt. Fl. 83,000, hauptsächlich von Frankreich.

Metalle. — Ansehnlicher Verbrauch, und wahrscheinlich grösser als im „*Verlag*“ angegeben. *Eisen*, schwedisches und englisches, in 3 und 4 flachen Stangen auf den Picol, wie auch englisches in allen andern Formen und Sorten; eiserne Nägel von $\frac{1}{2}$ bis 6'' und Eisendrath — Impt. Fl. 560,000 (incl. Maschinerien und Eisenwaaren); *Stahl*,

hauptsächlich schwedischer von $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{8}$ u. $\frac{1}{2}$ '' , in Kisten oder Tubben von 1 Cwt. engl. — Impt. Fl. 110,000 (incl. Stahlwaaren); *Kupfer* in Blättern, so assortirt, dass es zum Beschlagen eines Schiffes passt; in Bolzen und in Blöcken, Kupfer- und Messingdrath, wie kupferne und Compositionsnägel — Impt. Fl. 280,000; *Zink*, in Platten und Blättern, Impt. Fl. 15,000; *Blei*, in Rollen und Blöcken, Impt. Fl. 28,000; *Blechtafeln*, in Kisten, Impt. Fl. 28,000; zusammen Imp. Fl. 1,021,000. Bei einer Sendung sind passend: von Eisen 100,000 \mathfrak{R} , von Blattkupfer 100 Picul, von Blechtafeln 100 Kisten, von Blei 6000 \mathfrak{R} in Blöcken und 6000 \mathfrak{R} Rollblei, von Stahl 150 Tubben u. s. w.

Schiffs- und andere Materialien. — Ebenfalls wichtige Einfuhr. Russisches *Tauwerk* zweiter Qualität von 2 $\frac{1}{2}$ bis 8 Zoll; *Segel*- und *Raventuch*, jedoch nicht ganz schweres, sind von sehr courantem Verkauf; ebenso in mässigen Quantitäten zubereitete *Oelfarben*, weiss, grün, gelb und schwarz, gemahlenes trockenes *Bleiweiss*, *Leinöl* und *Theer* und *Pech* in kleinen Partien. *Seife* kommt grösstentheils von England und ist wenig anzurathen. — Von *Tauwerk* 100 Picol, von *Raventuch* 50 Rollen, von leichtem *Segeltuch* 50 und von schwerem ebenfalls 50 Rollen.

Provisionen. — Impt. Fl. 680,000. Verbrauch ansehnlich, aber es lassen sich die wichtigsten Artikel nur vortheilhaft von Holland herlegen. Dies gilt namentlich von *Butter* und *Käse*, welche von fremden Plätzen nicht anzurathen sind. Von gesalz. *Ochsen-* und *Schweinefleisch* darf nur wenig gesandt werden. *Mehl* in Fässern von 200 \mathfrak{R} engl. (welches meistens von Nordamerica kommt) und *Waizen* zum Mahlen in Säcken von 150 \mathfrak{R} , können oft hohe Preise holen, aber auch eben so oft lange Zeit ohne Käufer bleiben. Am ersten anzuempfehlen wären: *Schinken*, in Fässern von 50 Stk. mit Salz verpackt (davon 300 Stk.) im April und Mai anzukommen; *Copenhagener eingemachte Erbsen*, *Spargel* etc., die sehr beliebt sind, (davon 800 Bleche) und kleine Partien von *Würsten*, *Zungen* etc.

Getränke. — Impt. Fl. 1,301,000. Beträchtlicher Consum. Es gehen alle Arten *Weine*, und zwar Rhein- und Rothweine in grössern Quantitäten als an andern Plätzen Ostindiens. — *Branntwein* kommt hauptsächlich von England und Frankreich, *Genever* ist aber nur von Holland mit Vortheil herzusenden. — *Bier* kommt von England und Holland. — *Liqueure* und *Seltener Wasser* sind gleichfalls gut abzusetzen. —

Eisenwaaren. — Sie werden fr Stück und auch nach Factura verkauft. Ordin. *Messer* und *Gabeln* mit weissem Griff, *Scheeren*, *Taschen-*, *Feder-* und *Matrosenmesser*, so wie *Boslemmer Messer* in Fässern von 100 Dutz., auch zum Theil Tischlergeräthschaften sind courante Artikel. — Die Concurrenz in *Ackergeräthschaften* (Savas, Padjoes, Pisos, Bendos und Andre) ist in letzter Zeit durch die billige Arbeit der hiesigen Chinesen sehr erschwert worden. — *Wagenachsen* kommen in ansehnlicher Quantität von England.

Glaswaaren. — Impt. Fl. 116,000. Davon kommen die gewöhnlichen Artikel, wie Wein- und Biergläser, Karaffen u. s. w., auch viele Krystallarbeiten, Hängelampen etc.

Steinzeug. — Impt. Fl. 160,000. Das meiste kommt von England, vieles aber auch von Holland, namentlich ordinaire Waare, wie weisse Service, Waschutensilien, und weisse, blau bedruckte und blau und grün geränderte Teller u. s. w.

Gewehre. — Einfuhr verboten mit Ausnahme von Jagdgewehren, die in Kisten mit allem Zubehör kommen. Zoll Fl. 30 fr Stk.

Gold- und Silberarbeiten und Drath. — Impt. Fl. 58,000. Von Drath 80 $\frac{0}{0}$ Gold und 20 $\frac{0}{0}$ Silber. Schmucksachen sind zuweilen gut anzubringen.

Papier und Schreibmaterialien. — Impt. Fl. 137,000. Weniges kommt von England, das meiste aber von Holland.

Sattel und Geschirre gehen ziemlich viel nach Batavia. Sie werden aber hauptsächlich von den Sattlern und Händlern entweder direct von den europäischen Fabricanten importirt, oder diese geben Kaufleuten in Batavia die Ordre, eine Partie kommen zu lassen.

Mobilien und Fortepianos. — Hübsche, geschmackvolle Arbeit ist zuweilen mit Vortheil anzubringen, schnell geht der Verkauf aber selten. Tische, Secretaire, Wiegstühle und Sophas sind am passendsten. —

Waaren, die mehr in's Detail gehen, werden auch hier meistens nach Factura verkauft. Dahin gehören unter Anderm:

Spiegel, namentlich in grössern Dimensionen, mit hübschen goldenen Rahmen, passend etwa in Facturen von 4 à 5000 Fl.

Lackirte Blechwaaren, in Facturen von 1000 Fl.

Wachstuch, fr fr fr 1000 fr

Posamente für Wagen fr fr fr 1500 fr

Wollengarn fr fr fr 1000 fr

Schwarz lackirte Kalbfelle in Facturen von 1500 Fl.

Messingwaaren, wie Beschläge, Schlüsselbleche, Gardinenhalter, kurze und *Bijouterie-Waaren*, und dergleichen.

Ueber solche und ähnliche Waaren muss eine Factura eingesandt werden, mit 20 à 50 $\frac{0}{0}$ Avance in Fl. ausgestellt, nach welcher bestmöglichst mit Disconto oder Avance verkauft wird. Zuweilen können dergleichen Artikel schöne Preise holen; wenn der Markt aber gerade vorher schon mit einer Partie davon versorgt ist, können sie für eine Zeit lang unverkäuflich oder nur mit Schaden anzubringen sein. Der Verbrauch ist natürlich nur gering.

Bei Preisaufgaben über den Markt von Batavia hat man den jedesmaligen Stand des Courses zu berücksichtigen. In Folge der starken Fluctuationen, welchen derselbe in den letzten Jahren unterworfen war, haben die Preise sowohl der Importe als der Producte einen sehr verschiedenen Standpunkt gehabt. Sie waren z. B. im Sommer 1845 weit höher als jetzt, und sind seitdem, nachdem der Werth des Fl. sich gehoben, wieder verhältnissmässig gewichen.

Wegen näherer Nachrichten über Importe beziehe ich mich auf den Special-Bericht in Anlage O, nebst Proben von Nr. 121 bis 185.

Exportartikel.

Wie es eine natürliche Folge der Einrichtungen und Maassnahmen der Regierung ist, geht bei Weitem der grösste Theil der Ausfuhren nach Holland, welches zufolge der im Eingange mitgetheilten Tabelle am Gesamtexport mit ca. 70 $\frac{0}{0}$ participirt, während die übrigen europäischen Staaten und Nord-America daran zusammen nur einen Antheil von 10 $\frac{0}{0}$ haben. — Es darf auf Java von Privaten jedes Product gebaut werden. Auf den andern Inseln steht, wie ich meine, Jedem eine gleiche Berechtigung zu, mit der Ausnahme jedoch, dass die Zinnminen auf der Insel Banca nur ausschliesslich von der Regierung ausgebeutet, und die Gewürze auf den Molucken nur von dieser cultivirt, sowie die Producte von Japan nur durch sie importirt werden. Meistens werden die von diesen Gegenden kommenden Waaren nach Batavia gesandt, wo sie aber nur mitunter theilweise verkauft werden. Der grösste Theil derselben wird durch die Maattschappy nach Holland weiter geschickt, und dort erst auf den Markt gebracht. Batavia ist daher nicht immer mit diesen Producten zum Verkaufe versehen.

Caffe. — Expt. *) Fl. 22,017,000. Der Preis von gutem ord. Java Caffe war 1841 sehr hoch, nämlich 35 à 40 Fl. ⌘ Picol; 1843 war derselbe $15\frac{1}{2}$ à 16, und von Dec. 1845 bis April 1846 stand er zwischen 15 und $18\frac{1}{2}$ Fl. Caffe wird häufig auf Lieferung contrahirt. — Padang Caffe steht in Batavia meistens zu hoch für fremde Märkte; die directe Abschiffung von Sumatra soll durch neue beschränkende Maassregeln in letzterer Zeit gehindert sein.

Zucker. — Expt. Fl. 13,608,000. Production im Zunehmen. Die erste Sorte, weisse, bezeichnet man in Batavia mit den Nummern 14 bis 18, die 2te, gelbe, mit No. 10 bis 13, und die 3te, braune, mit den Nummern unter 10. Von Zucker werden ebenfalls häufig Lieferungs-Contracte schon im Januar und Februar geschlossen, und das Product dann im November geliefert.

Reis. — Exp. Fl. 4,575,000. Er wird ⌘ Coyang von 27 Picol verkauft. Im Juni pflegt aller Reis der neuen Erndte in Batavia zu sein.

Indigo. — Expt. Fl. 5,000,000. Preise derzeit $1\frac{3}{4}$ bis 3 Fl. ⌘ holl. Die Qualität soll sich in den letzten Jahren sehr verbessert haben.

Banca Zinn. — Expt. Fl. 3,143,000. Ist selten zu haben. Preise varrirten derzeit von 45 bis 60 Fl. ⌘ Picol.

Gewürze. — Expt. von Macisnüssen	Fl. 1,333,000
⌘ Macisblüthe	⌘ 255,000
⌘ Nelken	⌘ 171,000
	Zusammen Fl. 1,759,000

Taback. Expt. Fl. 1,726,000, wovon ungefähr die Hälfte nach Holland und die andre Hälfte nach dem indischen Archipel geht.

Arrack. — Expt. Fl. 263,000. Die erste Sorte für Europa hält ca. 24 Grad. Der Preis wird ⌘ Legger ohne das Fass, welches 25 à 35 Fl. kostet, notirt.

Stuhlrohr, von Benjarmassing, welches die beste Sorte ist. — Expt. Fl. 400,000.

Camphor, japanes., in Tubben von ca. 1 Picol. Der Preis war 1845 Fl. 75, und April 1846 — 55 à 60 Fl. ⌘ Tubbe. — Expt. ca. Fl. 60,000 fast ganz nach Holland.

Kupfer, japan. — Expt. ca. Fl. 550,000, grösstentheils nach Indien und China. Preis derzeit 65 Fl. ⌘ Picol.

*) Ungefährer jährlicher Durchschnitt der Jahre 1842 bis 44 und 46.

Thee. — Expt. Fl. 370,000, alles nach Holland. Thee wird von der Regierung gebaut; eine gute Meinung hatte man von dem Gelingen der Cultur nicht, doch ist die Production im Zunehmen.

Cochenille. — Expt. ca. Fl. 165,000. Sie kommt ebenfalls hier nicht an den Markt.

Canchl. — Expt. ca. Fl. 144,000, fast alles nach Holland.

Sapanholz. — Expt. Fl. 41,000. Das Javanese ist billiger und nicht so gut, wie das von den Philippinen.

Sandelholz. — Expt. Fl. 28,000.

Gummi benzoe. — / / 42,000.

Gummi Damar. — / / 57,000.

Curcumae. — / / 7400.

Büffel- und Kuhhäute. — / / 355,000.

Cocosöl. — / / 160,000.

Cajeputöl. — / / 3000.

Pfeffer. — / / 287,000.

Schildkrötenschalen. — / / 31,000.

Baumwolle. — / / 40,000.

Ausserdem kommen auch noch ostindische Producte von andern Inseln und ebenso chinesische Producte auf den Markt von Batavia, die vom Entrepot aus verkauft werden. Wegen specielleren Nachrichten über die Exporte verweise ich auf die Anlage P., nebst Proben von No. 187 bis 194, worunter eine Menge verschiedener Holzgattungen. Mit Rücksicht auf die Preise der Producte zu verschiedenen Zeiten beziehe ich mich auf die am Schlusse des Abschnittes über Importe gemachte Bemerkung.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Man führt in Batavia Rechnung und Buch in Gulden zu 100 Cents.

1 Gulden(Fl.) hat auch 20 Stuivers, doch ist diese Eintheilung nicht mehr im Gebrauch.

Von Silbermünzen sind, wie bemerkt, nur wenige $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{4}$ Gulden-Stücke im Umlauf, so dass man solche nur selten sieht. Kupferne Cents giebt es dagegen die Fülle, und gehen von diesen 120 (Cents oder Deuts) auf 1 Fl. Silber (eigentlich mehr.) Das Hauptzahlungsmittel am Platze, wie auch bereits angeführt, sind die neuge-

schaftenen Recipisse, die dem Silber gleich gelten sollen, demnach also 5 Fl. Recipisse = 6 Fl. Kupfer sind. Die oben erwähnte Bank von Java hatte das Geschäft, das frühere Papiergeld gegen Recipisse einzuwechseln. Dieselbe discountirt Wechsel (meistens solche, welche die Käufer gegen die auf Credit gekauften Importe dem Verkäufer geben), jedoch kein Papier, welches über 105 Tage alt ist.

Spanische Thaler sind bei dem Course von $95 \frac{0}{100}$ zu etwa 3 Fl. $\text{fl. } 1 \text{ s}$ zu verwechseln, alte Säulenpiaster (Pillar Dollars) etwas günstiger, Dobloneu im Verhältniss.

Welches Schicksal der Cours gehabt, und welchen Fluctuationen er unterworfen gewesen, ist bereits in der Einleitung gesagt worden, ebenso ist dort darauf aufmerksam gemacht, wie schwer es zuweilen ist, Wechsel zu erhalten. Man giebt in Batavia hauptsächlich ab auf Holland (Amsterdam und Rotterdam) und auf London. Die Course standen im Sommer 1845:

auf Holland ca. 78 à 80 Fl. N. Crt. $\text{fl. } 100 \text{ Fl. in Java}$

∝ London ∝ Fl. 15 à $15 \frac{1}{4}$ $\text{fl. } 1 \text{ £.}$

und 1846 und später nach den stattgehabten Ereignissen:

auf Holland ca. 95 Fl. $\text{fl. } 100 \text{ Fl. in Java}$

∝ London ∝ 13 ∝ ∝ 1 £.

Wechsel auf Hamburg sind nur zuweilen zu begeben und zwar zum selben Cours als auf Holland mit feststehender Reduction von 36 Fl. für *Bm $\frac{1}{2}$* . 40. — Wechsel auf China und Singapore lassen sich ebenfalls mitunter anbringen, beim Cours von $95 \frac{0}{100}$ zu ca. 3 Fl $\text{fl. } 1 \text{ s}$.

Maasse, Gewichte etc.

Als Längenmaass ist der rheinländische Fuss à 12 Zoll, und die alte Amsterd. Elle (Ell) bestimmt. Aber alle Ellenwaaren werden entweder nach der engl. Yard von 36'' oder der Brabanter Elle (der wirklichen Brabanter) gemessen, und ebenso ist der englische Fuss beim Handel sehr allgemein im Gebrauch. — Das Flüssigkeitsmaass ist die Kan, wovon 33 gleich 13 alte engl. Wein-Gallons sind. Ein Legger Arrack hält 388 Kan oder ca. 160 engl. Gallons. — 1 Corge ist 20 Stk.

Man braucht beim Wiegen zum Theil das alte Amsterd. Troy-Gewicht; 1 $\text{fl. } (pound)$ davon hat 16 Onsen, und 100 fl. sind ca. 109 fl. engl. oder ca. 102 fl. Hambg. Das meiste wird aber gewogen

und verkauft nach dem Picol von 100 Catties. Dieser Picol hält hier 125 ₧ holl. oder 135 ⁶⁴ ₧ engl. Reis wird verkauft ₧ Coyang von 27 Picol.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Usancen am Platze u. s. w.

Importe werden auf 3 à 6 bis 8 à 9 Monat Credit verkauft, Producte aber *contant* bezahlt. Courtagen existiren nicht.

Die Lösch- und Verladungskosten sind hier bedeutender als an den früher beschriebenen Plätzen, da die Rhede ziemlich weit entfernt von der Stadt liegt; doch sind dieselben demungeachtet nicht hoch zu nennen. Speciellere Mittheilungen finden sich in der Anlage Q.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Wie bereits bemerkt, werden im niederländischen Ostindien sowohl nicht holländische Waaren, als fremde Schiffe mit Differencialabgaben belastet. Die Zollansätze sind theils specifisch, theils *ad valorem*. Im Allgemeinen ist (in dem Tarif für Java und die Westküste Sumatra's) das Princip angenommen, dass bei der Einfuhr nur Waaren niederl. Ursprungs in niederl. Schiffen; oder andere, die, nicht holländ. Ursprungs, doch in niederl. Schiffen direct von Holland importirt; oder Erzeugnisse des indischen Archipels, welche unter niederländisch-ostindischer oder mit dieser gleichgestellter Flagge (von asiatischen Völkern und Fürsten) direct von niederl.-ostindischen oder damit gleichgestellten Häfen angebracht; oder endlich Erzeugnisse von östlich vom Cap der guten Hoffnung belegenen Ländern, welche unter niederländischer oder damit gleichgestellter Flagge direct vom Ursprungsplatze eingeführt werden, — die Hälfte des Zolles auf nicht holländ., oder von fremden Plätzen, oder mit fremden Schiffen kommende Waaren bezahlen, oder ganz frei sind. Bei der Ausfuhr besteht ein gleicher Vorzug für solche Producte, welche in holländ. Schiffen nach Holland oder für andere, welche in holländ. Schiffen nach beliebigen Plätzen verladen, oder für diejenigen, welche unter niederl.-ostindischer oder damit gleichgestellter Flagge nach andern Plätzen (Ostindiens) ausgeführt werden. Doch gelten noch eine Menge besonderer Bestimmungen, so dass es sowohl aus diesem Grunde, als auch um zu sehen, in wieweit obengedachte Bestimmungen auf die einzelnen Artikel in Anwendung

gebracht werden, zu speciellen Angaben erforderlich ist, den Zolltarif zur Hand zu nehmen. Dieser folgt in der Beilage R; ich hebe daraus Folgendes beispielsweise hervor.

Der Zoll auf fremde Einfuhr beträgt danach:

auf Baumw.- und Wollenwaaren $25 \frac{0}{0}$ vom taxirten Werth. Die Evaluationen werden auf Java von den Beamten (immer auf 3 Monate) bestimmt.

auf Leinen, Steinzeug, Eisen-, Blech- und andere Metallwaaren, Provisionen, Glas-, Galanterie- und Lederwaaren, Papier, Segeltuch, Tauwerk, Mobilien, Kupfer, Blei, Zink, leere Flaschen — $24 \frac{0}{0}$ vom Factura-Werth mit $30 \frac{0}{0}$ Erhöhung.

auf Seidenwaaren, Eisen, Stahl, Leinöl, Seife, Farbe, Theer, Pech — $12 \frac{0}{0}$ vom Factura-Werth mit $30 \frac{0}{0}$ Erhöhung.

Unter jeder Bedingung sind bei der Einfuhr frei: Gold, Silber, Contanten, Juwelen, Perlen und lebendes Vieh.

Der Ausfuhrzoll beträgt auf:

	in fremden Schiffen,	unter holl. Flagge,	nach Holland in niedl. Schiffen.
Arrack.	$6 \frac{0}{0}$	frei	frei
Schildpatt.	$4 \frac{0}{0}$	$2 \frac{0}{0}$	$2 \frac{0}{0}$
Zucker, 1ste und 2te Sorte	$6 \frac{0}{0}$	$6 \frac{0}{0}$	frei
3te Sorte H Picol	50 cts.	frei	$\frac{0}{0}$
Taback.	$4 \frac{0}{0}$	$2 \frac{0}{0}$	$2 \frac{0}{0}$
Caffe H Picol	4 Fl.	4 Fl.	2 Fl.
Muskatnüsse und Nelken H Picol .	19 $\frac{0}{0}$	19 $\frac{0}{0}$	$9 \frac{1}{2} \frac{0}{0}$
Muscatblüthe	20 $\frac{0}{0}$	20 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$
Japan. Kupfer.	7 $\frac{0}{0}$	$3 \frac{1}{2} \frac{0}{0}$	$3 \frac{1}{2} \frac{0}{0}$
Sapanholz.	20 cts.	20 cts.	10 cts.
Pfeffer	2 Fl.	2 Fl.	1 Fl.
Stuhlrohr.	30 cts.	15 cts.	15 cts.
Reis	10 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$	10 $\frac{0}{0}$
Zinn	4 Fl.	4 Fl.	2 Fl.
Kuhhäute, H 100 Stk	8 $\frac{0}{0}$	8 $\frac{0}{0}$	4 $\frac{0}{0}$
Büffelhäute $\frac{0}{0}$	6 $\frac{0}{0}$	6 $\frac{0}{0}$	3 $\frac{0}{0}$
Indigo, H H	10 cts.	10 cts.	5 cts.
Japan. Camphor H Tubbe	7 Fl.	7 Fl.	$3 \frac{1}{2}$ Fl.

Juwelen, Kupfergeld und Salz sind unter jeder Bedingung frei vom Ausgangszoll.

Die vorstehenden Zollansätze sind die auf Java und dem dazu gehörenden Grundgebiete auf Madura geltenden, nämlich für die dem europ. Verkehr geöffneten Plätze Batavia, Soerabaya und Samarang; der für die Westküste von Sumatra bestehende Tarif ist fast gleichlautend, und weicht hauptsächlich nur bei den Ausfuhrartikeln etwas ab, indem die Ansätze meistens etwas höher sind.

Besonders zu beachten ist, dass bei allen Zöllen noch ein Additionszoll von $5\frac{0}{100}$ vom Betrage der Zollabgabe zu entrichten ist (also auch von den oben von mir hervorgehobenen Angaben).

Bei denjenigen Waaren, von welchen der Zoll nach der Factura bestimmt wird, muss demnach eine solche dem Hause in Batavia eingesandt werden. Diese muss in der am Abladungsorte couranten Geldsorte, und nicht zu ängstlich ausgestellt sein. Auch bei Waaren, die nach taxirtem Werth verzollt werden, ist es gut, eine solche Factura beizulegen, denn zuweilen gelingt es, dadurch mässigere Evaluationen zu erlangen.

Einzuführen verboten sind:

Salz, Opium (welches nur im Entrepot zugelassen wird) und Kriegsmunitionen. Gewehre und Pistolen, in einzelnen Kisten, zum Jagdgebrauch, werden indess, nachdem eine besondere Erlaubniss eingeholt, zugelassen.

Es werden auch Güter im Entrepot entgegengenommen, gegen Abgabe von $1\frac{0}{100}$ vom Factura-Werth. Entrepots sind in Batavia, Samarang und Soerabaya. Die Lagermiethen, welche in selbigen ausser obiger Abgabe von $1\frac{0}{100}$ berechnet wird, findet sich in dem beigelegten Zolltarif pag. 72 angegeben. Sie beträgt beispielsweise bei Manuf.-Waaren 5 cts. p Cub. Fss., bei Eisen $2\frac{1}{2}$ cts. p Picol p Monat. — Von sehr vielen Gütern, namentlich den schweren, wird auch ein Wägegeld erhoben.

Die Stadt Macassar auf der Insel Celebes ist seit dem 1 Jan. 1847 Freihafen geworden, und können dort alle Waaren unter jeder Flagge, ohne Abgaben zu entrichten, ein- und ausgeführt werden. *)

*) Es sind ferner mit dem 1. Januar 1849 zu Freihäfen erklärt worden. Die Häfen von Menado und Kema, ebenfalls auf Celebes. Es können dort alle Waaren ohne Unterschied (auch Schiesspulver, Schusswaffen, und Opium) unter jeder Flagge frei, ohne Abgaben zu bezahlen, ein- und ausgeführt werden, und ist weder Tonnen- noch Hafen- oder Ankergeld zu entrichten.

Auf den andern holländ. Niederlassungen steht der Handelsverkehr den Ausländern keineswegs unbedingt frei; ich verweise in der Beziehung auf den folgenden Abschnitt.

Die Brutto-Zolleinnahme in Java betrug 1844 Fl. 7,975,090 —

1846 „ 8,105,875 —

wovon etwa $\frac{5}{8}$ des Betrags auf Batavia, $\frac{1}{6}$ auf Samarang und $\frac{1}{11}$ auf Soerabaya fallen.

Man erwartet schon lange, dass ziemlich bedeutende Veränderungen in den Zollbestimmungen für das niederl. Ostindien eintreten werden.

Schifffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

Alle Nationen, deren Regierungen mit Holland Tractate geschlossen, und die mit demselben in freundschaftlichen Verhältnissen stehen, können mit ihren Schiffen den Hafen von Batavia und die übrigen dem fremden Handel geöffneten Plätze besuchen. Welche Begünstigungen in den Zollabgaben den holländischen Schiffen namentlich in Betreff des Verkehrs mit den Niederlanden zustehen, ist bereits in dem vorangehenden Abschnitte gezeigt worden; andertheils sind aber auch die niederl.-ostindischen Schiffe bevorzugt, indem ihnen allein die Frachtfahrt zwischen den niederl. Besitzungen in Ostindien gestattet ist, so dass selbst niederl.-europäische Schiffe nicht daran Theil nehmen dürfen. Im „Handels-Verslag“ findet sich ein Verzeichniss der auf Java und Madura angekommenen und von da abgesehen europ. und inländischen Schiffe von und nach Plätzen im indischen Archipel; um dies nicht misszuverstehen, muss bemerkt werden, dass darin unter europ. Schiffen solche verstanden werden, die ihre Originalladung an verschiedenen Plätzen eingenommen oder gelöscht haben, oder welche im Ballast versegelt sind. — In den Schiffsabgaben sind ebenfalls sowohl holländische wie niederländ.-ostindische Schiffe vor den fremden bevorzugt.

Europäische (nicht holländische) Schiffe können auf Java nur die Häfen von Batavia, Samarang und Soerabaya besuchen, ausser dem Platze Anjer an der Sunda-Strasse, welcher von Schiffern benutzt wird, um Wasser und Provisionen einzunehmen, oder Briefe zu wechseln. In wie weit es fremden Schiffen gestattet ist, auch von andern Plätzen des niederländischen Ostindiens aus mit dem Auslande directen Handel zu treiben, und auf wie viele und welche Plätze obengedachtes Zugeständ-

niss für dieselben, ihre Originalladungen auf verschiedenen Stellen zu löschen oder einzunehmen, ausgedehnt ist, weiss ich nicht für jeden einzelnen Hafen mit Zuverlässigkeit anzugeben. Die Plätze an der Westküste von Sumatra werden alle oder jedenfalls zum Theil den fremden Schiffen offen stehen, da für diese ein besonderer Zolltarif, mit Unterscheidung der holländ. und fremden Flagge, in Kraft ist. So wird hauptsächlich in Padang ein ziemlich lebhaftes directes Exportgeschäft mit dem Auslande betrieben. Ebenso ist der Verkehr an einigen Plätzen auf Celebes den fremden Schiffen ganz freigegeben. Im Uebrigen aber ist es auch hinlänglich bekannt, dass die Regierung, wo sie nur kann, den Ausländern Hindernisse in den Weg legt, ihren Schiffen den Zutritt verwehrt, und auf vielen Plätzen mit grosser Heimlichkeit verfährt, wie denn z. B. der Verkehr mit Japan und den Molucken nur durch von ihr befrachtete (holländische) Schiffe betrieben werden darf.

Die Schiffsabgaben, Hafenkosten etc. sind auf Java nicht bedeutend. Holländ. Schiffe zahlen an Hafengeldern ƒ gemessene Last von 4000 t holl. oder ca. 2 engl. Tons $\frac{2}{3}$ Fl., fremde Schiffe 1 Fl. Niederl.-ostindische Schiffe sind dagegen frei von diesen Tonnengeldern. Vorstehende Abgabe gilt für 6 Monate, so dass Schiffe in dieser Zeit mehrere Male verschiedene Häfen besuchen können, ohne eine andre neue Abgabe zu bezahlen als wenige 5 Fl. für jedesmal, dass sie in einen andern Hafen einlaufen. Clarirungskosten in Batavia betragen ca. 8 Fl. Es muss gemeinlich auch ein Boot genommen werden, wenn man zur Stadt will, da die Rhede sehr entfernt liegt. Eine solche Fahrt von und an Bord kostet 8 Fl. Ein Schiff, welches nur die Rhede anläuft, um Wasser, Holz oder Provisionen einzunehmen und Nachrichten einzuziehen, bezahlt nur 5 Fl.

Lootsen und Leuchtfeuer giebt es nicht. Die Rhede ist leicht einzusegeln, geräumig, und durch eine Reihe kleiner Inseln vor Unwetter geschützt. Schiffswerften sind in der Nähe von Batavia auf der Insel Onrust, ferner in Soerabaya und in Grissee bei Soerabaya.

Frachten.

Mit Rücksicht auf die Verwendung, welche sich frachtsuchenden Schiffen in Batavia bietet, kommen hauptsächlich folgende zwei Fahrten in Betracht:

Frachten nach Europa, und

Frachten nach Singapore, Manila und China. Ueber die erstgenannten ist zu bemerken:

a, in Betreff holländischer Schiffe.

Fast alle laden für Holland direct und zwar die meisten mit Gouvernementsproducten, zu welchem Zwecke sie in Holland von der Maatschappy (wie bereits erwähnt, zu hohen Ansätzen) gefrachtet werden.

Diejenigen holländ. Schiffe, welche von Privathäusern beladen werden, haben in den letzten Jahren Ladungen zu 100 à 140 Fl. mit $15\frac{0}{100}$ Primage fl Last Brutto (von ca. 2 engl. Tons) für schwere Güter bekommen; nur 1844, als nach den lohnenden Frachten im vorhergehenden Jahre eine bedeutende Menge holländ. Schiffe ankam, waren die Frachten einmal bis 50 Fl. gesunken.

b, in Betreff fremder Schiffe.

Dieselben laden für ganz Europa, auch für Holland. Die Frachten für selbige (nach der Nordsee) haben in den letzten 3 Jahren (von 1843 bis 1846) zwischen $3\frac{1}{2}$ und $5\frac{1}{2}$ £ fl engl. Ton Netto, ohne $\frac{0}{100}$, variirt. Englische Schiffe geben gewöhnlich einen Platz im Canal an, von wo sie entweder nach einem andern engl. Hafen, oder nach Holland, Bremen, Hamburg etc. beordert werden. Für eine Versegelung nach Holland oder Deutschland erhalten sie dann gewöhnlich 10 sh. mehr, als nach einem engl. Platze, d. h. z. B. bei notirter Fracht von $5\frac{1}{2}$ £ erhalten sie 5 £ nach England, und $5\frac{1}{2}$ £ nach dem Continent. Sie haben bei solchen Befrachtungen vor andern Schiffen einen Vortheil dadurch, dass sie auch in England selbst die Ladung importiren dürfen, und also bei der Versegelung eine grössere Wahl zulassen.

Es werden von Batavia jährlich ziemlich viele fremde Schiffe trotz der Differenzialzölle nach den Niederlanden befrachtet. Diese sind nämlich beim Import in Holland unbedeutend, und wenn sie auch bei der Ausfuhr in Batavia bei manchen Artikeln einen ziemlich wesentlichen Unterschied zeigen, so wird doch im Allgemeinen durch die Billigkeit, mit welcher fremde Schiffe im Vergleich mit holländischen zu frachten, dieser Differenz wieder compensirt. Die niederländischen Schiffe pflegen sich gewöhnlich lange in Holland aufzuhalten, um eine fette Fracht durch die Maatschappy zu erhalten; sie sind daher in Batavia oft selten, und fremde Schiffe finden mithin ziemlich leicht Verwendung.

Was demnächst die Frachten nach Singapore, Manila und China

betrifft, so kann auf diese weniger Rechnung gemacht werden, indem sie sich eben nur gelegentlich darbieten. Uebrigens sind fremde Schiffe bei dieser Fahrt den holl.-europäischen durchaus gleichgestellt.

a, nach Singapore.

Das für diesen Platz vorhandene Gut wird meistens, theils durch niederländ.-indische Fahrzeuge, und theils durch Schiffe, welche einen Theil ihrer Ladung in Batavia löschen, und dann mit dem Rest und dem sich vorfindenden Frachtgut nach Singapore weiter segeln, äusserst billig hingeschafft. Die Aussicht für frachtsuchende Schiffe auf dieser Reise vortheilhaft verwandt zu werden, ist daher nur gering.

b, nach China und Manila.

Das eben nicht bedeutende Geschäft mit diesen Gegenden wird ebenfalls grösstentheils durch inländische Fahrzeuge vermittelt. Will ein Schiff von China eine Retourladung nach Europa holen, so mag es auf Java oder in der Nähe Reis für eigne Rechnung laden.

Manila.

Manila, die Hauptstadt der Insel Luzon oder Manila und überhaupt der spanischen Niederlassungen auf den Philippinen, liegt an einer schönen, geräumigen Bai gleichen Namens im Lat. $14^{\circ} 36'$ N. und Long. $120^{\circ} 53\frac{1}{2}'$ O. v. Grch. Manila ist auf den Philippinen der einzige, den fremden Flaggen geöffnete Hafen, und daher auch der Stapelplatz für alle andern Häfen und Inseln.

Die im Jahre 1785 errichtete „*Compañia de Filipinas*“ hatte zuerst das Monopol des Handels der Colonie mit dem Mutterlande, aber schon 4 Jahre später wurde der Hafen auch für fremde Schiffe offen erklärt. Im Jahre 1809 erhielt zuerst ein englisches Haus Erlaubniss sich in Manila niederzulassen, und 1814 wurde dieses Recht überhaupt allen Fremden zugestanden. Der Handelsverkehr der Philippinen hat seit dieser successiven Aufhebung von Beschränkungen bedeutend zugenommen. Ehe sich Peru und die andern spanischen Provinzen Süd-Amerika's frei machten, beschränkte sich derselbe bei geringem Verkehr mit dem Mutterlande hauptsächlich darauf, dass von Neu-Spanien (der Westküste von Süd-America) besonders Contanten, Gold und Silber nach Manila gingen, welche Gegenstände durch Zurücksendung von indischen und chinesischen Artikeln compensirt wurden. Der eigne Handel der Inseln war dagegen nur unbedeutend, und so betrug z. B. noch im Jahre 1810 die Einfuhr von auswärtigen Fabricaten und Producten nur \$ 900,000, und die Ausfuhr der Producte der Inseln nur \$ 500,000. Seitdem aber ist der Verkehr mit der Westküste America's zu einem sehr unbedeutenden herabgesunken, und derjenige mit Europa, Nord-America, und andern Gegenden hat sich hingegen beträchtlich gehoben.

Folgende Angaben zeigen den Handelsumsatz Manila's mit dem Auslande von 4 Jahren :

	Gesamtumsatz,	davon Einfuhr	und Ausfuhr
1835	\$ 4,463,576	1,900,397	2,563,179
1839	≅ 4,827,468	2,153,248	2,674,220
1840	≅ 4,513,877	1,746,782	2,767,095
1841	≅ 5,681,500	1,681,500	ca. 3,000,000

wozu man für als Contrebande ein- und ausgeführt noch ca. 10 $\frac{0}{0}$ hinzufügen kann.

Der sich ergebende, bedeutende jährliche Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr wird hauptsächlich durch Sendungen von edlen Metallen und Contanten, namentlich von Piastern von Nord-America ausgeglichen.

Im Jahre 1840 betrug der declarirte Werth

von Piastern	\$ 305,256
≅ Gold und verarbeitetem Silber	870 Unzen
≅ Silberbarren.	1257 Mark

und der Werth der Ausfuhr:

von Piastern	\$ 179,924
≅ Silberbarren.	3056 Mark

welche Umsätze indess noch nicht hinreichen, um die Handelsbilanz herzustellen.

Was den Antheil der verschiedenen Nationen am Handel betrifft, so ist es hier nicht wie sonst bei den Colonien der Fall, dass der grösste Verkehr mit dem Mutterlande betrieben wird. Dieser ist hingegen am bedeutendsten mit England und den Vereinigten Staaten, dann mit China, alsdann etwa mit Australien und dem übrigen Ostindien, dann erst mit Spanien, und zuletzt mit den übrigen Staaten Europa's. So hatten die beiden erstgenannten Länder Antheil:

England	1840	—	44 $\frac{0}{0}$	des	Gesammthandels
d. Verein. Staaten	≅	—	21 $\frac{0}{0}$	≅	≅
England	1841	—	35 $\frac{0}{0}$	≅	≅
d. Verein. Staaten	≅	—	20 $\frac{0}{0}$	≅	≅

Ebenso nehmen auch die fremden Flaggen einen überwiegenden Antheil an der Schifffahrt. Hierüber folgende Angaben: *)

*) Aus dem „Estado de las Islas Filipinas, por el autor del Aristodemo.“ Madrid 1843.

Angekommene Schiffe.

Abgegangene Schiffe.

Angekommene Schiffe.			Abgegangene Schiffe.		
Spanische	Fremde.	Total	Spanische	Fremde.	Total
1835 106	125	231	103	123	226
1837 44 v. 14,750 T.	90 v. 34,029 T.	134 v. 48,779 T.	45 v. 12,815 T.	90 v. 34,280 T.	135 v. 47,095 T
1838 46 : 9,884 :	83 : 25,963 :	129 : 35,847 :	51 : 12,460 :	90 : 26,305 :	141 : 38,765 :
1839 39 : 9,774 :	115 : 32,185 :	154 : 41,959 :	40 : 10,917 :	107 : 31,402 :	147 : 42,319 :
1840 43 : 9,180 :	144 : 47,398 :	187 : 56,578 :	47 : 11,231 :	141 : 46,475 :	188 : 57,706 :
1841 43 : 11,884 :	134 : 44,061 :	177 : 55,945 :	49 : 13,943 :	141 : 47,446 :	190 : 61,389 :

Angekommene Schiffe, 1839.

Flagge.	von Spanien.	von andern Ländern Europa's.	von den Verein. Staaten	von Süd-America.	vom Cap der guten Hoffnung.	von niederl. Ost-Indien.	von Singa-pore.	von Jolo.	von China.	von d. engl. Ost-Indien.	von Neu-Holland	Zusammen.
Spanische	9	1	.....	1	.....	2	9	3	14	.....	.....	39
Englische	4	.....	.....	.....	1	9	.....	31	1	19	65
Americ. (V. St.)	1	6	.....	1	7	1	.....	9	.....	.....	25
Hanseatische	1	.....	.....	.....	.....	1
Französische	1	.....	2	1	.....	5	.....	.....	9
Portugiesische	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Holländische	5	1	.....	2	.....	.....	8
Schwedische	1	.....	.....	1	.....	.....	2
Chinesische	4	.....	.....	4
	9	7	6	2	1	18	22	3	66	1	19	154

Angekommene Schiffe, 1840.

Flagge.	von Spanien.	von andern Ländern Europa's.	von den Verein. Staaten	von Süd-America.	vom Cap der guten Hoffnung.	von niederl. Ost-Indien.	von Singa-pore.	von Jolo.	von China.	von d. engl. Ost-Indien.	von Neu-Holland	Zusammen.
Spanische	4	.....	.....	.....	.....	1	7	2	29	.....	.....	43
Englische	5	.....	1	.....	4	9	.....	28	2	25	74
Americanische	2	5	4	.....	2	2	.....	16	2	3	36
Hanseatische	2	.....	.....	4	.....	2	.....	.....	8
Französische	1	.....	.....	1	1	2	.....	2	.....	.....	7
Portugiesische	3	.....	.....	3
Holländische	2	.....	3	.....	.....	5
Schwedische	1	.....	2	.....	.....	3
Dänische	1	.....	1	.....	.....	2
Belgische	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Chilenische	1	.....	.....	1
Chinesische	4	.....	.....	4
	4	8	5	7	1	9	28	2	91	4	28	187

Abgegangene Schiffe, 1839.

Flagge.	nach Spanien.	nach andern Ländern Europa's.	nach d. Verein. Staaten	nach Süd-America.	nach d. Cap der guten Hoffnung.	nach d. niederl. Ost-Indien.	nach Singa-pore.	nach Jolo.	nach China.	nach d. engl. Ost-Indien.	nach Neu-Holland	Zusammen.
Spanische	9	.....	.....	.....	.....	3	10	3	15	.....	.....	40
Englische	1	19	.....	.....	.....	.....	3	.....	22	2	13	60
Americanische	.....	1	16	1	.....	2	.....	.....	4	.....	.....	24
Hanseatische	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Französische	.....	2	.....	.....	.....	2	.....	.....	3	.....	.....	7
Portugiesische	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Holländische	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	1	.....	.....	7
Schwedische	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Chinesische	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	4
	10	26	16	1	.....	13	13	3	50	2	13	147

Abgegangene Schiffe, 1840.

Flagge.	nach Spanien.	nach andern Ländern Europa's.	nach d. Verein. Staaten	nach Süd-America.	nach d. Cap der guten Hoffnung.	nach d. niederl. Ost-Indien.	nach Singa-pore.	nach Jolo.	nach China.	nach d. engl. Ost-Indien.	nach Neu-Holland	Zusammen.
Spanische	4	.....	.....	.....	.....	2	9	3	27	2	.....	47
Englische	.....	14	.....	.....	.....	.....	2	.....	32	3	18	69
Americanische	.....	.....	19	.....	.....	.....	3	.....	14	.....	1	37
Hanseatische	1	3	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	.....	.....	8
Französische	.....	2	.....	.....	.....	1	.....	.....	4	.....	.....	7
Portugiesische	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	3
Holländische	.....	.....	.....	.....	.....	4	2	.....	.....	.....	.....	6
Schwedische	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	2
Dänische	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	2
Belgische	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2
Chilenische	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Chinesische	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	4
	5	22	19	.....	.....	7	18	3	89	5	20	188

Von europ.-spanischen und indisch-spanischen Schiffen, welche in der Küstenfahrt auf den Philippinen 1841 beschäftigt waren, betrug die Zahl der in Manila angekommenen 1130 von 57,303 Tons und der abgegangenen 1093 von 54,370 Tons. Von diesen sind natürlich keine in den vorstehenden Verzeichnissen mit einbegriffen, da sie nur den innern Handel vermitteln, indem sie auswärtige Fabricate von Manila nach den übrigen Plätzen Luzon's und andern Philippinen hinführen, und wieder die Landesproducte nach Manila zurückbringen. Die Politik

der spanischen Regierung, Manila auf diese Weise zum einzigen Stapelplatz aller Producte der Philippinen zu machen, scheint das Haupthinderniss zu sein, weshalb sich der Handel mit diesen schönen Inseln, welche von der Natur so sehr begünstigt sind und eine Bevölkerung von Malayen enthalten, die ihre übrigen Stammgenossen im indischen Archipel an Bildung weit übertreffen, nicht noch mehr ausdehnt. Die Preise der Landeserzeugnisse werden durch den Umweg, den diese bei der Ausfuhr zu machen haben, und durch eine zweifache Verladung nicht unansehnlich erhöht. Die Küstenfahrzeuge machen bei ungünstigem Monsune oft sehr lange Reisen, durch die hier mitunter wehenden Orcane (baguios) werden Assecuranz-Prämie, Frachten u. s. w. vertheuert, dazu kommen doppelte Lösch- und Verladungsspesen; Alles dies trägt natürlich dazu bei, dass das Product beträchtlich höher zu stehen kommt, als es bei einer directen Ausfuhr von mehreren verschiedenen Plätzen der Fall sein würde, und dass daher die Concurrrenz mit andern Gegenden, wo solche Hindernisse nicht im Wege stehen, erschwert wird. Aus diesem Grunde gehört Manila auch schwerlich zu den Plätzen, von welchen man im Allgemeinen Producte am billigsten beziehen kann. Zucker z. B., der Hauptexportartikel, soll hier, wie man mir derzeit sagte, 5 bis 10 $\frac{0}{100}$ höher als von andern ostindischen Plätzen, zu stehen kommen.

Was ich über die Grösse des Verbrauchs der Production, so wie der Ein- und Ausfuhr der verschiedenen Handelsgegenstände erfahren habe, folgt, wie gewöhnlich, weiter unten bei den Abschnitten über Import- und Exportartikel. Statistische Nachrichten sind in Manila sehr schwierig zu bekommen, da auf dem Zollhause mit grosser Heimlichkeit zu Werke gegangen wird. Was ich von derartigen Angaben in Vor- und Nachstehendem mittheile, ist aus verschiedenen Quellen zusammengetragen. Da bei diesen aber grösstentheils doch Zolldocumente zum Grunde liegen, so wird das Angeführte im Allgemeinen als ziemlich zuverlässig angesehen werden können.

Manila hat sich bis jetzt den andern Dampfschiffslinien im übrigen Ostindien nicht angeschlossen. Die Hoffnung, die man schon damals hegte, eine regelmässige Verbindung zwischen diesem Platze und Singapore herzustellen, hat sich auch später noch nicht realisirt. Manila würde durch dieselbe natürlich in mehr als einer Beziehung gewinnen; namentlich aber für die Auswechslung von Nachrichten mit andern benachbarten Plätzen und mit Europa wäre die Errichtung einer solchen Verbindungslinie wichtig, denn so lange die Briefe nur mit

Segelschiffen befördert werden können, bleibt die Communication oft auf längere Zeit unterbrochen, und immer unregelmässig.

Es wäre sehr zu wünschen, sowohl vom allgemeinen Gesichtspunkte aus betrachtet, als auch für die Belebung der Handelsbeziehungen des Continents von Europa mit Manila, dass von Seiten der spanischen Regierung bald einmal nach andern freieren handelspolitischen Grundsätzen mit dieser Colonie, nicht allein in Betreff des innern Verkehrs, sondern auch mit Rücksicht auf den Handel mit dem Auslande verfahren würde. Dass dieses bisher nicht schon geschehen ist, und dafür zunächst wenig Hoffnung vorhanden sein mag, ist um so mehr zu verwundern, wenn man die Resultate in's Auge fasst, welche das Mutterland durch die restrictiven Maassregeln, wodurch es den fremden Verkehr hindert, bisher gewonnen hat. Man verfolge nur kurz den Gang des Handels. Als derselbe noch allein auf Spanien beschränkt war, bedeutete die Colonie nur wenig, und erst nachdem man das absolute Ausschliessungs-System verlassen hatte, gelangte dieselbe zu einer grössern Wichtigkeit in der Handelswelt. Die Begünstigung, welche seitdem noch nicht allein spanische Schiffe, sondern auch spanische Producte durch Differencialabgaben geniessen, hat aber keineswegs zur Folge gehabt, dass der Verkehr mit dem Mutterlande sich ausbreitete, sondern im Gegentheil, wie man aus den vorangehenden statistischen Angaben ersieht, nimmt der Handel mit Spanien fortwährend nur einen sehr untergeordneten Rang ein, und der Tonnengehalt der von 1837 bis 1841 ein- und ausgegangenen fremden Schiffe beträgt 3 bis 5 mal so viel als der der spanischen! Ebenso wird der Handel in Manila auch fast ausschliesslich von Fremden betrieben, namentlich von Engländern und Americanern, welche den ansehnlichsten Theil des Kaufmannsstandes bilden, während die von Spaniern und Eingebornen Manila's begründeten Häuser sich hauptsächlich nur mit dem innern Handel auf den Inseln selbst befassen.

Importartikel.

Das grösste Importgeschäft mit Manila wird von England betrieben, von wo her deshalb auch die meisten Ladungen direct eintreffen. Da der Verbrauch von englischen Waaren auch hier sehr bedeutend ist, und die Engländer bei vielen Artikeln in den andern Nationen keine Concurrenten haben, so sind die Differencialabgaben einem vortheilhaften Absatz ihrer Güter auch nicht so hinderlich. Ein grosser Theil der

übrigen Waaren, namentlich auch deutsche, welche selten ausreichen, um eine ganze Ladung zu bilden, werden aber über Singapore importirt, d. h. sie werden nach Ankunft daselbst in ein spanisches Schiff übergeladen und in diesem nach Manila weitergeschafft, auf welche Weise sie gegen die directe Einfuhr vom Auslande in fremden Schiffen eine ansehnliche Ermässigung im Zoll geniessen.

Obwohl englische Waaren am allgemeinsten in Gebrauch sind, und auch andere Nationen in den Erzeugnissen deutscher Industrie hier mit uns concurriren, scheint mir Manila doch für den Absatz der Letzteren ein grösseres Feld zu bieten, als es für selbigen bisher zu erringen gelungen ist. Der Hauptconsum besteht natürlich auch hier von solchen Gegenständen, welche für die einheimische Bevölkerung bestimmt sind. Diese steht aber, wie bereits bemerkt, auf einer höheren Stufe der Bildung als die übrigen Bewohner des Archipels und nähert sich daher schon leichter in Manchem den Gewohnheiten oder Bedürfnissen der spanischen oder überhaupt der europäischen Bevölkerung. Hoffentlich wird die Vermehrung deutscher Etablissements in Manila, welche in den letzten Jahren stattgefunden hat, dazu beitragen, den Absatz deutscher Artikel in verschiedenen Zweigen der Industrie auszudehnen, oder noch neue dort einzuführen. —

Baumwollenwaaren. — Einfuhr 1841: 8,700,000 Yds., 44,000 Stk., 85,700 Dutz. Tücher, zum Werthe von ca. \$ 1,100,000, also ungefähr $\frac{2}{3}$ der ganzen Einfuhr. Den grössten Theil davon liefert England. — Grosser Bedarf findet sowohl statt für weisse und ungebleichte Stoffe, wie *Shirtings*, *Longcloths*, *Jaconets*, *Cambrics* etc., wie auch für gedruckte und gewebte, namentlich gestreifte und carirte Zeuge und Tücher, wie *Stripes*, *Ginghams* (*Carranclanes*), *Cambayas* (Kleidungsstücke) in Blau und hauptsächlich Türkischroth, ferner *Fancy prints*, verschiedene Arten Tücher u. s. w. Türkischrothe Waaren sind namentlich von starkem Verbrauch; von glattem Zeug 23'' und 24 Yds., mögen zur Zeit 300 Stk., von Prints, 23'' und 28 Yds., 300 Stk., von Tüchern mit grossen Mustern 34'' im □, 300 Dutz. kommen, von tkr. Garn etwa 3 Partien im Jahr, jedesmal 30 Piculs, $\frac{3}{4}$ von Nr. 40 und $\frac{1}{4}$ von Nr. 38 und 45, gepackt in Ballen von 3 Singapore Piculs und 42 Bündel in 1 Ballen. Tkrothes Garn ist ganz frei von Eingangszoll. — Von *Strumpfwaaren* sind 500 Dutz. weisse Socken von gutmittler Qualität, 200 Dutz. graue Socken und 100 Dutz. Damenstrümpfe bei einer Sendung passend.

Wollenwaaren. — Der Bedarf von Wollenwaaren auf den Philippinen ist nur geringe. 1841 betrug die Einfuhr nur 10,200 Yds. Ich habe den Verbrauch ¶ Jahr im Allgemeinen auf 3 à 4000 Yds. feinere, und 9 à 10,000 Yds. gröbere Waare schätzen hören. — *Größere Tuche*, 61'' brt., werden hauptsächlich zum Besatz von Wagen gebraucht, in Farben grün, hellblau, weiss, gelb, drap, schwarz und roth. Davon würden 3 Sendungen ¶ Jahr, jede von 48 Stück à 24 Yds., und 12 Stk. ¶ Ballen genügen; ebenso auch 3 Sendungen von *feinerem Tuche* für Europäer, 60 à 62'' brt., jede von 24 oder 36 Stk. in Farben schwarz, dunkelblau, bout.-grün und bronze. — Von *Flanellen* kommen ganz wollene in der Regel zu theuer für den Markt, passender sind daher halbwoollene Domets, auf beiden Seiten gerauft, 27'' brt. in Stk. von 40 Yds., wovon 1000 Yds. kommen mögen. *Merinos* und *Thibets*, die zu Herrenröcken gebraucht werden, und wovon eine feine, starke Waare gefordert wird, 46'' brt., gehen in Farben schwarz, dunkelblau und bout.-grün, in Kisten von 20 Stk.; ebenfalls *Lastings*, in kleinen Quantitäten 26'' brt. in Stk. von 55 Yds.

Metalle. — Davon wird *Eisen* in grösster Quantität eingeführt. In einer Nachricht aus Manila von 1841 wird der jährliche Bedarf auf 600 Tons, wovon $\frac{3}{4}$ engl. und $\frac{1}{4}$ schwed. angegeben; derselbe ist indess wohl bedeutender anzuschlagen, denn in einer statistischen Uebersicht wird er für 1840 mit 1,112,000 Arroben
und 1841 \approx 1,436,000 \approx

aufgeführt. Englischs Eisen kommt in den gewöhnlichen Formen. Schwedischs pflegt 30 bis 50 $\frac{0}{0}$ höher im Preise zu stehen. Die Dimensionen müssen von flachen Stangen 2 à 3'' brt. und $\frac{3}{8}$ à $\frac{1}{2}$ '' dick sein, und von runden und viereckigen $\frac{5}{8}$ à 1 $\frac{1}{4}$ '', die Quantität bei einer Ladung 80 à 100 Tons, $\frac{3}{4}$ flach und $\frac{1}{4}$ rund und viereckig. — Impt. 1841 von *Kupfer* in Platten und Nägeln 146,000 Arroben, von *Stahl* 45,000, und von *Blei* 29,000 Arr.

Schiffs- und andere Materialien. — Ziemlich ansehnlicher Verbrauch von *Tauwerk* und *Segeltuch*; Ersteres passend in Dimensionen von 1 bis 8'', hauptsächlich von 1 $\frac{1}{2}$ bis 5'', wovon 20,000 ¶ ; Letzteres, russisches, von Nr. 1 bis 8, wovon 100 Stk. — *Theer*, *Pech*, *Farbe*, *Leinöl*, *Terpentin* etc. in kleinen Partien.

Provisionen. — Verbrauch nicht sehr gross. Die Preise sind starken Fluctuationen unterworfen. Impt. 1841 von *Butter* 10,700 ¶ ,

von Käse 26,600 ₣, von Schinken 27,200 ₣. — Von *Butter* in doppelten Fässern von 12 à 14 ₣ engl. mit Salz, mögen kommen 1000 ₣, von *Käse* 400 Stk. kleine, runde holländische, von *Schinken*, in Fässern mit Salz verpackt, 150 Stk., von *gesalz. Ochsen- und Schweinefleisch*, in Fässern von 200 ₣ engl. ein kleines Quantum. *Preservirte Sachen* sind sehr preciaire Artikel. — *Gesalz. Fische* können nicht zur Ein- sendung empfohlen werden.

Getränke. — Impt. 1841 von Wein in Bouteillen, Rothwein, Champagner etc. \$ 33,000, von *Bier* (englischem) \$ 12,500, von *Genever* in □ Bout. \$ 14,000. Die spanischen Weine lassen sich bei den hohen Zöllen nur direct von Spanien importiren.

Eisen- und andere Metallwaaren. (Quincalleria.) — Impt. 1841 \$ 225,000. Feder-, Matrosen-, Rasier- und Tischmesser, Gabeln, Näh- nadeln, Tischler- und Zimmermannsgeräthschaften, Schlösser, geschmie- dete Geldkisten etc., finden in passenden Sortimenten guten Absatz. Der Verkauf geschieht theils nach *Factura*, meistens aber nach dem Stück.

Glaswaaren. — Impt. 1841 von Trinkgläsern 65,000 St.; jetzt bedeutender. Ord. Biergläser von $\frac{1}{2}$ pint zum Oelbrennen, wovon 10,000 Stk.; von $\frac{5}{8}$ bis $1\frac{3}{4}$ pint, namentlich grosse, zum Trinken, wovon 10,000 Stk., theils schlicht, theils geringelt; Weingläser für spanische Weine, wovon 800 Dutz.; Karaffen, geringelte und schlichte, wovon 1000 Stk.; Glasteller von 5 bis 7'', davon 200 Dutz., Glasleuchter mit rundem Fuss, ca. 8'' hoch, davon 300 Paar; Alles courante Artikel. — Für *Fenster- glas* herrscht nur mässige Frage.

Steinzeug. — Impt. 1841 \$ 81,000. Teller, Tassen, Wasch- zeug u. s. w.

Ich füge schliesslich noch einige Artikel geringerer Consumption hinzu, deren Verkauf aber grossen Zufälligkeiten unterworfen ist und wovon jedenfalls nur kleine Partien anzubringen sind. Dahin gehören z. B. *Papier*, seidene *Hüte*, seidene *Regenschirme*, *Wachstuch*, dickes zu Wagenteppichen, lackirtes *Schaaflleder* in verschiedenen Farben; *Spie- gel*, *Mobilien* und *Fortepianos*, seidene *Handschuhe* und andere kurze *Waaren*. Manche Artikel, wie z. B. *Sattel*, *Geschirre* und *Schuh- zeug*, die auch hier sehr gut verfertigt werden, lassen sich des hohen Zolles wegen gar nicht einführen. —

Ich verweise hinsichtlich ähnlicher Artikel auf das, was ich über den Verkauf von Gegenständen geringer Consumption über Ostindien im Allgemeinen an verschiedenen Stellen gesagt habe, so wie wegen speciellerer Nachrichten über die Importe nach Manila auf die Anlage S, nebst den Mustern von Nr. 196 bis 203.

Exportartikel.

Die beste Zeit, um Producte zu laden, ist (ausser für Hanf) von Decbr. bis Ende April; doch ist auch in den übrigen Monaten immer Ladung zu erhalten. — Hauptexporte sind: Indigo, Hanf, Häute, Cigarren, Rum, Sapanholz, und am wichtigsten: **Zucker**, worüber ich folgende Uebersicht befüge.

Tabelle über auf den Philippinen producirten, und von Manila in 10 Jahren von 1835 bis 1844 abgeschifften **Zucker**, nebst Angabe der Bestimmungsplätze, Durchschnittspreise, Coursfluctuationen u. s. w.

Jahr.	Anzahl der Schiffe	Tons Zucker			Davon abgeschifft nach:							Durchschnittspreise von		Der Cours fluctuirte von	
		gercinigter.	unge-reinigter.	Total	England.	Austra-lien.	Singa-pore.	Bombay.	Spa-nien.	Verein. Staaten.	Hamburg und Bremen.	gercin.	ungerein.	von	
														₭ Pico von 140 ₰ engl.	₭ \$
1835	42	11,462	141	11,603	3588	68	304	636	154	5381	0	\$ 4½	\$ 4⅙	s. d. 4-7	— s. d. 4-9
1836	49	14,814	62	14,876	5908	0	106	0	111	8690	0	5½	4	4-8	à 4-9
1837	47	11,256	1038	12,294	2973	121	372	2600	500	2782	269	4¼	3	4-6	à 4-8
1838	52	10,208	2168	12,376	5527	956	68	1325	930	2366	452	4⅝	3	4-4	à 4-5
1839	64	10,523	5109	15,632	5637	3041	0	1215	775	4222	356	4⅞	2½	4-6	à 4-9
1840	71	10,254	6310	16,564	5763	3549	75	2111	658	2917	583	4 ¹ / ₁₀	3 ² / ₅	4-7	
1841	73	10,142	5179	15,321	4887	3127	130	2172	564	3590	445	4 ³ / ₈	3 ¹ / ₃	4-5	à 4-8
1842	72	11,245	7297	18,542	4100	6980	220	2811	508	3057	63	3 ⁴ / ₉	2½	4-6	à 4-7
1843	79	15,601	6639	22,240	10,175	4847	84	2933	314	3235	324	3 ⁵ / ₈	2 ¹ / ₃	4-2	
1844	65	15,450	6079	21,529	8167	3999	65	3446	608	4174	312	3 ³ / ₄	2 ² / ₅	4-1½	à 4-3

In diesen 10 Jahren haben also durchschnittlich ₭ Jahr von Philipp. Zucker consumirt:

England und Colonien: Tons 10,583, — die Verein. Staaten: 4041, — Spanien: 512, — Deutschland: 280.
 Unter den Ladungen, die nach England ausclarirt haben, sind aber auch solche verstanden, die nach Cowes wegen Ordre gingen, und wovon ein Theil nach dem Continent von Europa weiter gesegelt ist.

Manila. Exportartikel.

Indigo. — Expt. *) Quint. 6,200 und 1845 6750 Q. Der Indigo ist meistens gemischter Güte und eine reine 1a-Qualität daher zuweilen schwer zu erhalten. Er kommt aus den Provinzen Laguna, Pangasinan und Ilocos. — Preise nach Qualität etwa 16 bis 55 \$ ꝥ Quint. Die geringste Sorte geht hauptsächlich nach den Verein. Staaten, die mittlere und feinere nach Frankreich, England und Deutschland.

Hanf, (Abacá.) — Expt. 88,000 Picos und 1845 110,300 P. Der bekannte Manila Hanf, welcher zum grössten Theil nach den Vereinigt. Staaten geht.

Cigarren. — Expt. 66,000 Kisten und 1845 57,400 K. Das Gouvernement kauft allen Taback von den Pflanzern zu einem festgesetzten Preise und lässt dann die Cigarren fabriciren, wozu sonst Niemand die Befugniss hat. Es sind mehrere Fabriken in und bei Manila; die hauptsächlichste beschäftigt 8 bis 9000 weibliche und männliche Arbeiter. Cigarren werden auf Manila von beiden Geschlechtern in ungeheurer Menge consumirt und da der inländische Bedarf immer zuerst befriedigt wird, so bleibt oft für den Export nicht genug übrig, um die Nachfrage zu befriedigen. Zur Zeit meiner Anwesenheit in Manila waren die 3 Sorten in Nr. 3, 4 und 5 classificirt. Seit dem 1. Jan. 1848 sind die Nr. 3 und 4 in Nr. 2 und 3 umgeändert, eine neue ganz feine Sorte ist Nr. 1 geworden und die Fabrication von Nr. 5 hat aufgehört. Der Preis von den jetzigen Nr. 2 und 3 war und ist ziemlich stationair 8 \$ und $6\frac{3}{4}$ \$; derjenige der neuen Sorte ca. 14 \$. Die für den Consum im Lande bestimmten Cigarren dürfen nicht exportirt werden. — Der Manila-Taback ist sehr kräftig, die Cigarren sind aber nicht, wie man ziemlich allgemein in Europa glaubt, mit Opium zusammengeklebt, sondern mit einem Gummi. Opium dazu zu verwenden, würde zu kostspielig sein.**)

Rum. — Expt. ca. 22,000 Gallons, hauptsächlich nach Sydney.

Häute. — \cong \cong 12,000 Picos, und 1845 13,400 Pic.

*) Bei obigen und allen folgenden Artikeln bedeutet die beim Export zuerst genannte Zahl den Durchschnitt der Jahre 1839 bis 41 und die letzte die Ausfuhr von 1845.

**) Die Cigarrenfabrication ist in neuerer Zeit von der Regierung noch mehr ausgedehnt worden.

Sapanholz. Exp. ca. 46,000 Picos und 1845 98,500 P.

Caffe. — „ „ 7000 „ Die Qualität ist hübsch; der

Preis ca. 8 à 9 \$ ꝥ Pico.

Taback in Blättern. — Davon geht jährlich eine Partie nur nach Spanien; so wurden dahin ausgeführt: 1840 — 15,500 Q. u. 1841 — 52,000 Q.

Canehl. — Ein derzeit neues Product der Insel Mindanao, wovon eine Partie zu 12 \$ ꝥ Pico an den Markt gebracht wurde.

Reis. — Der feine, weisse wird hauptsächlich im Lande consumirt; der ordinaire, unter dem Namen Cargo-Reis, geht fast ausschliesslich nach China, wohin 1845 — 422,000 Picos ausser 70,000 Picos Paddy exportirt wurden.

Schildkrötenschaalen. — Expt. 45 Picos.

Baumwolle. — Expt. 4800 Picos und 1845 nur 500 Picos nach China.

Perlmutterschaalen. — Expt. 3000 Picos.

Manila-Hüte. — Exp. 57,000 Stk. und 1845 12,000 Stk.

Manila-Tauwerk. — Expt. 7000 Picos.

Manila-Cigarrentaschen. — Expt. 1840 — 18,000 Stk.

Von ferneren Erzeugnissen indischer Industrie verdienen namentlich noch die **Ananas-Tücher** (*Pañuelos de piña*), aus den Blättern der Ananaspflanze gewebt, und mit ebenfalls von den Indiern gearbeiteten Spitzen bordirt und das **Abacá-Zeug** (*Tela de Abacá*), aus dem Hauf fabricirt, erwähnt zu werden. Diese Gewebe sind von ausserordentlicher Feinheit und Schönheit.

Holz. — Nach China wird viel Bauholz ausgeführt. Die Philippinen sind reich an schönen und verschiedenartigen Nutzhölzern. Ich lernte einen Landsmann kennen, der schon über 1000 verschiedene Gattungen gesammelt hatte, und mich mit einer Auswahl von Mustern versorgte.

Schwefel und **Cocosöl** werden in nur geringer Quantität exportirt. —

Andere ostindische und chinesische Producte, die hier nur in's Entrepot kommen, lasse ich unerwähnt und beziehe mich schliesslich wegen speciellerer Nachrichten über die Exporte auf die Beilage T. nebst dazu gehörenden Proben von Nr. 204 bis 211.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Manila rechnet nach:

Pesos, spanischen Thalern, \$, von 8 Reales à 12 Granos. Silbermünzen sind ebenfalls die verschiedenen Arten spanischer und americanischer Dollars, von denen auch $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ u. $\frac{1}{8}$ Stke., jedoch nur selten, vorkommen. Von Kupfermünzen hat man 5, 2 u. 1 Cuartos-Stücke; 20 Cuartos gehen auf einen Real. Unter den verschiedenen Arten Piastern macht man im Preise wenig Unterschied. Bank-Etablissements bestehen in Manila nicht.

Man giebt ab zu ungefähr folgenden Raten:

auf Spanien; 3. M. S. al pari,

÷ China, 30 T. S. al pari oder mit Prämie,

÷ Singapore u. Hong Kong, 30 T. S. al pari oder mit Disconto, und hauptsächlich auf London, 6 M. S., zu 4 sh. 4 à 7 d. ₤ \$; doch werden viele Geschäfte auch mit contantem Gelde abgemacht. Wechsel auf Hamburg, die nur einzeln zu begeben sind, werden gewöhnlich nach dem Londoner Course in £ ausgerechnet, zu zahlen in Banco nach dem kurzen Course in Hamburg am Accepttionstage.

Maasse, Gewichte etc.

Das Längenmaass ist die castilianische Vara von 36 pulgas (Zoll); doch werden im Grosshandel fast alle Ellenwaaren ₤ englische Yard von 36" verkauft; ebenso flüssige Waaren ₤ engl. Gallon. Reis, wie überhaupt Getraide, wird ₤ Caban verkauft, welcher 5998 engl. Cubiczoll oder ca. 3⁴⁷ Cubicfuss misst. 1 Caban gewöhnlicher Cargo-Reis für China wiegt 126 à 128 ₤ span. — 1 Corja ist 20 Stück.

Man bedient sich beim Wiegen des spanischen Quintals von 4 Arroben à 25 ₤ und des Picos (Piculs) von 5 $\frac{1}{2}$ Arroben oder 137 $\frac{1}{2}$ ₤ span. Nur gelbes Wachs wird nach dem Quintal von 110 ₤ span. verkauft, (dem engl. Cwt.). Man rechnet in Manila das spanische ₤ 2 $\frac{0}{10}$ schwerer als das englische, und daher 1 Arrobe = 25 $\frac{1}{2}$ ₤ , 1 Quintal = 102 ₤ und 1 Pico = 140 ₤ engl. Gewichts, obwohl diese Reductionen nicht ganz genau sind. — Einige chinesische Artikel werden auch nach dem chinesischen Gewichte verkauft, ebenso Goldstaub ₤ Tael. — Die Tonelada bedertet hier der engl. Ton von 2240 ₤ .

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise und Usancen am Platze etc.

Importe wurden früher auf 3 Monat Credit abgegeben. Vierter schlechter Zahler wegen hatte man sich aber zu jener Zeit vereinigt, künftig nicht über 1 à 2 Monat zu verkaufen. Producte werden immer *contant* bezahlt.

Courtagen existiren nicht. Wegen der Lösch- und Verladungsspesen, welche mässig sind, so wie anderer diesen Abschnitt betreffender Nachrichten, beziehe ich mich auf die Anlage U.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Wie bereits gesagt, besteht in Manila ein *zwiefacher Differentialzoll* sowohl dem Ursprunge und dem Bestimmungsorte der Waaren nach, wie auch mit Rücksicht auf die Flagge, unter welcher sie ein- und ausgeführt werden. Ausserdem ist die Einfuhr von Singapore und China in spanischen Schiffen besonders begünstigt. Der Zolltarif lautet wie folgt.

a) Einfuhr.

	In span. Schiffen	In fremd. Schiffen	
Spanische Producte und Fabricate	3 $\frac{0}{0}$	8 $\frac{0}{0}$	ad val.
Fremde / / /	7 /	14 /	/
ausser von Singapore	8 /		
und / China	9 /		
Spirituosa, spanische	10 /	25 /	/
/ fremdes Product	30 /	60 /	/
Bier und Cider, spanisches Product	3 /	10 /	/
/ fremdes	20 /	25 /	/
Alle Arten Weine, spanische	3 /	8 /	/
/ fremde	40 /	50 /	/
ausser Champagner	7 /	14 /	/
Schwarzer, blauer und purpurner Twist, Bolos (Hackmesser), Stiefel und Schuhe, eingemachte Sachen und Essig	40 /	50 /	/
Cambayas und Madras Tücher	20 /	30 /	/

In span. Schiffen In fremd. Schiffen

Fremde Manufacturen von Seide und Baumwolle in Imitation der einheimischen Zeuge (*generos del pais*); besonders schwarze, blaue und purpurne Rayadillos (*stripes* u. *checks*); graue, weisse und gedruckte Baumwollenzeuge von Madras und Bengalen, Handtücher, Servietten u. Tischtücher 15 $\frac{0}{0}$ 25 $\frac{0}{0}$ ad val.

Trepang, Stuhlrohr, Diamanten, Schildkröten- und Perlmutterchalen, Vogelnester . . . 1 \neq 2 \neq \neq

Maschinen aller Art zur Förderung der einheimischen Industrie, türkischrother, rosa, gelber und grüner Twist; Gold und Silber, geprägt oder nicht; Pflanzen und Saamen sind frei. — Tropische Producte, denen der Philippinen ähnlich, auch Arrak und Schiesspulver sind einzuführen verboten. — Opium wird blos im Entrepot zugelassen. — Säbel, Flinten, Gewehre, Pistolen und alle Kriegsmunitionen können für Reexport deponirt, aber nicht ohne specielle Erlaubniss des Gouvernements für den Consum eingeführt werden; Kanonen jedoch und Officierdeggen können importirt werden.

b) Ausfuhr.

In span. Schiffen In fremden

Waaren aller Art, seien es Producte der Philippinen, oder fremde Producte, die für den Consum dort eingeführt:

nach Spanien	1 $\frac{0}{0}$	2 $\frac{0}{0}$ ad val.
\neq andern Ländern	1 $\frac{1}{2}$ \neq	3 \neq \neq
Abacá, überall hin	1 $\frac{1}{2}$ \neq	2 \neq \neq
Reis, \neq	frei	4 $\frac{1}{2}$ \neq \neq
Geprägtes Silber \neq	2 \neq	4 \neq \neq

Taback, verarbeitet oder in Blättern, Tauwerk von Abacá, Silber in Barren, ungeprägtes Silber, Silber- und Goldstaub und geprägtes oder ungeprägtes Gold sind frei.

Unter spanischen Schiffen (*buques nacionales*) werden im Zolltarif sowohl europäisch-spanische als indisch-spanische verstanden.

Die Zollabgaben werden nach bestimmten Taxationen, welche die Beamten ansetzen und welche ziemlich hoch zu sein pflegen, entrichtet.

Waaren werden auch im Entrepot aufgenommen, gegen Zahlung von $1\frac{0}{0}$ vom Werth beim Eingang und wiederum $1\frac{0}{0}$ beim Ausgang, so wie abermals $1\frac{0}{0}$, wenn sie länger als 1 Jahr im Depot bleiben. Bei Ablauf des zweiten Jahres sollen sie für den Consum eingeführt oder auch reexportirt werden; doch ist es nicht schwer, wenn es gewünscht wird, eine Verlängerung des Termins vom Zollamte zu erwirken. Lagermiethe ist im Uebrigen nicht zu entrichten.

In einer Angabe vom Jahre 1842 habe ich die jährliche Zolleinnahme in Manila auf ca. \$ 300,000 geschätzt gefunden.

Schifffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Der Hafen von Manila steht den Schiffen aller Nationen, welche mit Spanien in freundschaftlichen Verhältnissen stehen, offen. Doch dürfen andere Häfen auf den Philippinen nicht von fremden Schiffen besucht werden, und darf von diesen aus überhaupt kein Handel mit dem Auslande getrieben werden. Ebenso ist daher auch die Zwischen- und Frachtfahrt auf den Philippinen selbst nur den Schiffen unter spanischer Flagge gestattet. Die Begünstigungen, welche spanische Schiffe in den Zollansätzen geniessen, sind im vorangehenden Abschnitt angegeben; ausserdem sind dieselben auch noch durch eine Ermässigung in den Schiffsabgaben bevorzugt.

Die Tonnengelder für alle fremden Schiffe ohne Ausnahme auf der Manila-Rhede sind 2 Real oder $\frac{1}{4}$ \$ ₣ engl. Ton, und 15 à 21 \$ Clarirungskosten. Schiffe, welche nicht laden und löschen, zahlen nur 1 Real ₣ Ton. Grössere Schiffe müssen auf der Rhede, welche eine halbe Meile von der Stadt entfernt ist, bleiben, da die Barre vor dem Hafenrevier nicht über 14 Fuss tief ist. Wenn Schiffe, die nicht so tief stechen, in den Hafen wollen, so müssen sie einen königlichen Lootsen und Mannschaft nehmen, welches 25 a 35 \$ kostet. Auch wird seit 1848 den Schiffen im Hafen noch für Baggerkosten $\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Real ₣ Ton berechnet, je nach der Stelle, wo dieselben liegen. Während des S. W.-Monsuns müssen grössere Schiffe bei Cavida, 3 Meilen südlich, ankern, wo sie geschützter als auf der Rhede liegen.

Ein Leuchtfeuer ist an der linken Seite der Barre, so wie dort auch Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers liegen. Die Bai von Manila ist leicht einzusegeln.

Schiffswerften sind in der Nähe von Manila und in der Provinz Pangasinan bei der Stadt Lingayen, wo eine Menge Schiffe gebaut werden.

Frachten.

Die Frachten von Manila nach England geben auch hier die Richtschnur an für den Preis derjenigen nach dem Continente Europa's, wofür gewöhnlich 10 sh. extra bewilligt werden. Erstere nahmen in den letzten Jahren ungefähr folgenden Gang. 1843 standen sie durchschnittlich 3 £ (für Zucker etc. $\frac{1}{2}$ engl. Ton ohne $\frac{0}{0}$), 1844 stiegen sie bis 4 £, und in den beiden folgenden Jahren wurde (hauptsächlich in Folge der Veränderung des Zolles auf Manila-Zucker in England) 5 bis 6 £ bezahlt, wogegen man für Schiffe nach dem Continent nur $4\frac{1}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ £ gab. Für die nächste spätere Zeit mag $4\frac{1}{2}$ £ ein guter Durchschnitt sein. — Frachten nach dem Continente bieten sich übrigens nicht eben häufig dar; wird ein Platz im Canal für Ordres angelaufen, so haben englische Schiffe (aus dem schon bei dem betreffenden Abschnitte über Batavia angeführten Grunde) auch den Vorzug.

Der Verkehr mit Sydney kann mit Vortheil nur durch englische Schiffe betrieben werden; derjenige mit Ostindien und China bietet fremden Schiffen aber öfter Gelegenheit zur Verwendung, wengleich ein ziemlich grosser Theil desselben durch spanische Fahrzeuge vermittelt wird. Diese sind, wie man gesehen hat, durch Differentialzölle bei jener Fahrt begünstigt, im Wesentlichen jedoch nur bei der Einfuhr, wogegen philippinische Producte sich in fremden Schiffen unter wenig ungünstigeren Verhältnissen als in spanischen nach Singapore und China ausführen lassen. Erstere werden daher auch häufig zu dieser Fahrt, namentlich nach China, benutzt, und zwar hauptsächlich englische und americanische Schiffe. Diese finden durch den Beistand der vielen Häuser und Filialetablissemens jener beiden Nationen auch meistens leichter Verwendung als andre Flaggen, doch ist demungeachtet auch für Letztere öfter auf Emploi zu rechnen. Der Verkehr zwischen Manila und China ist, wie man aus den im Eingange mitgetheilten Tabellen ersehen, ziemlich lebhaft; doch darf auch nicht

übersehen werden, dass viele der fremden Schiffe darunter nur Ballastreisen gemacht haben.

Der N. O.-Monsun weht am längsten und anhaltendsten, nämlich von Mitte October bis Mitte Juni; die übrige Zeit bläst der S. W.-Monsun, der jedoch nicht so beständig ist. Hiernach lässt es sich am richtigsten bestimmen, wann die beste Ankunfts- und Abgangszeit für Schiffe ist, je nachdem man sie nämlich für die eine oder andre Fahrt, und für diesen oder jenen Zweck verwenden will.

China.

Kein Land hat wohl seit langer Zeit so allgemein die Aufmerksamkeit der handelnden und industriellen Welt Europa's auf sich gezogen, als China seit dem letzten Friedensschlusse mit England. Auch ist wohl lange nicht ein Land so sehr der Gegenstand der Untersuchungen verschiedener Nationen gewesen, als eben China, und die Frage, wie sich die günstigen Erwartungen, die man sich von einem erweiterten Handelsverkehr mit diesem Lande machte, realisirt haben, und wie sie sich für die Zukunft noch realisiren werden, ist daher gewiss eine ebenso nahe liegende als interessante. In der Lösung derselben darf ich bei meinem verhältnissmässig nur kurzen Aufenthalte in diesem, unsern Sitten und Einrichtungen so fremdartigen Lande meinem Urtheile allein kein grosses Gewicht beimessen. Nachdem dieselbe nun aber von so vielen, mit den dortigen Verhältnissen seit langen Jahren vertrauten Geschäftsmännern versucht und gegeben ist, und jetzt die Resultate einer Reihe von Jahren vorliegen, können überhaupt nur wenig verschiedene Meinungen über den Einfluss, welchen die Eröffnung der neuen Häfen China's auf den Handel mit Europa geäussert hat, obwalten. Allgemein hat man sich wohl zu der Ansicht vereinigt, dass die Erwartungen, welche man mit Rücksicht auf den Absatz europäischer Fabricate von der erweiterten Verkehrsfreiheit in China hegte, zu hoch gespannt waren, und dass dieselben sich nur in gewissem Maasse langsam realisiren können, dass aber doch der Handel Europa's mit China (der Handel England's in hohem Maasse, aber auch derjenige der Continental-Staaten) seit 1843 neu belebt worden ist, und dass jedenfalls in der stattgefundenen Erweiterung und Regelung des fremden Verkehrs für die künftige, grössere

Bedeutsamkeit des chinesischen Handels ein wichtiger Fortschritt zu erkennen ist.

Indem ich in dem nachstehenden Berichte auch meinen Beitrag zur Begründung dieser Ansicht liefere, will ich, um eine möglichst richtige und deutliche Anschauung der commerciellen Verhältnisse und Bedeutung China's zu bewirken, zunächst die früheren Verkehrszustände mit dem Auslande kurz auseinandersetzen, dieselben mit den neugestalteten Verhältnissen in Vergleich stellen, sodann ein Bild des jetzigen Handels- und Schiffahrtsverkehrs entwerfen, und daran die weitem, auf die oben ausgesprochene Ansicht Bezug habenden Bemerkungen und Erläuterungen knüpfen.

Auf die ältere Geschichte des Handels von China mit den Fremden kann hier nicht der Ort und Zweck sein, weiter einzugehen, um so weniger, da solche als hinlänglich bekannt vorausgesetzt werden kann. Canton war bis zu dem Friedensschlusse mit England der einzige Platz, von wo aus es Fremden gestattet war, einen Handel zu treiben, und die kleine Halbinsel Macao die einzige Besizung einer europäischen Macht in China. Der Handel in Canton litt indess an einer Menge Beschränkungen und Missbräuche, war häufigen, ernstlichen Störungen ausgesetzt, und das Eigenthum und Leben der dort ansässigen Fremden oft gefährdet. Der Beschwerden, welche der Handelsstand zu führen hatte, waren so viele und die Stellung desselben zu den Eingebornen des Landes eine so unhaltbare und kraftlose, dass das Verhältniss in der Weise unmöglich auf die Dauer fortbestehen konnte. Die wesentlichsten Punkte der in jener Zeit so oft und laut erhobenen Klagen, so wie auch Gutzlaff in seinem „China opened“ dieselben anführt, waren Folgende:

1. *Das System der Hong's oder Hong-Kaufleute.* Die Hong's bildeten eine Gesellschaft von der Regierung privilegirter Kaufleute (auch *Cohong* genannt), welche allein das Recht hatten, mit den Fremden Handel zu treiben, und für sämmtliche Abgaben auf Schiff und Waaren, und sogar für das Betragen der Fremden verantwortlich waren. Sie mussten sich für ihr Monopol ungeheure Erpressungen von den Obrigkeiten gefallen lassen, welche dann wieder dem fremden Handel in der Gestalt von additionellen Zöllen zur Last fielen, und welche nicht selten die grössten Bankerotte zur Folge hatten. Obgleich die Hong's solidarisch unter einander verpflichtet waren, so dass die ganze Corporation für die Schuld des Einzelnen haften sollte, so war doch in der letzten Zeit diese Verpflichtung ganz nominell geworden, die Wieder-

erlangung des Geldes mit den grössten Schwierigkeiten verbunden, und gewöhnlich der grösste Theil desselben verloren. Bei ihrer Verantwortlichkeit selbst für die Person der Fremden waren sie fortwährend den scharfen Klauen der Mandarine ausgesetzt, so dass ihr Eigenthum nie als sicher angesehen werden konnte.

2. *Die schweren und ungesetzlichen Zollabgaben*, welche die Mandarinen für ihre eigne Tasche erhoben, während die Ansätze im kaiserlichen Tarif meistens nur niedrig waren. Häufige und fortgesetzte Klagen halfen zu nichts, sondern wurden stets zurückgewiesen.

3. *Die Beschränkung der persönlichen Freiheit*. Keiner durfte seine Familie nach Canton bringen, und man war bei Gängen in der Stadt und in der Nähe derselben fortwährenden Unhöflichkeiten des Volkes ausgesetzt.

4. *Dass kein directer Zugang an die Regierung gestattet*. Petitionen von Fremden mussten durch die Hongs präsentirt werden, und es war leicht einzusehen, dass diese nicht zu eilig in Sachen, welche gegen ihr eignes Interesse liefen, waren, und dass sie, wo solches nicht im Spiele war, bei ihrer Abhängigkeit von den Mandarinen nichts auszurichten vermochten. Klagen wurden also nie berücksichtigt.

Solchen Beschwerden abzuhelfen, wurden von den Engländern schon mehrere Jahre vor dem Kriege verschiedene Versuche gemacht, die aber alle keinen günstigen Erfolg hatten. Die Feindseligkeiten steigerten sich bekanntlich immer mehr, bis sie in einen offenen Krieg ausbrachen, und darauf zuletzt durch den Frieden zu Nanking am 29. August 1842 beendet wurden. Es wurde in Folge dessen der berühmte Pottingersche Tractat (von dem englischen Bevollmächtigten Sir Henry Pottinger) zwischen Gross-Brittanien und China geschlossen, wovon in der Anlage V eine Copie in englischer und chinesischer Sprache folgt. Die Vortheile und Reformen in den bisherigen Zuständen, welche die Engländer dadurch erlangten, bestanden im Wesentlichen, so weit sie hier in Betracht kommen, in Folgendem:

1. Es wurden ausser *Canton* noch die Städte *Amoy*, *Fu-tschau-fu*, *Ningpo*, und *Shanghae* dem fremden Handel geöffnet, und es britischen Unterthanen gestattet, in diesen Plätzen mit ihren Familien zu wohnen.

2. Es wurde England die Insel *Hong Kong* am Ausflusse des Cantonflusses vom Kaiser von China zum fortwährenden Besitze abgetreten.

3. Der *Cohong* oder die Corporation der Hongs hörte gänzlich auf, und es wurde Jedem gestattet, an den genannten 5 Plätzen mit jeder beliebigen Person Handel zu treiben. — Jetzt nennt man in Canton jeden Chinesen, welcher mit Fremden Geschäfte macht „*Hong merchant*.“

4. Es wurde von der chinesischen Regierung ein *fester Tarif* über Einfuhr- und Ausfuhrzölle und andere Auflagen bestimmt und bekannt gemacht, nach welchem einzig und allein die Abgaben von Waaren und Schiffen erhoben werden sollten.

5. Es wurde den Engländern überall an den 5 Plätzen gestattet, *eigne Consulate* zu errichten, um durch diese die Rechte der brittischen Unterthanen vertreten zu lassen, und es wurde diesen Consuln die Befugniss eingeräumt, *direct mit der chinesischen Regierung zu unterhandeln*.

Die Verpflichtungen, welche die chinesische Regierung durch diesen Tractat eingegangen, sind von ihr bekanntlich erfüllt, und ebenfalls die übereingekommenen Entschädigungsgelder an England richtig ausbezahlt worden. Hongkong ist jetzt der Sitz der englischen Regierung, welche dort durch einen Gouverneur, dessen Unterbeamte die resp. Consuln an den verschiedenen Häfen sind, vertreten wird. Die Unterhandlungen mit den chinesischen Behörden geschehen theils durch jene Letzeren, hauptsächlich aber werden sie zwischen dem Gouverneur und einem kaiserlichen Commissair (welches gegenwärtig Kiying, der Gouverneur der Provinz Owangtung ist) gepflogen. — Das Einzige, worüber man mit Rücksicht auf die geschlossene Uebereinkunft noch zu klagen hat, ist der Hass und die Abgeneigtheit der Einwohner Cantons gegen die Ausländer und namentlich gegen die Engländer. Bis in neuester Zeit sind noch mehrfache Unruhen vorgekommen und Thätlichkeiten an Ausländern verübt worden; es können diese auch jetzt noch nicht in die eigentliche Stadt hinein, ohne sich den groben Unhöflichkeiten der Chinesen auszusetzen. Anders ist es jedoch in den übrigen 4 neuen Häfen. Dort wohnen die Europäer, während sie sich in Canton nur in der Vorstadt aufhalten dürfen, zum Theil mitten unter den Chinesen, und sie können sich nach Belieben in der Stadt selbst und bis zu einem gewissen Bezirke um dieselbe frei bewegen, ohne jemals von den Bewohnern auf irgend eine Weise molestirt zu werden.

In der erwähnten Anlage V findet sich ferner ein Abdruck des mit England am 8. Oct. 1843 geschlossenen supplementarischen Tractats

und der darnach entworfenen allgemeinen Anordnungen, nach welchen der brittische Handel mit China zu führen.

Ausser England haben bis jetzt noch zwei andre Mächte auf dieselben Grundlagen Tractate mit China abgeschlossen, nämlich die Vereinigten Staaten von Nord-America und Frankreich. Diese Verträge finden sich ebenfalls in der Beilage V abgedruckt. Eine Bestimmung in beiden Tractaten (mit Frankreich unter Art. 32 und mit den Vereinigten Staaten unter Art. 22) verdient besonders beachtet zu werden, nämlich die, dass wenn China mit irgend einem Lande in Krieg leben sollte, solches die betreffende mit dem Kaiser in freundschaftlichen Verhältnissen stehende Nation nicht hindern dürfe, frei und ungehindert ihren Handel mit China fortzuführen. Da die Chinesen im Allgemeinen alle Fremde als zu dem Reiche der Barbaren gehörend betrachten, so hoben auch früher Unruhen, die von einer Nation ausgingen, sogleich alles fremde Geschäft für eine Zeit auf. Diese Clausel enthält also Neues und nicht Unwichtiges, vorausgesetzt, dass sie bei dem Zustande der Dinge in China wirklich ausführbar sein wird.

Den übrigen Nationen, welche bisher mit China verkehrt haben, ist es gestattet, unter denselben Bedingungen wie die den Engländern und Andern eingeräumten in Canton und den 4 neuen Häfen kaufmännische Geschäfte zu betreiben und dort zu wohnen. Doch bestehen darüber bis jetzt, soweit mir bekannt, keine Verträge zwischen China und den resp. fremden Mächten. Ich finde unter Angaben, welche auf das Verhältniss der Fremden überhaupt Bezug haben, nur folgenden Passus in dem supplementarischen Tractat mit England, worin es nämlich sub Art. 8 heisst: „*The Emperor of China having been graciously pleased to grant to all foreign countries, whose subjects or citizens have hitherto traded at Canton, the privilege of resorting for purpose of trade to the other 4 ports on the same terms as the English, it is further agreed*“ u. s. w. — Die Unterthanen oder Bürger solcher Staaten, die auch noch keine Consulate in China haben, pflegen, wenn Schiffe an ihre Adresse kommen, den Consul einer andern Nation als Cautionsist für die zu erlegenden Zölle und Schiffsabgaben zu benutzen. Es muss jetzt nämlich jeder Consul für die Zölle auf Waaren, die mit Schiffen seiner Nation ein- oder ausgebracht werden, so wie für die Schiffsungelder sicher stehen (dieselbe Verpflichtung, welche früher die Hongs übernehmen mussten.) Doch ist es wohl nicht überall nöthig, dass eine solche Garantie von einem Consul geleistet werde,

vielmehr scheint auch oft schon der Consignatair des Schiffes dazu zu genügen.

Bei den grossen Erleichterungen, welche durch diese neuen, mehr geregelten und auf eine feste Basis geführten Einrichtungen, dem fremden Handel in China erwachsen waren, konnte es nicht ausbleiben, dass sich das Geschäft auch neu belebte. Indem ich somit nun dazu übergehe, den fremden Handels- und Schiffverkehrsverkehr in China nach seinen verschiedenen Richtungen darzustellen, verweise ich als die Grundlage dazu auf die in der Anlage W. beige-schlossenen statistischen Tabellen von den Jahren 1844 und 45.

Es betrug darnach ungefähr die Einfuhr von Waaren:

	1844	1845
in Canton *)	\$ 17,843,249	14,062,811
∞ Shanghai	∞ 2,383,850	5,649,200
∞ Amoy **)	∞ 1,450,000 (?)	680,770
∞ Ningpo	∞	66,500
∞ Fu-tschau-fu	∞	73,200 (?)

und die Ausfuhr von Waaren:

in Canton *)	\$ 25,513,949	30,566,426
∞ Shanghai	∞ 3,520,000	6,219,200
∞ Amoy **)	∞ 230,000 (?)	71,500
∞ Ningpo	∞	88,000
∞ Fu-tschau-fu	∞	7000 (?)

Diese Daten geben indess nur einen sehr unvollständigen Begriff von der Handelsbewegung in China, weil sowohl die Ausfuhr wie die namentlich sehr bedeutende Einfuhr in chinesischen Jonken, dann die über Macao und Hong Kong eintreffenden Zufuhren, und ferner der wichtigste Einfuhrartikel, Opium, so wie auch Zufuhren von Constanten gar nicht darin einbegriffen sind. Nach Ergänzung der dafür anzusetzenden Ziffern stellt sich, im Gegensatze zu Obigem, die Han-

*) In Canton betrug 1846 blos in brittischen Schiffen die Einfuhr \$ 10,214,383 und die Ausfuhr \$ 15,378,560.

**) Ueber die Angaben von Amoy ist Folgendes zu bemerken. Die von 1844 lauten nur über das letzte Quartal, in welchem die Einfuhr \$ 372,300, und die Ausfuhr \$ 58,200 betrug; die oben eingefüllten Summen sind nach diesem Verhältniss berechnet, daher nur ungenau. Unter den Angaben für 1845 sind nur die Ein- und Ausfuhren in brittischen Schiffen verstanden.

delsbilanz gerade in hohem Grade zum Nachtheil Chinas. Ich verweise in dieser Beziehung auf die später bei den Abschnitten über den Ein- und Ausfuhrhandel folgenden weiteren Mittheilungen, und will zunächst, um einen bessern Ueberblick über die einzelnen Zweige des Handels zu geben, die verschiedenen Verkehrsrichtungen, näher durchgehen.

1. Der Handel mit Indien.

Derselbe beschäftigt bei Weitem das grösste Capital, hauptsächlich durch die Umsätze in Opium, Baumwolle und Reis. Opium wird bekanntlich nur als Contrebande in China eingeführt. Der jährliche Import wird auf gegen 40,000 Kisten zum Werthe von 20,000,000 \$ oder mehr geschätzt. Die Einfuhr von Baumwolle in engl. Schiffen betrug

1844	ca. 5 Millionen \$
1845	≅ 7 „ „
1846	≅ 5 „ „

diejenige von ostindischem Reis und andern Producten der Malacca-Strasse weiss ich nicht genau anzugeben. England nimmt in Capital und Schiffahrt bei Weitem den grössten Antheil am indischen Handel durch den Verkehr mit seinen nahe belegenen Besitzungen, doch auch andre Nationen interessirt derselbe, theils auf ähnliche Weise in Bezug auf ihre resp. Colonien, theils mit Rücksicht auf die Verwendung, welche ihre Schiffe durch Frachtfahrt erhalten können. Ein ansehnlicher Theil des indischen Handels wird auch durch chinesische Jonken betrieben.

2. Der Handel mit England

ist demnächst der bedeutendste. Die Haupteinfuhrartikel von dort sind Baumw.- und Wollenwaaren und Twiste. Es betragen sämtliche Einfuhren an Werth laut Parlamentspapieren.

1840	£ 524,198
1841	≅ 862,570
1842	≅ 969,381
1843	≅ 1,456,180
1844	≅ 2,305,617

und 1845, den statistischen Tabellen zufolge un-

gefähr ≅ 2,300,000

Die wichtigsten Exporte, als Gegensatz dafür, sind Thee und Seide. — Eine ausführlichere Uebersicht des grössten Theils des englischen Handels mit China erfolgt später.

3. Der Handel mit den Verein. Staaten

folgt alsdann an Bedeutung. Es betragen

in Canton 1844 1845

die Einfuhren \$ 1,320,170 . . . 2,478,048, ausser bedeutenden Con-
tanten-Sendungen.

die Ausfuhren \approx 6,686,171 . . . 7,979,834, hauptsächlich Thee.

In den nördlichen Häfen ist die nordamericanische Flagge früher mehr nur in der Frachtfahrt benutzt worden. In Shanghae wurde im Jahre 1846 zuerst ein Schiff direct nach den Verein. Staaten expedirt; der Handel der Letzteren mit diesem Hafen hat aber seitdem zugenommen.

4. Mit Holland und den holl. Colonien in Ostindien

wird der Umsatz, wie folgt, angegeben.

1844, nur in Canton

1845, in Canton u. Macao

Einfuhr \$ 231,708 978,715

Ausfuhr \approx 572,188 801,113

Der Haupttheil der Einfuhren besteht in Vogelnestern, holl. Camlets, Zinn und andern ostind. Producten, und die Ausfuhr hauptsächlich in Thee und chinesischen Industrie-Artikeln.

5. Am Verkehr der übrigen Staaten des Continents von Europa,

so wie derselbe durch die resp. Flaggen vermittelt worden, hatten in Canton Antheil:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1844	1845	1844	1845
Deutschland \$	5,743 . . .	123,530	122,888 . . .	419,973
Frankreich \approx	33,823 . . .	8,318	37,136 . . .	93,010
Schweden \approx	18,234 . . .	114,817	153,688 . . .	179,615
Dänemark \approx	51,990 . . .	19,871	0 . . .	141,129
Belgien \approx	60,517 . . .	0	9,002 . . .	0

Hievon ist aber nicht Alles directes Geschäft, so dass der eigentliche Umsatz zwischen China und den resp. Ländern daraus nicht deutlich zu erkennen ist. Der directe Handel mit Deutschland ist im Zunehmen, auch sind bei Schätzung desselben die nicht unbedeutenden Abladungen nach Hong Kong zu berücksichtigen.

6. Der Handel mit Australien und dem Cap der guten Hoffnung

ist nicht unbedeutend, kann uns aber nur wenig interessiren, da nur engl. Schiffe mit Vortheil dahin laden können.

7. Der Handel mit den Sandwich- und andern Inseln des Stillen Meeres und der Westküste von America

ist bisher hauptsächlich durch americanische und englische Schiffe vermittelt worden. Seidenwaaren, Thee und eine Menge chinesischer Industrie-Artikel sind die Exporte dahin, welche theils durch Producte der Südsee-Inseln (Sandelholz, Perlmutter, Schildpatt etc.), theils durch Contanten-Sendungen compensirt werden. Man bemüht sich, dieses Geschäft so geheim wie möglich zu halten.

8. Der Handel mit Russland

wird nur über Land mittelst Karavanen geführt; russischen Schiffen ist es hingegen nicht gestattet, China zu besuchen. Es werden hauptsächlich Tuche und Pelzwerk importirt; Thee wird zurückgenommen. Kiachta ist der Hauptplatz, wo diese bedeutenden Umsätze geschehen. Näheres über diesen Handel ist bei dem Artikel „Wollenwaaren“ nachzusehen.

Was den fremden Schifffahrtsverkehr betrifft, so sind von Schiffen in China gewesen (angekommen):

in Canton, 1844				1845				1846					
Brittische	228	von	111,350 Tons.	182	v.	86,087 T.	214	v.	92,896	T.			
American.	57	∕	23,273	∕	83	∕	38,658	∕	64	∕	29,049	∕	
Holländ.	11	∕	3,878	∕	11	∕	2,972	∕	8	∕	2,747	∕	
Deutsche	3	∕	844	∕	9	∕	2,571	∕	6	∕	1,799	∕	
Französ.	2	∕	751	∕	3	∕	799	∕	4	∕	1,283	∕	
Schwed.	2	∕	581	∕	6	∕	2,066	∕	6	∕	1,791	∕	
Dänische	2	∕	591	∕	3	∕	948	∕	1	∕	305	∕	
Belgische	2	∕	1151	∕	—	∕	—	∕	1	∕	300	∕	
Andere	—		—		5	∕	2,749	∕	—		—		
Zusamm.	307	∕	142,419	∕	302	∕	136,850	∕	304	∕	130,170		

1845, in	Shanghae	—	Amoy	—	Ningpo	—	Fu-tschau-fu.
Brittische	66		33		?		5
American.	19		5		3*)		3
Spanische	2		15				
Holländ.			1				
Deutsche	2				1		
Dänische			1				
Portugies.			1				
Schwedisch.	2						
Zusammen	91		56		?		8

Speciellere Angaben finden sich in der gedachten Beilage W, dieselben sind indess nicht vollständig genug, um den Verkehr in sei-

*) Chinesische Fahrzeuge unter americ. Flagge.

nem ganzen Umfange zu erkennen. Chines. Jonken sind natürlich nicht darin einbegriffen, ebenso wenig die Opiumschiffe und die sogenannten portugiesischen Lorchas, kleine Fahrzeuge, die in grosser Anzahl zwischen Hong Kong, Macao und Canton fahren.

Verschiedene weitere statistische Angaben werde ich noch in dem Nachfolgenden an mehreren Stellen machen, und jetzt erst über die Bedeutung der verschiedenen Häfen in China und deren Stellung zu einander einige einleitende und allgemeine Bemerkungen folgen lassen. Die Corvette besuchte die Häfen von Macao, Hong Kong, Canton Amoy, Shanghai und Tinghae auf Chusan*); über die beiden andern Plätze Ningpo und Fu-tschau, wo ich nicht gewesen, kann ich nur einige beiläufige Notizen, die ich gesammelt, mittheilen.

C a n t o n .

Canton, in der Provinz Owang-tung, am Tschu-Kiang, Perl- oder Cantonflusse in Lat. $23^{\circ} 7'$ N. und Long. $113^{\circ} 14'$ O. v. Gr. gelegen, ist nächst Calcutta die grösste Handelsstadt des Ostens und der bedeutendste Handels-Seeplatz des chinesischen Reichs. Seitdem im Norden China's dem fremden Handel ebenfalls mehrere Häfen geöffnet worden, wird oft die Frage aufgeworfen, ob Canton seine bisherige Bedeutung auch ferner behalten werde. Eine engl. Zeitschrift in Canton von 1846 beantwortet diese Frage folgendermaassen:

„Der Handel scheint in unverringertem Maasse hier fortgeführt zu werden und wird wahrscheinlich zunehmen, wenn Sicherheit für Leben und Eigenthum erlangt werden kann. Die Eröffnung der nördlichen Häfen wird schwerlich dem fremden Handel in Canton Abbruch thun. Es wohnen im Süden von China viele Millionen, deren Unterhalt von diesem Markte abhängt, und da der Verkehr zunimmt, so werden auch ohne Zweifel sich noch neue Producte des Landes finden, und der Handel in Zukunft sich vergrössern, wie er bisher zunahm.“ —

Es ist auch nicht zu leugnen, dass in Canton jetzt noch eine grössere Mannigfaltigkeit des Geschäfts, sowohl im Import- als im Exporthandel, wie auch eine weit grössere Wohlhabenheit unter den dor-

*) Die Chusan-Inseln sind bekanntlich von den Engländern so lange besetzt gehalten worden, bis die in dem Tractate übereingekommenen Entschädigungsgelder von China bezahlt wurden. Die Zurückgabe derselben an die chinesische Regierung geschah gerade, als die Corvette sich einige Tage dort aufhielt.

tigen chinesischen Kaufleuten besteht, als in den nördlichen Häfen. Was man ferner für diesen Platz geltend macht, ist, dass derselbe durch ausgezeichnete Wasser-Communicationen, welche das chinesische Reich nach allen Richtungen hin durchschneiden, mit allen Theilen desselben, selbst bis in den hohen Norden hinauf, in Verbindung steht, und dass die Chinesen, welche ihre alten, gewohnten Handelsstrassen nicht gern verlassen, sich seit langen Jahren daran gewöhnt haben, ihren Bedarf von Canton zu holen. So mag denn noch längere Zeit darüber hingehen, bis sie sich in grosser Anzahl nach andern Bezugsorten hinwenden. Demungeachtet kann aber nicht in Abrede gestellt werden, dass der nördlichste Hafen Shanghae sich auf Kosten Canton's schon bedeutend gehoben hat, denn wenn ein Vergleich der Jahre 1844 u. 45 auch im Allgemeinen nach den statistischen Tabellen über Canton noch keine Verminderung des dortigen Handels zeigt, so hat sich doch tatsächlich die wichtige Einfuhr von Baumwollen- und Wollenwaaren dort vermindert und in Shanghae dagegen ausserordentlich vermehrt. Auch ist es leicht einzusehen, dass sowohl für für den Norden bestimmte Einfuhrartikel wie für dort gewonnene Landesproducte Shanghae ein vortheilhafterer Markt sein muss, als Canton, und ebenso ist es zu berücksichtigen, dass die Chinesen in den nördlichen Häfen, (sowohl die Behörden wie die Einwohner) sich dem fremden Kaufmann überall entgegenkommend und bereitwillig zeigen, während die Störungen, welche der Handel von Canton schon so häufig durch das dortige Volk erlitten, sich auch in neuerer Zeit mit jedem Jahre wiederholt haben. Die Meinung, dass Shanghae der Platz ist, wo sich künftig der grösste Theil des chinesischen Handels concentriren wird, scheint auch in neuerer Zeit immer mehr Anhänger zu finden; dies indess jetzt schon mit Bestimmtheit behaupten zu wollen, dürfte vielleicht noch zu früh sein.

Die Einwohnerzahl in Canton wird ungefähr auf eine Million geschätzt; die Bewohner bestehen aus allen Classen der Gesellschaft, im Ganzen aber trägt die Stadt das Gepräge einer handelnden. Dieselbe hat eine Menge Fabriken und Manufacturen und namentlich in der Vorstadt eine grosse Anzahl Läden, Ateliers u. s. w., wo alle Arten chinesischer Kunst- und Industrie-Producte und Curiositäten ausgestellt sind. Mit der Seidenmanufactur sollen 17,000 Menschen beschäftigt sein und in der Verfertigung von andern Stoffen 50,000. Schuhmacher soll es 4200 geben, und Barbieri, die ihr Geschäft auf offener Strasse besorgen und zugleich Ohrenreiniger sind, 7300. Die ausländischen

Kaufleute, Engländer, Americaner, Holländer, Deutsche, Franzosen, Spanier, Portugiesen, Parsees u. s. w., wohnen in der Vorstadt von Canton, in besonderen, ihnen angewiesenen Quartieren, Hongs genannt.

Der Fluss vor Canton ist mit einer Unzahl von Böten und Fahrzeugen bedeckt, die einem ansehnlichen Theile der Bevölkerung als Wohnungen dienen. Die fremden Schiffe, welche nicht an die Stadt kommen dürfen, liegen bei Whampoa, 12 engl. Meilen entfernt. Nur ein kleines americanisches Dampfboot, welches zur Communication zwischen Canton, Hong Kong und Macao dient, ging derzeit bis Canton den Fluss hinauf. Ausserdem wird die Verbindung zwischen diesen Plätzen durch sogenannte Fast-Böte unterhalten, welche indess zur Zeit meiner Anwesenheit in China wegen häufiger auf dem Flusse vorgefallener Räubereien nicht für vollkommen sicher angesehen wurden.

H o n g K o n g.

Eine an der östlichen Seite der Mündung des Cantonflusses belegene Insel ist seit dem Tractat zu Nanking eine englische Besitzung, und Freihafen. Wie alle Inseln an der Küste von China ist auch diese steil, öde, und von einem nichts weniger als freundlichen Aussehen. Die Stadt Victoria, an der Nordküste der Insel in Lat. $22^{\circ} 16'$ N. und Long. $114^{\circ} 41'$ O. v. Gr., liegt an einer geräumigen Bai gleichen Namens, welche grossen und kleinen Schiffen einen guten, sichern Ankerplatz gewährt, und Ausläufe an der Ost- und Westseite hat.

Victoria ist die Residenz des englischen Gouverneurs in China, und der Sitz der englischen Regierung überhaupt. Die Stadt hat sich sehr schnell zu der Bedeutung emporgeschwungen, welche sie jetzt hat, man zweifelt aber allgemein an ein weiteres Aufkommen derselben. Auch mir scheint es nicht, dass Hong Kong von der lebhaften Handelsthätigkeit Cantons und dem eigentlichen chinesischen Handel Erhebliches wird an sich ziehen können; nur als eine Vorstation für Schiffe, zum Einziehen von Berichten, als ein für Leben und Eigenthum Sicherheit gewährender Aufenthaltsort der Fremden, als ein Markt für Schiffsprovisionen und überhaupt als Depot wird der Platz für den Handel eine Bedeutung haben. Die kaufmännischen Häuser sind meistens nur Filiale der Firmen in Canton. Die Einwohnerzahl wurde 1846 mit 15,000 angegeben.

Es sind auf der Insel noch mehrere Dörfer, deren Bewohner sich durch Fischerei und Ackerbau ernähren. Es werden Reis und einige Früchte gebaut. Die Stadt ist überall von 1000 bis 1700 Fuss

hohen Hügeln eingeschlossen, im Sommer daher sehr heiss, und fast das ganze Jahr hindurch ungesund.

Statistische Angaben über die bisherige Handelsthätigkeit am Platze fehlen.

M a c a o.

Alte portugiesische Besetzung an der westlichen Seite des Ausflusses des Tschu-kiang, auf der Halbinsel gleichen Namens, in Lat. $22^{\circ} 13' N.$ und Long. $113^{\circ} 35' O.$ v. Gr. Grössere Schiffe liegen auf der Rhede, kleinere können in den innern Hafen an der andern Seite der Halbinsel gebracht werden. Macao hat, seitdem Hong Kong eine englische Besetzung wurde, bedeutend verloren, so dass ein grosser Theil des früheren Verkehrs verschwunden ist. Um den Platz wieder zu heben, hat nun die portugiesische Regierung am 28. Februar 1846 Macao zum Freihafen erklärt, wodurch man hoffte, dass sich wieder ein belebteres Geschäft dort einstellen würde. Als Depotplatz kann Macao reichlich eine solche Bedeutung wie Hongkong haben; auch gewährt die unmittelbare Verbindung mit dem westlichen und südlichen Theile der Provinz Owang-tung der Stadt immer einen ziemlich gewissen, wenn auch nur mässigen Absatz.

Die portugiesische Regierung zahlt der chinesischen jährlich 5000 \$ für den Besitz der kleinen Halbinsel. Die Einwohnerzahl betrug 1846 35,000, wovon 30,000 Chinesen.

A m o y.

Stadt in der Provinz Fu-kien am südlichen Eingange der Formosa-Strasse auf der Insel gleichen Namens, in Lat. $24^{\circ} 27' N.$ und $118^{\circ} 10' O.$ v. Gr., mit einem tiefen gutgeschützten Hafen. Von hier aus geschehen die meisten Auswanderungen von Chinesen nach dem indischen Archipel. Die Bewohner der Provinz Fu-kien sind unternehmer, als sonst Chinesen zu sein pflegen, und bei der engern Verbindung, in welcher sie mit dem Auslande stehen, nähern sie sich in manchen Kleinigkeiten schon mehr den Bedürfnissen der Fremden. Mit Manila hat die Stadt den lebhaftesten Verkehr, und führt dahin namentlich eine Menge Thonwaaren aus, welche hier in Masse und grosser Verschiedenartigkeit fabricirt werden. Es sind mehrere Zuckerfabriken in der Nähe, die hauptsächlich Candieszucker liefern; im Uebrigen hat der Ort wenig Exportartikel. Die Einfuhr ist dagegen bedeutend; sie würde aber noch beträchtlicher sein, wenn die ganze Provinz nicht grösstentheils von Canton mit europäischen Producten versorgt

würde. Reis wird in grossen Quantitäten importirt, ebenso andre Producte der Malacca-Strasse, wie Stuhlrohr, Betelnüsse, Trepang u. s. w. Der Verkehr mit Formosa, der sogenannten Kornkammer für die gegenüber belegenen Provinzen, ist ebenfalls beträchtlich, darf aber nur durch chinesische Jonken betrieben werden:

Die Einwohnerzahl der Insel Amoy wird mit 350 à 400,000 und die der Stadt mit 250 à 300,000 angegeben.

F u - t s c h a u - f u .

Fu-tschau-fu, Fu-tschau oder wie die Engländer schreiben: Foo-chow-foo, liegt ebenfalls in der Provinz Fu-kien, am nördlichen Ende der Formosa-Strasse in Lat. 26° 7' N. und Long. 119° 15' O. v. Grch. am Flusse Min, ca. 20 engl. Meilen von der See entfernt. Nächst Canton ist von den neugeöffneten Häfen Fu-tschau die grösste und volkreichste Stadt, die über eine halbe Million Einwohner zählt. Der Handel mit dem Auslande ist aber bis jetzt von nur geringer Bedeutung. Bekanntlich ist Fu-kien die Provinz, von welcher ein grosser Theil des schwarzen Thees kommt; die berühmten Bohea Hügel liegen nur ungefähr 150 engl. Meilen von der Stadt Fu-tschau entfernt. Man sollte daher annehmen, dass der Thee gewiss billiger nach letzterem Orte als nach Canton zu bringen sei. Die allgemeine Abgeneigtheit der Chinesen aber, ihre alten gewohnten Handelswege zu verlassen, wird auch hier als Grund angegeben, dass nur so wenig Thee in Fu-tschau zur Ausfuhr kommt. Dass der Ort sonst keine Exportartikel von Belang hat, mag auch wohl dazu beitragen.

N i n g p o .

In der Provinz Che-kiang (Tschikiang) am Zusammenflusse der Flüsse Kin und Yaou, in der Nähe der Chusan Inseln, in Lat. 29° 55' N. und Long. 121° 17' O. v. G. Grössere Schiffe können nur bis Chin-hae am Eingange des Flusses gehen, kleinere bis etwa 300 Tons aber bis zur Stadt hinauf gelangen. In Ningpo wird ein beträchtlicher inländischer Handel betrieben, dagegen ist das Geschäft mit dem Auslande bisher nicht von Bedeutung gewesen. Die Stadt hat eine Menge Läden und Fabriken. Der fremde Handel würde dort vielleicht bedeutender geworden sein, wenn die englischen Kauffleute nicht Shanghae zum Niederlassungsort vorgezogen hätten, um den Manufacturdistricten im Innern noch näher zu sein.

S h a n g h a e .

In der Provinz Kiang-nan, ungefähr 14 engl. Meilen von der

See, am Woosung, einem Nebenarm des Jantzekiang, in Lat. $31^{\circ} 24'$ N. und Long. $121^{\circ} 32'$ O. v. Grch. Von Woosung, einem Platze am Eingang des Flusses bis weit in die See hinaus, vor den Mündungen des Jantzekiang ist das Wasser sehr flach und voller Sandbänke. Ebenso ist das Fahrwasser auf dem Woosung sehr schmal. Nach Shanghae bestimmte Schiffe müssen daher mit grosser Vorsicht segeln. Die Corvette ging mit Mühe bis Shanghae hinauf; sie war das grösste Schiff, welches bisher dort geankert hatte. *)

Shanghae ist von den neu eröffneten Häfen derjenige, welcher am schnellsten emporgekommen ist, der die grösste Bedeutung erlangt hat und dessen Verkehr noch fortwährend im Wachsen begriffen ist. Der inländische Handel ist dort gleichfalls im Vergleich mit den übrigen Plätzen bei Weitem der bedeutendste. Ungefähr 3 bis 4000 chinesische Jonken von verschiedener Grösse, von 100 bis 900 Tons liegen gewöhnlich im Hafen, welcher dergestalt einem Walde von Mastbäumen gleicht.

Von Shanghae ungefähr 70 engl. Meilen entfernt, liegt die grosse Fabrikstadt Su-tschau-fu (Soo-chow-foo), von welcher Sanghae als der Vorhafen betrachtet wird, und welche letzterem Orte eben einen grossen Theil seiner Wichtigkeit giebt. Su-tschau ist wahrscheinlich der grösste Fabrikplatz des nördlichen Chinas, namentlich für Seidenwaaren. Auch werden fast alle Ankäufe der Kaufleute dort gemacht, während in Shanghae selbst keine Manufacturen und keine eigentlichen chinesischen Kaufleute sind.

Die hauptsächlichsten und fast einzigen Exporte von Shanghae sind Seide, Seidenwaaren und Thee, besonders grüner. Man scheint auch allgemein der Meinung zu sein, dass grüner Thee und namentlich Seide hier billiger als in Canton geliefert werden können, da Shanghae den Provinzen, wo diese Artikel in grosser Masse producirt werden, so nahe liegt. Auch in Betreff von Seidenwaaren glaubt man, dass Shanghae mit der Zeit mit dem Süden werde concurriren können.

In den ersten Jahren nach Eröffnung des Hafens erhielt Shanghae den grössten Theil seiner Zufuhren von europäischen Fabricaten über Hong Kong, mit welchem Platze noch im Jahre 1845 ein lebhafter Verkehr stattfand. Dieser hat seitdem aber sehr abgenommen, und einem directen Handel mit dem Auslande, namentlich mit England, Platz ge-

*) Die Corvette ging 17 Fuss tief.

macht. Was die wachsende Bedeutung Shanghae's für das Ausland und dessen Stellung als etwaniger künftiger Centralisationspunkt des fremden Handels in China betrifft, so verweise ich auf das bereits unter den Mittheilungen über Canton darüber Gesagte, so wie auf im weiteren Verlaufe dieses Berichtes noch folgende Bemerkungen.

Ich schliesse die vorangehenden Notizen über die verschiedenen chinesischen Plätze mit einer Hinweisung auf die in der Anlage X beigeschlossenen beiden Schriften: „*chinese commercial guide*“ und „*anglo-chinese calendar*“, welche eine Menge interessanter Nachrichten über dieselben, so wie über den Handel China's überhaupt enthalten und auf welche ich auch später an mehreren Stellen noch Bezug nehmen werde. Ausführlichere Nachrichten über die obigen Märkte in diesem Berichte aber, hat man den verschiedenen Abschnitten über Import- und Exporthandel, Rechnungswesen u. s. w. zu entnehmen.

Ueber den bedeutenden inländischen Handel China's und etwanige mercantilische Institutionen des Staates ausführliche Mittheilungen zu machen, würde hier zu weit führen und würden mir dazu auch die erforderlichen Nachrichten fehlen. Nur eine Bemerkung, die man erst in neuerer Zeit gemacht hat, will ich nicht unerwähnt lassen. Die Chinesen haben nämlich auch Banken, die schon seit Jahrhunderten eine Wirksamkeit üben, und deren Werth schon längst volle Anerkennung fand. Es scheint indess die Thätigkeit derselben alles Giro-Geschäft ausgeschlossen zu haben, während man Beweise davon hat, dass sie Depositen- und Anleihe-Geschäfte machen und ihren auswärtigen Freunden (in China) eine Art von Noten remittiren, welche, wie Kaufleute in Canton zu beobachten Gelegenheit hatten, von einer Bank in Fu-kien ausgegeben, bei einer Zahlung, die in Canton an einen der bedeutendsten Hongs gemacht wurde, das vollste Vertrauen genossen. — Ein Reisender, der Fu-tschau besuchte, hatte dort ebenfalls Papiergeld von 400 cash bis 1000 \$ gesehen, und selbst kleine Zahlungen darin geleistet.

Assicuranz-Gesellschaften kennen die Chinesen hingegen nicht.

Ich schreite somit nun zur ausführlicheren Darstellung des fremden Handels in China. Den nicht unansehnlichen Theil desselben, welcher durch Vermittelung von Jonken oder auch europäischen Schiffen zwischen in China wohnenden Chinesen und den Chinesen in Ostindien betrieben wird, und das chinesische Geschäft mit Indien, Australien u. s. w. überhaupt werde ich, als kein directes Interesse für uns bie-

tend, nur kurz berühren, und somit hauptsächlich nur den Handel China's mit unserem Welttheile zum Gegenstande der nachfolgenden Abhandlungen machen.

Importe.

Die Importe Europa's (und America's) nach China bestehen im Wesentlichen:

1) in Baumwollenwaaren, namentlich weissen und ungebl. Longcloths, Shirtings etc. und Twist.

2) in Wollenwaaren,

für den Consum der Chinesen bestimmt, und demnächst:

3) in verschiedenen andern Artikeln, zum Theil ebenfalls für die Chinesen, worin die Europäer mit ihnen concurriren können, und theils in Gegenständen für die europäische Bevölkerung, Schiffsprovisionen u. s. w.

1. Baumwollenwaaren.

Die Einfuhr in den 3 Haupthäfen betrug *):

	1844	in Canton,	Shanghae,	Amoy**),	Zusammen		
von grauen	\$ 2,485,965	..	902,890	..	71,500	..	3,460,355
weissen	≅ 1,677,403	..	606,155	..	79,420	..	2,362,978
geköperten	≅ 322,044	..	20,980	..	8,500	..	351,524
farbigen, gedruckten gewebten u. andern ≅	374,120	..	96,840	..	6,050	..	477,010
Total	\$ 4,859,532	..	1,626,865	..	165,470	..	6,651,867
1845							
von grauen	\$ } 3,462,169		2,948,300	..	131,980	..	} 7,882,649
≅ weissen	≅ }		1,222,250	..	117,950	..	
geköperten	≅ 420,911	..	70,800	..	—	..	491,711
farbigen, gedr. etc. ≅	194,338	..	259,200	..	27,750	..	481,288
Total	\$ 4,077,418	..	4,500,550	..	277,680	..	8,855,648

Weisse und ungebleichte Stoffe (*Shirtings, Longcloths, Domestic*s etc.) sind also die Stapelartikel. Die Einfuhr davon hat seit Eröffnung der neuen Häfen ausserordentlich zugenommen, und den chinesischen Baumwollen-Manufacturen vielen Schaden gethan. Am beliebtesten sind in Canton 9 à 10 \bar{H} schwere weisse und graue Shirtings, 40 Yds, 72 Reed, in guter Aufmachung mit goldenen Streifen, schöner Appretur und eleganter Etiquette; in Shanghae graue von 39'' u. 39 Yds.

*) Wegen der Einfuhr sowohl von Baumwollen- als Wollenwaaren von England allein verweise ich auch auf eine weiter unten mitgetheilte Uebersicht.

**) Nur die Einfuhr in brittischen Schiffen.

und weisse von 36'' u. 40 Yds. — Americanische *Drelle* haben sich sowohl in Canton wie auch im Norden in späteren Jahren als die oben angeführten einen noch grösseren Eingang verschafft. Vom 1. Juli 1846 bis 30. Juni 47 betrug die Einfuhr sämmtlicher americ. Baumwollenwaaren 549,322 Stücke. — Von farbigen, figurirten und ähnlichen Stoffen ist der Verbrauch verhältnissmässig geringe. In Macao, Hong Kong und Canton ist der grösste Bedarf dafür, doch hat sich in neuerer Zeit auch in Shanghae, namentlich für gedruckte Tücher und türkischrothes Zeug eine grössere Frage eingestellt. — Strümpfe und Socken finden zum Gebrauch für gewisse chinesische Damen einigen Absatz; es können davon einige 100 Dutz zur Zeit nach Hong Kong dirigirt werden.

Die Einfuhr von *Twist* in den drei Haupthäfen betrug:

in Canton		in Amoy	
1844	— 30,684 Pic. zu \$ 769,011	— 5000 P. zu \$ 130,000.	
1845	— 23,331 „ „ „ 400,961	— 3420 „ „ „ 114,600.	
in Shanghae		Zusammen	
1844	— 193 Pic. zu \$ 3600	— 35,877 „ „ „ 902,611.	
1845	— 770 „ „ „ 22,210	— 27,521 „ „ „ 537,771.	

In Canton werden Nummern von 16 bis 24 vorgezogen, doch verkaufen sich auch höhere Nummern gut. Verpackung in Bündeln von 10 \bar{w} , und 400 \bar{w} \bar{w} Ballen. In Amoy sind nur Nr. 16 à 24 gut verkäuflich, und nur 100 Ballen zur Zeit.

Der Gesamtimport von Fabricaten aus Baumwolle betrug (in den 3 wichtigsten Häfen) in China also Obigem zufolge an Werth 1844 — \$ 7,554,478 und 1845 — \$ 9,393,419.

2. Wollenwaaren.

Wollenwaaren bieten in China der Untersuchung ein Feld, welches einen aufmerksamen Beobachter während langer Zeit beschäftigen kann. Die mir zugemessene Zeit war allerdings nicht hinreichend, um über dieses Fach in jeglicher Richtung vollständige Aufschlüsse geben zu können. Wenn es mir aber demungeachtet gelungen ist, eine Menge nicht werthloser Nachrichten einzuholen, so verdanke ich dieses hauptsächlich der Gefälligkeit und dem Beistande meiner dortigen Freunde, welche mir ihre während einer Reihe von Jahren gesammelten Kenntnisse und Erfahrungen auf das Bereitwilligste mittheilten. Ich kann indess selbstverständlich auch hier diese Nachrichten in ihrer ganzen Ausdehnung nur in meinen Specialbericht aufnehmen und in der gegen-

wärtigen Ausarbeitung blos das Wesentliche und Allgemeine hervorheben. Etwas ausführlicher als ich es sonst bei meinen Berichten über die übrigen Länder bin, werde ich jedoch den Gegenstand diesmal behandeln, weil derselbe eben einer ganz besonderen Aufmerksamkeit werth ist.

Wenn es schon bei allen Versendungen nach fremden Plätzen erforderlich ist, zuvor mit den Ansprüchen, die man dort in Beschaffenheit, Aussehen und Behandlung an die Waare macht, genau bekannt zu sein, so ist es ganz besonders in China sowohl im Allgemeinen als namentlich bei Wollenwaaren ganz unumgänglich nöthig, eine bis in die kleinsten Einzelheiten gehende Vorkenntniss der Bedürfnisse des Marktes zu besitzen, und sich in jeder Beziehung auf das Minutiöseste nach den Forderungen, welche die Chinesen beim Kaufe des Artikels an denselben machen, zu richten. Nicht allein, dass die grösste Aufmerksamkeit auf Farbe, Aufmachung, Verpackung u. s. w., so wie auf die verschiedene Behandlung jeder einzelnen Sorte (namentlich bei Tuchen) angewandt werden muss, sondern selbst der kleinste, ganz geringfügig scheinende Umstand muss bei der Versendung beachtet werden. Bekanntlich ist kein Volk so eigen in Nebensachen als die Chinesen, aber wer sich bei ihnen Absatz verschaffen will, muss sich nach ihnen fügen. Sie waren es seit langen Jahren gewohnt, die durch die ostindische Compagnie abgeladenen Tuche und anderen Wollengüter in Canton zu kaufen, und da stets die grösste Gleichmässigkeit und Reellität in Maass und Qualität bei diesen Versendungen beobachtet wurde, so sind auch jetzt noch die alten Marke der Compagnie diejenigen, welche den schnellsten Verkauf antreffen. Nur ein Ballen pflegt davon geöffnet zu werden, und Hunderte passiren danach ohne die geringste Weitläufigkeit weiter ins Innere. Waare von anderer Verpackung und Aufmachung als die gewohnte, erregt dagegen das Misstrauen der Käufer, welches um so stärker hervorgetreten, da seit Eröffnung der Häfen von mehreren Seiten, namentlich von deutschen Fabricanten nicht die gehörige Sorgfalt und Genauigkeit bei Aussendungen angewandt worden. Deutsches Fabricat fängt allerdings an, sich in neuerer Zeit immer mehr Bahn zu brechen; um so eindringlicher muss es aber in Erinnerung gebracht werden, dass nur durch sorgfältige Nachahmung der Art und Weise in Allem, wie die Chinesen es gewohnt geworden, und durch genaue Beobachtung alles desjenigen, was sie verlangen, es auch andern Nationen als Engländern gelingen kann, ihrem Fabricat einen bleibenden Absatz in China zu verschaffen.

Wollenwaaren wurden China seit langen Jahren zugeführt: theils von Russland über Land von Kiachta aus, und theils über Canton zur See von England, namentlich durch die englisch-ostindische Compagnie.

In neuerer Zeit wurden die Zufuhren zur See nun auch, noch durch die neugeöffneten Häfen nach China gerichtet, und zwar hauptsächlich von England aus, aber auch von Deutschland und andern Ländern.

Die Einfuhren von Russland betragen zufolge einer Angabe:

1836 . .	1,102,030	Arschin	=	44,081	Stk.	à	20	Yds.
1837 . .	973,437	∕	=	38,937	∕			
1838 . .	1,101,167	∕	=	44,047	∕			
1839 . .	1,358,907	∕	=	54,236	∕			
1840 . .	1,433,239	∕	=	57,330	∕			
1841 . .	1,842,745	∕	=	73,710	∕			

und die Abschiffungen von London und Liverpool seit dem Erlöschen des Monopols der ostindischen Compagnie:

Stk. Longells.	Stk. Camlets	Stk. Tuch	St. and. Stoffe	Stk. gering. Sort.	
1835 . .	137,000	8,371	58,416	8,625	—
1836 . .	138,682	19,762	65,720	13,470	—
1837 . .	52,720	13,885	19,222	12,826	—
1838 . .	110,770	4,409	38,279	11,515	14,536
1839 . .	63,120	1,460	24,795	1,869	4,875
1840 . .	101,720	2,730	32,567	2,694	394
1841 . .	51,060	635	38,885	1,806	7,040
1842 . .	51,880	2,960	12,278	1,440	274
1843 . .	93,930	11,941	44,403	2,360	7,793

Die Einfuhr zur See von T u c h e n betrug:

In Canton,	1844		1845	
in engl. Schiffen	1,257,541		775,867	
∕ fremd. ∕	152,693	1,410,234	83,294	859,161 Brab. Ellen
in Shanghai,				
in engl. Schiffen	274,309		395,968	
∕ fremd. ∕	—	274,309	45,504	441,482 ∕
in Ningpo,				
in engl. Schiffen			300	
∕ fremd. ∕			1637	1,937 ∕
		<u>1,684,543</u>		<u>1,302,580</u> ∕

	1844	1845
	1,684,543	1,302,580 Brab. Ellen
in Amoy,		
in engl. Schiffen		8906
in Fu-tschau nichts		
	1,684,543	1,311,486

und die Gesamteinfuhr von Wollenwaaren zur See in den 3 Haupthäfen zufolge der statistischen Tabellen:

1844	in Canton	Shanghae	Amoy *)	Zusammen
Tuche	\$ 1,969,929	288,020	75,000	2,332,949.
Camlets	≅ 659,375	89,800	25,000	774,175.
Longells	≅ 438,956	105,800	30,200	574,956.
Andere	≅ 107,773	9,160	—	116,933.
Total	\$ 3,176,033	492,780	130,200	3,799,013.
1845				
Tuche	\$ 891,000	663,420	7,100	1,561,520.
Camlets	≅ 534,200	107,770	24,160	666,130.
Longells	≅ 585,500	64,600	9,000	659,100.
Andere	≅ 55,200	22,860	—	78,060.
Total	\$ 2,065,900	858,650	40,260	2,964,810.

Schliesslich gebe ich noch eine allgemeine Berechnung über die Einfuhr aller Wollenwaaren in China zur See und zu Lande, die ich nach den mir zu Gebote stehenden Mitteln ausgefertigt habe, welche aber nur als annähernd betrachtet werden kann. Danach würde der Import jetzt jährlich etwa betragen:

zur See, von England etc.

1,200,000 Yds. breite à 60'' od. ca.	2,000,000 □ Yds. à ca. 1½ \$ # Yd.	\$ 2,000,000
4,200,000 ≅ schmale 31'' ≅ ≅	3,500,000 ≅ ≅ ≅ 2/5 ≅ ≅ #	≅ 1,700,000
5,400,000 ≅	5,500,000 ≅	\$ 3,700,000

über Land, von Russland:

1,500,000 Yds. breite à 68'' od. ca.	3,000,000 ≅ à ca. 2 \$ # Yd.	≅ 3,000,000
6,900,000 ≅	8,500,000 ≅ zu	\$ 6,700,000

Wie viel von dem zur See eingeführten Quantum englisches Fabricat und wie viel Fabricat anderer Länder ist, ist mir indess nicht möglich nur einigermaassen mit Bestimmtheit anzugeben. Abgesehen davon, dass die statistischen Tabellen keine Nachweise darüber enthal-

*) Nur die Einfuhr in brittischen Schiffen.

ten, geht auch Manches namentlich von deutschem Fabricat über England und wird somit als englische Waare einclarirt. Im Allgemeinen kann nur gesagt werden, dass England fortwährend bei Weitem den grössten Theil der nach China gehenden Wollenfabricate liefert und dass andere Nationen im Verhältnisse dazu noch keinen eben bedeutenden Antheil an der Einfuhr haben. Den Werth der Einfuhr von Holland, hauptsächlich Polemiten, glaube ich zu ca. 100,000 \$ annehmen zu können.

Indem ich nun noch näher auf die einzelnen Gattungen der für China bestimmten Wollengüter eingehe, will ich zu dem Ende einige allgemeine Bemerkungen, welche auf alle 3 Hauptartikel, nämlich: Tuche, Camlets und Longells, Anwendung finden, voranschicken.

Die Länge der Stücke muss genau wie aufgegeben, namentlich aber die Breite derselben unter keiner Bedingung schmaler als sie verlangt wird, sein. Die Farben-Assortiments sind im Süden von denjenigen, welche im Norden verlangt werden, verschieden, ebenso sind bei Tuchen die Leisten und Vorschläge je nach der Farbe und Sorte verschieden. Die Farben selbst, und ihre Benennungen müssen den Fabricanten genau bekannt, und ächt, brillant und lebhaft sein. Die Aufmachung und Verpackung ist mit grösster Sorgfalt und Genauigkeit in Befolgung der gegebenen Vorschriften vorzunehmen. Es kommen dabei in Betracht: die Art, wie das Zeug zusammengelegt wird; die Verzierungen mit silbernen oder goldenen Buchstaben, Namen der Fabricanten und der Sorte (*headings*); der Bleistempel mit der Fabriksnummer etc.; die Kappen oder Umschläge und deren Verzierungen (*tilottments*, Toiletten); und endlich die letzte äussere Verpackung in Bällchen (*trusses*) und in Ballen. Alle Einzelheiten, die wahrgenommen werden müssen, lassen sich eigentlich durch Berichte gar nicht geben. Eigne Anschauung und practische Erfahrung sind dazu nöthig, um allen Erfordernissen zu entsprechen. — Blau in verschiedenen Nüancirungen, schwarz, scharlach und purpur sind die Hauptfarben, wovon auch allein gesandt werden kann, Eine Farbe gehört wo möglich in einen Ballen. Je feiner die Waare, je mehr wird an Verzierungen gewandt. Feine Tuche werden auch in Blechkisten versandt. Elegante Probekarten müssen stets beifolgen. Bei den Preisnotirungen über den chinesischen Markt ist natürlich darauf zu achten, ob der Preis, wie es gewöhnlich der Fall ist, für gute Sortimente, oder nur für eine gewisse Farbe gemeint sei. — Nun zunächst.

I. Tuche, und zwar**A. Russische Tuche.**

Dieselben wurden früher nur in der Tartarei gebraucht, gehen jetzt aber auch bis Canton, ohne dass man sie indess den englischen Tuchen vorzieht. Sie sind dicker und schwerer als diese, und die Stücke von sehr verschiedener Länge und Breite. Folgende Einzelheiten wurden mir über dieselben mitgetheilt.

Die russischen Tuche gehen nach China in folgenden Sorten:

1. Tuche von Mezeresky,
2. " " Masloria,
3. Damentuche,
4. Halbtuche oder Levanttuche,

Tuche von Mezeresky gelten in Sortimenten von 100 Stk., hauptsächlich blau, dann schwarz, scharlach, braun, grün etc. 100 Stk. werden in 10 Ballen verpackt, so viel wie möglich assortirt. Breite ca. 68'' und mehr. In Moskau kosten sie von 150 bis 165 Rubel Banco R Stk. von 25 Arschinen, (1 Arschin = ca. 28''). — Tuche von Masloria kommen in gleichen Sortimenten. Sie sind von besserer Qualität als die vorigen, und messen 40 à 45 Arsch. Breite 2 Arsch. 6 Verschocks = 66½'' In 1 Ballen 8 Stk. möglichst assortirt. Preis in Moskau 7 à 7½ Rub. Bco. R Arsch. Von 10,000 Stk. Tuchen werden 7500 bis 8000 der ersteren und 2000 bis 2500 Stk. der letzteren Sorte gesandt. — Damentuche kommen in gleichen Farben. Länge 25 à 35 Arsch., Breite 2 Arsch. Preis in Moskau 3½ à 4½ Rub. Bco. R Arsch. — Levanttuche, 30 Arsch. lang, 2 Arsch. breit, kommen in Sortimenten von 100 Stk. hauptsächlich in schwarz, dunkelblau, und dann in scharlach, roth, violet etc. Preis in Moskau 7 à 8 Rub. Bco. R Arsch.

Die genannten Tuche werden in Moskau fabricirt, und es sollen seit 1839 jährlich ungefähr

65 à 78,000 Stk. Mezeresky	15,000 Stk. Masloria
5000 " Damentuche	5000 " Levanttuche.

nach Kiachta gesandt sein. Sie sind mit glänzenden, reichen Decorationen ausgestattet, in geglänzte, weisse Kappen gepackt, und sorgsam aufgemacht. Fracht und Kosten von Moskau nach Kiachta berechnen sich auf 25 Rub. Bco. R Pud, und von Nischney Nowgorod auf 14 à 16' Rub. R Pud.

Die Preise, welche für diese Tuche in China erlangt werden, lassen sich nicht angeben, da der Betrag der Sendungen im Tausche gegen Thee compensirt wird. Die russischen Fabriken können allerdings

an und für sich nicht mit den englischen und andern concurriren, aber da der Thee, welcher von China zurückgebracht wird, bei der Einfuhr in Russland grosse Vortheile genießt, bleibt dieses Barattgeschäft den Unternehmern noch immer ein lohnendes.

B. *Andre Tuche.*

Die Tuche, welche zur See nach China eingeführt werden, bestehen dort, je nach ihrer Feinheit, Qualität etc. unter folgenden Benennungen:

Spanish stripes.

Habit- und Ladies cloth.

Medium cloth.

Broad cloth.

Die gewöhnliche Qualität der *Spanish stripes* ist eine dünne, lose und nicht eben brillant appretirte Waare, die häufig gar nicht einmal mit dem Namen Tuch belegt wird; man sendet sie aber auch von etwas besserer Gattung, die dann *Habit-* oder *Ladies cloth* genannt wird. Letzteres ist etwas stärker gewalkt als die *Spanish stripes* und daher fester. *Medium cloth* ist wiederum feiner von Qualität und von schönerer Appretur als jenes, und *Broad cloth*, oder, wie meistens noch dabei gesetzt wird, *superfine Broad cloth*, wird die feinste Sorte genannt. Der Consum von *Spanish stripes* ist der bedeutendste und der der feineren Sorten der geringere.

a. *Spanish stripes.*

Länge: in Canton 18 und auch 24 à 25 Yds., in Shanghae und überhaupt im Norden 18 Yds. Breite: volle 62". Farben: dunkel-, mittel- und hellblau, gentianblau (gentianello oder chinchinello), schwarz, scharlach, purpur, und braun, aschfarben, grün, gelb und weiss. Leisten: nach Farbe verschieden, gewöhnlich aber gestreift (daher der Name: stripes). Vorschlag: zuweilen keiner, meistens aber ein schmaler weisser, oder von der Farbe des Tuches. Verpackung: 6 Stk. in 1 Bällchen, und 4 solcher Bällchen in 1 Ballen. Preise: sie fluctuirten in den letzten Jahren von 1 \$ bis 1 \$ 30 cts. ₰ Yd. — *Sp. stripes* finden immer Absatz; die beste Saison dafür ist in Shanghae von Juni bis December. Zoll ca. 1 \$ ₰ Stk.

b. *Ladies- und Habitchloth.*

Sind in Qualität gleich zu achten, und nur in Aufmachung etwas verschieden. Zuweilen wird auch eine *Sp. stripes*-Qualität als *Ladies-* oder *Habitchloth* aufgemacht, nur um einen bessern Preis zu erlangen. Aehn-

lich wird es auch mit den feineren Sorten gemacht. — Breite und Länge: wie Sp. stripes, in Shanghae ist die Länge auch 19 à 20 Yds. Sortiment: ähnlich wie Sp. stripes. Leisten: gefilzt und meistens gleichfarbig mit dem Tuch. Vorschlag: gleichfarbig, weiss oder gelb. Verpackung: in der Art wie Sp. stripes. Preise: 10 à 20 cts. höher.

c. Medium cloth.

Länge: in Canton 24 à 25, in Shanghae 23 à 24 Yds. Breite: in Canton 61 à 63'' in Shanghae 62 und besser noch 64''. Farben, dunkelblau, schwarz, gentian, und purpur, braun, aschfarben, lilla. Leisten: gefilzt und gleichfarbig. Vorschlag: wie Habitchloth. Verpackung: wie vorstehend. Preise: 1½ à 2 \$ ☿ Yd.

d. Broad cloth.

Länge: 25 à 26 Yds. Breite: 62 à 63''. Sortiment: ähnlich wie medium cloth. Leisten: gefilzt, gleichfarbig, meistens aber roth, gelb und weiss in schmalen Streifen, auch angenäht. Vorschlag und Verpackung: wie oben. Preise: 2 à 3 \$ ☿ Yd.

II. Camlets.

Camlets, glatte Wollenzeuge, sind ebenfalls von ansehnlichem Consum. England liefert fast den ganzen Bedarf, da die Concurrenz anderer Nationen in diesem Artikel mit den Engländern unmöglich scheint. Nur von Holland kommen aus sogenanntem Kameelgarn fabricirte Camlets (Polemiten), die höher als die englischen bezahlt werden. Der Verbrauch davon ist aber nur gering, namentlich seitdem die englischen Fabriken diese Sorte ebenfalls imitiren.

Engl. Camlets. Länge in Canton 55, in Shanghae 55 à 57 Yds. Breite in Canton 30 à 31'', in Shanghae 31 à 33''. Sortiment nach den 3 engl. Marken D, S und SS in den obengenannten Haupt- und Nebenfarben. Verpackung: 10 à 12 Stk. ☿ Ballen. Preise: 18 à 21 \$ ☿ Stk.

Holländ. Camlets. Länge: 40 à 42 Yds. Breite: 32 à 33''. Preise: 7 à 8 \$ ☿ Stk. höher als die englischen.

III. Longells.

Den sehr bedeutenden Bedarf davon liefert ebenfalls hauptsächlich England. Länge: 24 Yds. Breite: 30 à 31''. Hauptfarben: scharlach, dunkelblau, purpur und schwarz. Verpackung: 20 Stk. in 1 Ballen. Preise: 8 à 9 \$ ☿ Stk.

IV. Andre Wollenwaaren.

Wollne Decken, (*blankets*). — Sie finden in Canton guten Absatz, namentlich von Juli bis November. Weisse blankets müssen dick, von feiner, weisser Wolle, geköpert, an beiden Seiten gerauft, und mit rothen Streifen versehen sein. Länge derselben 80'', Breite 60''. Preis nach Qualität 2½ à 5 \$ ₣ ₧, oder 8 à 16 \$ ₣ Paar. 300 Paar können zur Zeit kommen.

Flanell. Ist ein Artikel, woran die Chinesen sich bisher noch nicht haben gewöhnen können. Er findet kaum, oder nur sehr langsam einen Absatz.

Wollne Socken und Strümpfe. Davon können kleine Partien zum Winter nach Hong Kong zum Bedarf für die englische Besatzung gesandt werden. Für den Consum der Chinesen aber habe ich über diese, wie auch über sonstige gestrickte und gewebte Wollenwaaren nichts, was einen günstigen Absatz verspräche, in Erfahrung bringen können. Eine Bekleidung mit diesen Gegenständen stimmt zu wenig mit ihrem Geschmacke und ihren Sitten überein, als dass sie Gebrauch davon machen sollten. Der Chinese zieht, wenn es kalt wird, immer ein Kleid über das andre, statt der Strümpfe bedient er sich eines Stückes Shirting, welches er um die Waden windet, im Winter aber nimmt er zwei solcher Stücke, und stopft Baumwolle dazwischen.

3. Uebrige Importe nach China.

Von den europäischen Producten, welche nicht den beiden vorhergehenden Rubriken angehören, ist im Vergleich zu jenen der Verbrauch nicht bedeutend. Ich will zunächst mit verschiedenen Artikeln beginnen, die hauptsächlich Bezug auf den Consum der Chinesen haben, wovon Metalle die wichtigsten sind.

Eisen, englisches. — Impt.*) \$ 132,000. Hauptsächlich wird viereckiges Nageleisen gebraucht, demnächst Bandeisen und Barren. Wird der Preis des englischen Eisens einmal sehr in die Höhe getrieben, so nehmen die Chinesen zu ihren eignen Minen Zuflucht; aus dem Grunde kommt auch das schwedische Eisen für den chinesischen Markt wenigstens für die südlichen Märkte zu theuer. In Shanghae wird es indess eingeführt.

*) Bei diesem wie bei den später genannten Artikeln der Durchschnitt der Jahre 1844 und 45 in Canton, Shanghae und Amoy.

Blei. — Import. \$ 120,000, hauptsächlich von Nord-America kommend.

Stahl. — Imp. \$ 3700, englischer und schwedischer. Er geht, $\frac{3}{8}$ bis $\frac{1}{2}$ zöllig, nur in kleinen Quantitäten nach Hong Kong.

Kupfer in Platten etc. — Impt. \$ 23,250. Kupfer und Kupfererz wird auch zuweilen von Süd-America angebracht.

Blechtafeln. — Imp. \$ 23,000.

Eisen- und andre Metallwaaren. — Die Chinesen sind bekanntlich keine Künstler in der Verfertigung von Eisenwaaren. Dennoch ziehen sie jedoch ihre schlechte aber billige Arbeit der europäischen vor, die sich deshalb noch keinen Eingang in China hat verschaffen können.

Cochenille. — Impt. \$ 14,600. Sie wird zum Färben in Seidenfabriken gebraucht, und kann von Europa mit Nutzen importirt werden.

Uhren. — Impt. \$ 38,000, aber zu gering angegeben. Früher war die Einfuhr sehr bedeutend, hat aber später abgenommen. Silberne Taschenuhren mit Secundenzeigern, die einigermaassen zuverlässig gehen und zu 8 und 10 \$ H Stk. Nutzen lassen, finden noch in ziemlicher Anzahl Absatz, ebenso Schwarzwaldener Uhren mit Schlagwerken und messingenen Ketten, ohne Wecker, und Bornholmer Uhren. Für sogenannte chinesische Uhren, d. h. geschmacklos verzierte, hat sich der Absatz verloren.

Grüne Glasscherben. — Ein Ballastartikel, der gut abzusetzen. Die Chinesen kennen unsre Glasfabrication nicht, sondern schmelzen ihre Gläser aus alten Scherben.

Flintensteine. — Impt. \$ 11,100. Es müssen schwarze, unbehauene sein; ebenfalls als Ballast zu benutzen.

Bernstein wird von den Chinesen zu Schnitzereien gebraucht.

Kleine vergoldete Knöpfe, zum Gebrauch für die Chinesen, finden Absatz. Sie müssen aber genau so gearbeitet sein, wie es verlangt wird.

Waffen. — Davon sind die Preise in den letzten Jahren sehr herabgedrückt worden. Musketen, wie solche, die in Birmingham 8 sh. 6 d. kosten und in Canton zu 3 \$ verkauft wurden, sind von den Belgiern zu $2\frac{1}{2}$ \$ abgegeben worden.

Smalte. — Impt. \$ 19,600, aber zu gering angegeben. Sie wird von den Chinesen in ihren Porcellanfabriken, und auch zum Färben des

grünen Thees angewandt. Smalte muss vom Merke FFFC und von Farbe so dunkelblau als möglich sein, und in Fässer von 1 Cwt. engl. verpackt werden. Die Chinesen sind sehr eigen in dem Artikel, und man muss daher gute Bezugsquellen haben.

Kirschenbranntwein. — Er wird von den Chinesen gern getrunken, ist ihnen aber zu theuer. Wäre er billiger herzustellen, so könnte der Consum sich vielleicht vermehren.

Pelzwerk. — Impt. \$ 62,000. Der Import zur See war früher sehr beträchtlich; weil aber jetzt der grösste Theil des Bedarfs von Russland über Land kommt, von woher die Felle billiger zu liefern sind, so hat die Einfuhr sehr abgenommen. Was jetzt noch zur See nach China kommt, wird grösstentheils von Nord-America zugeführt, und zwar zu Preisen, gegen welche die Zufuhren von Europa schwerlich Rechnung lassen. — Im Uebrigen ist für China jeder Pelz geeignet, der lange weiche Haare hat. Die Chinesen tragen nämlich die Pelzseite des Felles auf dem Leibe selbst, zu welchem Gebrauche kurze, stehende Haare nicht geeignet sein würden.

Gold- und Silberdrath findet Absatz zum Gebrauch für chinesische Stickereien. Das Verhältniss ist $\frac{2}{3}$ Gold und $\frac{1}{3}$ Silber.

Wollengarn. — Die Chinesen verstehen nicht zu sticken und findet solches daher keinen Absatz.

Teppiche sollen bisweilen von den reicheren Chinesen gekauft werden.

Salz. — Die Gewinnung desselben ist Monopol der Regierung, und es darf daher nicht eingeführt werden.

Seife. — Die kahlen Köpfe der Chinesen deuten schon auf einen ziemlich starken Verbrauch davon, sie wissen sich aber selbst ein billiges Product zu fabriciren, welches sie dem fremden vorziehen.

Schriftgüsse. — Man findet solche von chinesischen Lettern in Canton in englischen Druckereien, aber nicht bei Chinesen. Sie verfertigen hölzerne so ausserordentlich billig und schnell, dass man schwerlich einen Absatz von metallnen wird erlangen können.

Holz. — China besitzt überall nur wenig Holz und namentlich fehlt es daran an der Küste. Von Singapore und Manila wird Vieles eingeführt. In Shanghae würden ziemlich ansehnliche Partien von Holz für Hausbauten zu verkaufen sein.

Dünger. — Ladungen von Guano sind von der Westküste America's ab und zu importirt worden. Menschliche Excremente gelten aber auch etwas im himmlischen Reiche und bilden namentlich in Canton einen Handelsgegenstand von einiger Bedeutung. Das Komischste bei diesem despectirlichen Artikel ist, dass der Preis ordentlich nach der Qualität und dem Sortiment bestimmt wird. So gelten Excremente von Europäern ca. $2\frac{1}{2}$ \$, solche von den Portugiesen in Macao (Mischlingen von Portugiesen und Engländern oder Andern) $1\frac{3}{4}$ \$ und solche von Chinesen nur $1\frac{1}{4}$ \$ ꝛ Picul. Im Gegensatze zu den sonstigen Ansichten der Chinesen müssen sie sich also diesem Preisunterschiede zufolge in diesem Fache von den Europäern übertroffen fühlen.

Die meisten der vorstehend genannten Artikel sind ihres geringeren Verbrauches wegen grossen Zufälligkeiten und Schwankungen in den Preisen unterworfen. Aufgaben von Letzteren zu machen, nützt daher zu nichts. Man kann nur im Allgemeinen die Aufmerksamkeit auf diesen oder jenen Gegenstand hinlenken und angeben, welche Artikel und in wie weit dieselben sich nach bisherigen Erfahrungen als empfehlenswerth oder nicht als solche erwiesen, und in wie weit die Chinesen überhaupt geneigt sind, von dem einen oder andern europäischen Producte Gebrauch zu machen. Einer noch grössern Unsicherheit beim Verkaufe und im Preise sind aber die nachfolgenden, grösstentheils für den Platzbedarf und für die Europäer bestimmten Gegenstände unterworfen, für welche sich auch zum Theil erst in neuerer Zeit ein Absatz in Hong Kong gebildet hat. Ich gebe nämlich hierunter einen kurzen Auszug von dem Sortiment einer von Hamburg nach Hong Kong und Canton bestimmten Ladung, wie solche in den Jahren 1845 und 46 mitunter dorthin expedirt wurden. Derselbe kann natürlich nur dazu dienen, um einen ungefähren Begriff von dem Bedarf jener Plätze für ähnliche Gegenstände zu geben, und mag auch zugleich zeigen, aus wie vielen Artikeln eine Ladung von Deutschland zusammengesetzt sein muss, damit sie complet werde. Von bereits oben angeführten Importen wird man auch zugleich verschiedene in diesem Sortiment berücksichtigt finden. Dass sonst bei den wenigsten der neugenannten Artikel auf einen Absatz an die Chinesen zu rechnen, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Güter der Art müssen daher auch nach Hong Kong dirigirt werden, wo sich eine weit zahlreichere europäische Bevölkerung als in Canton und Macao findet und von wo aus diese beiden Plätze gewöhnlich versorgt werden. Auch pflegt in Hong

Kong eine ziemlich grosse Anzahl von Schiffen einzukehren, weshalb Schiffsmaterialien, Provisionen etc., so wie auch manche Gegenstände zum Einkauf für die Inseln der Südsee dort einen Markt finden.

Auszug aus dem gedachten Sortiment.

Russ. Tauwerk, 35,000 \mathfrak{R} von 3 bis 9 Zoll.

Merlien, Hüsing, Schimansgarn etc. einige 1000 \mathfrak{R} .

Theer, 100 Tonnen, Pech $5\frac{0}{2}$ Ton.

Russ. Segeltuch, Nr. 1 bis 4, 50 Stück von jeder Sorte.

Raventücher, feine und dicke, 100 Stk.

Dielen, 3 à 5 Zoll brt., 15 à 25 Fuss lg., eine mässige Partie.

Balken, von 6 à 12 \square Zoll, 28 à 30 $\simeq \simeq \simeq \simeq \simeq$

Masten und Spieren, einige.

Kanonen, 6 \mathfrak{R} ige, einige.

Taschen-Terzerolen, 100 Paar.

Pistolen in Kasten mit Zubehör, 20 Paar.

Flinten, einige, besonders Doppelläufe in Kasten.

Leinöl, in Demijohns, 300 Stk.

Farbe in Blechdosen, 30 Fass weisse, 30 schwarze und 5 grüne.

Perlgraupen, $1\frac{0}{8}$ Tonnen.

Splitpease, (Erbsen) $1\frac{0}{8}$ Tonnen.

Eidammer Käse, 300 Stk.

Mett- und Rollwürste, einige 100 \mathfrak{R} .

Schinken, 200 Stk.

Gesalz. Ochsen- und Schweinefleisch, 50 und 50 Fässer, à 200 \mathfrak{R} engl.

Butter, in Kruken von 5 \mathfrak{R} , 800 \mathfrak{R} .

Eingemachte Spargel, Erbsen und Sellerie, 1000 Blechdosen.

Gebrat. Fleisch, 100 Dosen à 1 \mathfrak{R} .

Senf, 400 Kruken.

Biscuite, feine, 200 Blechdosen.

Genever, 350 Kisten à 15 \square Bout.

Rothwein, 100 Kisten à 1 Dutz.

Cognac, 500 $\simeq \simeq$ 1 \simeq

Champagner 80 $\simeq \simeq$ 1 \simeq

Sauterne, 30 $\simeq \simeq$ 1 \simeq

Rheinwein, 100 $\simeq \simeq$ 1 \simeq

Cherry cordial 200 Kisten à $\frac{2}{2}$ Bout.

Liqueure 50 $\simeq \simeq \frac{1}{1}$ \simeq

Seltener Wasser, 160 Körbe à $\frac{2}{2}$ Kruken.

Portwein, 40 Dutz Flaschen

Eisenwaaren: Messer, Scheeren, Schlösser etc. für Europäer,
eine kleine Partie.

Cochénille, 50 Pecul.

Knöpfe, vergoldete, 50 à 60 Gross.

Smalte, 50 Cwt.

Gold- und Silberdrath, 50 Cattics.

Lack. Kalbfelle, 40 Dutz.

Papier, 50 Ries Post- und Schreibpapier.

Mobilien: Lehnstühle, Sessel, Spieltische etc.

Lederwaaren: einige Sattel und Geschirre für Ponies und grosse
Pferde.

Strümpfe für Damen, 200 Dutz.

Socken $\simeq \simeq$ 400 \simeq

Fensterglas, 200 Kisten.

Steinkohlen, eine Partie.

Eiserne Geldkisten, 10 Stk.

Glaswaaren aller Art, für einige 1000 *m* Bco.

Glasperlen, einige Kisten für die Südsee.

Spiegel, grosse, für 1000 \$.

Regenschirme, 20 Dutz.

Und ferner kleine Quantitäten von fast allen möglichen, für Europäer passenden Bijouterie- und kurzen Waaren, Putzsachen, Hausstands-Utensilien, Toilettesachen u. s. w.

In den nördlichen Häfen fanden Schiffsmaterialien und Provisionen bisher keinen Absatz, da die Schiffe sich in Hong Kong damit meistens versehen. In neuerer Zeit dürfte sich indess in Shanghae mehr Frage dafür eingestellt haben.

In Betreff solcher auf den Consum der Chinesen berechneter Artikel, womit man einen Versuch machen will, muss ich schliesslich noch bemerken, dass Auskünfte darüber im Voraus, vermittelt oder ohne Proben, zu wenig nützen. Wenn man den Chinesen ein Muster vorhält, so fragen sie sogleich, wie viel man von der Waare zu ver-

kaufen habe, geben aber auf die Antwort, dass man nur eine Auskunft wünsche, keinen Bescheid. Es scheint ihr Princip zu sein, nichts über eine Waare verlauten zu lassen, ehe sie dieselbe auch nicht zu gleicher Zeit kaufen können. Wer daher neue Gegenstände einführen will, muss gleich einen effectiven Versuch mit einer mässigen Partei von der Waare selbst machen.

Als Anhang zu den vorstehenden Nachrichten über die Importe mögen nun noch einige wenige Worte über die wichtigsten Einfuhrgegenstände von Ostindien folgen. Dies sind *Baumwolle*, *Reis*, *Zinn*, *Pfeffer*, *Stuhrohr*, *Betelnüsse*, *Sandel-* und *Sapanholz*, *Trepangs*, *Vogelnester* etc. und namentlich

Opium. — Der Werth der jährlichen Einfuhr beläuft sich, wie bemerkt, auf ungefähr 20 Millionen \$, welche grösstentheils in contantem Gelde oder mit Silber bezahlt werden. Das Hauptquantum kommt von Calcutta und Bombay, einiges auch von der Türkei. Die Opiumschiffe, Clippers, bleiben auf den Rheden und Ankerplätzen vor den Städten liegen. Dort wird der Opium in kleine chinesische Fahrzeuge übergeladen, und in diesen ans Land gebracht. Die Schmuggelei ins Innere wird mit grosser Leichtigkeit betrieben, indem sie unter dem Mitwissen der Mandarinen geschieht. Die Ankerplätze für die Opiumschiffe sind folgende: *Cumsingmoon* vor Canton, *Chinchow* vor Amoy, *Min anchorage* vor Fu-tschau, *Nangsoo* vor Ningpo und *Woo-sung* vor Shanghae. — Die wichtige Einfuhr von **chines. Leckerbissen**, als Fischmagen, Vogelnester und Biche de mar verdient auch speciellerer Erwähnung. Der eigentliche Handel mit diesen Gegenständen ist ganz in den Händen der Chinesen selbst, die auch nur allein die verschiedenen Qualitäten zu unterscheiden wissen, das Sortiren verstehen und einen Werth für die feineren Gattungen ansetzen, der ganz imaginair ist und nur von Liebhabern bezahlt werden kann. So hat man Vogelnester zu Preisen von 150 bis 1800 \$ 卄 Picul, und Trepangs von 1½ bis 80 \$ 卄 Picul. Ein Europäer wird die daraus zubereiteten Gerichte schwerlich schmackhaft finden; mehrere Mitglieder der Expedition und ich selbst haben wenigstens auf einem Mittagessen, welches wir bei einem Chinesen einnahmen, nichts Besonderes daran entdecken können. Ein chinesischer Gaumen weiss aber das Deliciöse an selbigen zu würdigen.

E x p o r t e.

Eine grosse Verschiedenartigkeit besteht in den Ausfuhrartikeln China's nicht, wenn man die mannigfaltigen Erzeugnisse seiner Industrie nicht in Betracht ziehen will, welche bisher im Handel mit Europa eine nur ganz untergeordnete Rolle spielten. Thee und Seide sind bekanntlich die beiden Producte, welche im Verkehr mit dem Auslande die grössten Capitalien in Bewegung setzen.

Bei Preisangaben von chinesischen Producten hat man sich zu bemerken, dass dieselben stets frei an Bord gegeben werden, dass also die Verladungskosten wie auch der Ausgangszoll mit darin veranschlagt sind.

A. Rohproducte.

Thee. Export *) von Thee aus China.

Jahr.	nach England		nach den Verein. Staaten.		nach dem Continent v. Europa.		nach Australien, Ostindien, etc.		zusammen schwarzer.	zusammen grüner.	Total.
	schwarzer.	grüner.	schwarzer.	grüner.	schwarzer.	grüner.	schwarzer.	grüner.			
1844	41,400	8,850	4,150	10,150	2,950 *		1,700 *		48,000	21,200	69,200
1845	41,650	12,350	6,950	13,850	3,800 *		2,400 *		51,900	29,100	81,000
1846	45,000	12,650	4,250	14,250	3,450	1,500	2,400 *		53,300	30,200	83,500
1847	45,550	7,900	4,350	13,850	3,300	1,100	900	2,950	54,100	25,800	79,900

Der Export nach dem Continente Europa's in den Jahren 1844, 46 u. 47, vertheilt sich über folgende Staaten:

	Holland	Deutschland	Frankreich	Schweden	Belgien	Total
1844	2,370	— 460	— 103	— —	— 17	— 2,950
1846	3,060	— 1,390	— 370	— 130	— —	— 4,950
1847	3,070**)	— 1,100**)	— 230	— —	— —	— 4,400

Canton hat bei Weitem den grössten Antheil an den Ausfuhr. Shanghae participirt daran etwa mit 20 $\frac{0}{0}$. Der Export von den übrigen Häfen ist aber ohne alle Bedeutung. Ningpo allein führte 1847 115,100 \mathfrak{R} direct aus.

*) Die Quantitäten der Ausfuhr sind in den nachstehenden Tabellen in runden Zahlen angegeben, und zwar immer in Tausend \mathfrak{R} . Die mit einem Stern bezeichneten beruhen zum Theil nur auf Schätzung. Die Jahreszahl bedeutet die Saison vom 1. Juli bis 30. Juni; bei 1844 z. B. die Zeit vom 1. Juli 43 bis 30. Juni 44.

***) Abweichend von obiger Aufgabe giebt eine andere den Export nach Holland mit 2,709 und den nach Deutschland mit 1400 an.

Nebenstehende Tabelle, nach den Ausfuhren der Jahre 1846 u. 47 durchschnittlich berechnet, giebt an, nach welchem Maassstabe die verschiedenen Sorten Thee ungefähr am Export nach den resp. Ländern participiren.

Nach Australien geht hauptsächlich Hay-san Skin.

Der Werth der Ausfuhr von Thee aus China betrug nach dem Durchschnitt der Jahre 1844 u. 45 — \$ 22,600,000 R Jahr.

In Canton ist die geeignetste Zeit, Thee zu laden, vom Septbr. bis Februar, während welcher Zeit die Hauptvers Schiffungen geschehen. Doch ist grüner wie schwarzer Thee auch das ganze Jahr hindurch stets zu bekommen, sowohl dort wie in Shanghae, wo das Erste der neuen Erndte im Juni eintrifft. Der Preis von Thee wird R Pecul und in chinesischem Gelde R Tael bestimmt mit feststehender Reduction von 720 Taels für 1000 \$.

Seide, rohe. — Fast das ganze Quantum der Ausfuhr geht nach England, nur die Verein. Staaten nehmen jährlich einige 100 Ballen. Der Export von den beiden Abladungs-orten Shanghae und Canton (mit Hong Kong) belief sich nach England zu: *)

1843 — 1787 Ballen à 80 Catties oder 106 $\frac{2}{3}$ R engl.

1844 — 2520 „ 1846 — 18,746 Ballen

1845 — 12,935 „ 1847 — 18,487 „

Es wurden davon abgeladen:

	von Shanghae	von Canton.
1846 —	13,146 Ballen	5600 Ballen.
1847 —	13,870 „	4617 „

Staaten.	Schwarzer Thee.							Grüner Thee.						
	Congo.	Sou-chong.	Flowerly Pekoe.	Orange Pekoe.	Capet.	Sorts.	Pou-chong.	Oo-long.	Twan-kay.	Haysan Skin.	Haysan.	Young Haysan.	Imperial.	Gum-powder.
England . .	39,200	1,695	690	2,330	1,250	610	—	—	2,590	165	1,550	2,900	890	2,300
Verein. Staaten	3,100	—	75	90	—	—	—	450	2,680	830	830	8,600	920	1,280
Holland . . .	1,500	587	290	—	—	70	—	—	168	90	83	155	45	40
Deutschland	360	140	195	—	—	10	—	—	142	90	120	115	73	32
Frankreich.	23	74	35	9	5	—	—	—	17	28	34	2	23	44

*) Auch die Jahre bis Ende Juni.

Der Werth der Ausfuhr der Jahre 1844 und 45 betrug durchschnittlich ¥ Jahr $\$$ 5,900,000.

Man unterscheidet hauptsächlich 2 Sorten, die *Tsatlee* und die *Taysaam Seide*, wovon erstere die feinste ist. Ausserdem giebt es in Canton noch eine geringere unter dem Namen von *Canton-Seide*, welche in Nr. 1, 2 und 3 classificirt wird. — Shanghae ist für rohe Seide der Hauptplatz. Sie ist dort in grossen Quantitäten das ganze Jahr hindurch zu bekommen, besonders im August, Sept. u. Octbr. Anfangs August 1846, als die Preise dort von 3 bis 400 ¥ Pecul nach Qualität standen, waren dieselben $20 \frac{0}{0}$ unter denen von 1844. Shanghae ist ohne Frage ein billigerer Markt für Seide als Canton, was auch die viel bedeutenderen Abladungen von ersterem Platze bestätigen.

Zucker, roher. — Jährlicher Durchschnitt des Exports der Jahre 1844 und 45 (von Canton) $\$$ 550,000.
Ausfuhr 1846 \approx 1,416,000.

Der chinesische Zucker wird hauptsächlich nach Bombay, Australien und dem Cap verschifft, ist aber leider kein Artikel, der sich für europäische Märkte qualificirt. Nach England haben zwar bisher einige Verschiffungen stattgefunden, dieselben können sich aber nur mit Rücksicht auf die dortigen besonderen Zollbestimmungen bei der Einfuhr einigermaassen bezahlen. Nach Hamburg kann der Zucker unmöglich rentiren, weil er zu weich (z. B. viel weicher wie der Manila Zucker) ist, wenig Korn und Kraft enthält, und ganz enorm an Gewicht verliert. Die Chinesen sollen nicht dazu zu bringen sein, ihn trocken zu liefern (abgesehen davon, dass er an und für sich weich ist). Auf einer zweimonatlichen Reise nach Sidney verlor beispielsweise chinesischer Zucker $15 \frac{0}{0}$; dies würde für 4 à 5 Monate nach Hamburg $25 \frac{0}{0}$ machen.

Taback. — Davon findet nur eine unbedeutende jährliche Ausfuhr für einige 1000 $\$$ von Canton und Amoy statt.

Alaun. — Jährlicher Export von Shanghae, Ningpo und Canton ca. 70 à 80,000 $\$$.

Rhabarber. — Jährlicher Export von Shanghae, Ningpo und Canton ca. 120,000. $\$$.

Moschus. — Jährlicher Export von Canton und Shanghae ca. 10,000 $\$$.

China Grass, oder sogenannter chinesischer Hanf, (Fasern der Sida), woraus das bekannte Grasscloth fabricirt wird. In neuerer Zeit sind Verschiffungen davon (von Shanghae und Canton) nach England gemacht.

Camphor. — Die Ausfuhr ist ziemlich bedeutend. Der Artikel fluctuirt stark im Preise. In Amoy soll er häufig billiger als in Canton zu haben sein, wenn er, von Formosa kommend, dort schon auf der Rhede übergeladen wird, und man auf die Weise den Zoll erspart. —

Die nun folgenden Producte werden fast nur von Canton allein verschifft. Die angegebenen Quantitäten der jährlichen Ausfuhr (nach den Zollregistern) sind durchschnittlich nach den Jahren 1844 und 45 berechnet. Der Gesamtexport von selbigen wie auch von den oben zuletzt genannten Artikeln ist aber weit bedeutender, indem ein ziemlich grosser Theil dieser Producte in chinesischen Jonken nach Ostindien geht und von da weiter nach Europa verschifft wird.

Cassia lignea.	Expt. ca. \$ 315,925.	Radix chinae.	Exp. ca. \$ 15,440.
Cassia flores.	≠ ≧ ≧ 7,700.	Radix galangae.	≧ ≧ ≧ 1,600.
Cassia-Oel.	≧ ≧ ≧ 14,400.	Quecksilber.	≧ ≧ ≧ 34,215.
Sternanis.	≧ ≧ ≧ 10,450.	Soya.	≧ ≧ ≧ 7,200.
Sternanis-Oel.	≧ ≧ ≧ 19,730.	Orpiment.	≧ ≧ ≧ 3,100.
Curcumae.	≧ ≧ ≧ 1,500.		

ferner: Arsenik, Gummi guttae, Cubeben, gelbes und weisses Wachs, candirter Ingwer, etc.

Ausserdem führe ich zum Schluss noch mehrere andere chinesische Producte an, die freilich entweder gar nicht oder doch nicht zur Ausfuhr nach Europa kommen, worüber es aber doch nicht überflüssig sein dürfte, einiges Nähere mitzutheilen. Nanking oder Jantzekiang-**Baumwolle.** — Dieselbe wird in China selbst verbraucht, indem das, was (am Jantzekiang) gebaut wird, im Lande reichliche Verwendung findet. Man hat sowohl weisse als gelbe, aus welcher letzterer der bekannte Nanking fabricirt wird. Die Preise in Shanghae variiren nach Qualität von 6 bis 12 \$ ꝯ Pecul.

Holzarten, wovon namentlich das *Camphorholz*, welches, weil es nicht von Würmern angefressen wird, in den heissen Ländern sehr zweckmässig zu Schränken, Koffern u. s. w. zu verwenden ist, und fer-

ner mehrere Arten von Ebenholz und Jacaranda (von China und Cochinchina) Erwähnung verdienen.

Metalle. — China ist bekanntlich reich an fast allen Metallen, aber seine Minen werden nur spärlich ausgebeutet. Man hat Gold, Silber, Eisen, Blei und Kupfer in Menge, aber dennoch führt das Land ziemlich ansehnliche Quantitäten von Metallen ein und nur Weniges von eigenem Product wird nach dem engl. Ostindien hingeführt. Ich besitze Proben von verschiedenen chinesischen Metallen, von denen ich über weisses Kupfer und chines. Zink noch einige Worte hinzufügen will. Gutzlaff sagt in seinem „*China opened*“, dass weisses Kupfer in der Provinz Yun-nan in natürlichem Zustande gefunden wird, dass die Chinesen dasselbe aber auch durch eine Composition nachahmen. Der „*Commercial guide*“ giebt diese Composition als eine Zusammensetzung von Kupfer und Eisen an. In Canton behauptete man, dass weisses Kupfer auch von Japan eingeführt wird. — Der chines. Zink, Tutenague, soll nach Einigen eine Composition von Zink, Kupfer und Eisen sein; man muss indess wohl annehmen, dass auch reiner Zink in China gefunden wird. Früher wurde von jenem Metalle ausgeführt; da man jedoch, wie gesagt wird, fürchtete, die Minen möchten versiegen, so wurde der Export später verboten. Darauf erfolgte die Einfuhr von fremdem Zink, die ein Monopol der Regierung wurde. Als aber der Friede mit England den Monopolen ein Ende setzte, und auch alle Artikel, die nicht im Zolltarif genannt waren, ausser Opium und Salz, bei Erlegung von 5% eingeführt werden durften, so musste füglich der Handel mit Zink auch wieder frei werden. Dennoch ist dieses eigentlich nicht der Fall; denn es wagt jetzt noch kein Chinese in Canton Zink zu kaufen; er thut dies aber in Hong Kong, von wo aus er denselben ins Land hineinschmuggelt.

B. Erzeugnisse chinesischer Industrie.

Die Ausfuhr derselben kann nicht genau angegeben werden. Nach den Zollregistern beträgt sie in europäischen und americanischen Schiffen etwa jährlich 3 Mill. bis 3,200,000 \$ an Werth. Sie ist aber in Wirklichkeit noch weit bedeutender, da Vieles geschmuggelt, und ein sehr grosser Theil in chinesischen Jonken ausgeführt wird.

Für den Handel mit Europa bieten die Erzeugnisse des chinesischen Kunstfleisses nur wenig Interesse, weshalb die Ausfuhr dahin auch nur geringe ist. Nach den Vereinigten Staaten geht ein ziemlich

aussehuliches Quantum von Seidenwaaren; die Hauptausfuhr findet aber nach Ostindien, Australien, dem Cap, der Westküste von America und den Inseln des Stillen Meeres statt. Der Hauptort zum Ankauf für diese Producte ist Canton, und demnächst wichtig für die Ausfuhr ist Shanghae hauptsächlich für Seidenwaaren, und Amoy für verschiedene andre Gegenstände.

Seidenwaaren. — Expt.*) von Canton und Shanghae \$ 1,850,000.

Seidenwaaren verdienen von chinesischen Industrie-Artikeln gewiss die grösste Aufmerksamkeit, und das Fabricat selbst die meiste Anerkennung. Im Lande werden dieselben bekanntlich in ungeheurer Menge verbraucht. Von den glatten (nicht gemusterten) Seidenzeugen, besonders von Tüchern, werden auch einzelne Sendungen nach europäischen Märkten gemacht. In den meisten übrigen Stoffen ist es aber, wenn man der Waare selbst und dem Gewebe auch alle Anerkennung zollt, den Chinesen nicht möglich, mit den europäischen Fabriken in Concurrenz zu treten, einmal weil ihr Fabrikwesen überhaupt unvollkommener ist, und dann weil sie in Mustern, Dessesins und dergleichen natürlich unsern Geschmack nicht zu treffen vermögen. In Canton findet man die grösste Auswahl von Seidenzeugen, Shanghae wird aber, wie man meint, in Auswahl und Billigkeit derselben nicht mehr lange gegen ersteren Ort zurückbleiben. — Die wichtigsten Gattungen der Seidenstoffe, nach den Benennungen wie sie in Canton und Shanghae bestehen, sind folgende: *Sinchews* (Tafft), *Sarsnets* (dünner Tafft für Futter), *Satins* (Atlas), *Lustrings* (figur. Atlas), *Damask satin* (Stoff zu Gardinen), glatte und figurirte *Pungees* (Tücher, unbereiteter Tafft), *Levantine* (geköperte Tücher), *Sang-zuen-fong* (ungebleichte Seide), *Soochow-*, *Nanking-* und *Hong-chew-Silks*, *Crapes* (glatter und figur. Krepp); ferner *Shawls*, schwarze *Halstücher* und andre gefertigte Seidenzeuge, so wie *Näh-* und *Stickseide*. Ausserdem findet man noch eine Menge zum Theil sehr schön gearbeiteter Stoffe, die aber meistens nur die chinesischen Namen führen. Bei Ertheilung von Aufträgen auf diese ist es eigentlich nothwendig, wenn man nicht ganz genau mit den chinesischen Benennungen bekannt ist, im Besitze von Mustern zu sein und diese einzusenden. Ich habe eine reiche Samm-

*) Hier, und wo bei den folgenden Gegenständen eine Ausfuhr genannt, ist immer der jährliche Durchschnitt der Jahre 1844 und 45 nach den Zollregistern gemeint.

lung davon mit zurückgebracht. Die chinesischen Seidenstoffe zeichnen sich grossentheils durch Schönheit und Gleichmässigkeit des Gewebes, wie durch Billigkeit aus, und namentlich sind durchgängig die Farben ausgezeichnet schön zu nennen. Grosser Fleiss wird auch auf Seidenstickereien aller Art verwandt. Ich habe Exemplare von derartigen, reich mit Gold- und Silberdrath besetzten Stoffen gesehen, die wirklich brillant waren, wengleich ich gestehen musste, dass sie, was den Geschmack betrifft, doch immer den chinesischen Typus tragen. — Die Breite und Länge der Stücke ist bei den resp. Stoffen sehr verschieden; bei manchen derselben kann man bei Bestellungen die Breite vorschreiben. Die Preise werden ¥ Stk. in $\text{\$}$ gerechnet, wobei auch grösstentheils das Gewicht des Stückes, welches in Taels bestimmt wird, berücksichtigt wird. — Der Export von Pongees, Satins, Crapes, Shawls u. s. w. nach den Ver. Staaten belief sich 1846 auf 262,129, und 1847 auf 170,295 Stk.

Grass-cloth und Garn. — Export von Canton $\text{\$}$ 26,000. Grass-cloth ist ein leichtes, glänzendes Gewebe aus den Fasern der Sida-Pflanze, welches in China die Stelle von Leinen vertritt, aber nicht dieselbe Dauerhaftigkeit besitzt. Man hat es gebleicht und ungebleicht, von grober Qualität bis zu ausgezeichneter Feinheit, in grösseren Stücken, und in der Form von Taschentüchern. Das Garn, woraus der Stoff gewebt wird, dürfte passend zur Spitzenfabrication verwandt werden. Es kostet, je nach der Feinheit, von 3 bis 6 $\text{\$}$ ¥ Catty und mehr.

Nanking. — Die chinesischen Baumwollenzeuge, obwohl von dauerhaftem Gewebe, können bekanntlich kaum im eignen Lande die Concurrenz mit den fremden aushalten. Es soll hier nur der bekannte Nanking nicht unerwähnt bleiben, obwohl der Verbrauch davon in Europa fast ganz aufgehört hat. Der Export von weissem und gelbem betrug von Canton und Shanghae $\text{\$}$ 31,500.

Lackirte Waaren. — Expt. von Canton $\text{\$}$ 24,200. In der Fabrication dieses Artikels excelliren die Chinesen, und werden darin höchstens von den Japanesen erreicht. Die Chinesen lackiren eine Menge Sachen zu ihrem eignen Gebrauch; von den Gegenständen, welche sie für Europäer verfertigen, sind es hauptsächlich Stühle, Schränke, Nähtische, Dosen, Kasten u. dergl., welche sie mit Lack überziehen und zum Theil mit Malereien in goldnem Relief verzieren. Man sieht von solchen Gegenständen sehr schöne, wenn auch zuweilen

etwas schwerfällige Arbeit, die jedenfalls in Europa nicht zu so billigen Preisen, und überhaupt wohl nicht in der Weise geliefert werden kann.

Papier. — Expt. von Canton \$ 36,450. Von den verschiedenen Sorten des chinesischen Papiers verdient für Europa eine Art groben Druckpapiers zu Preisen von 10 bis 15 \$ H Picul einige Aufmerksamkeit. Ein Picul davon hält $21\frac{1}{2}$ Ries. — Das bekannte Reispapier (aus Hollundermark gefertigt) wird in China zu Malereien verwandt.

Candieszucker. — Expt. von Canton und Amoy \$ 320,000, alles nach Ostindien. — Der chinesische Candies ist, wenn er schön ist, beinahe weiss, und ganz durchsichtig. Die Preise sind nach Qualität etwa 6 bis 8 \$ H Picul.

Zinnober. — Expt. von Canton \$ 67,550. Die Fabrication ist sehr bedeutend, und absorbiert fast die ganze Production von Quecksilber in China; denn, obwohl von Letzterem etwas ausgeführt wird, so gehört dieses Metall auch wiederum zu den Einfuhrartikeln. Der Preis von Zinnober wird H Kiste von 50 Catties bestimmt.

Koffer von Camphorholz. — Expt. von Canton \$ 16,600. Sie sind in den heissen Ländern sehr zweckmässig, da das Holz nicht von Würmern angefressen wird.

Tusche. — Man hat sie bekanntlich von sehr verschiedener Feinheit. Die gewöhnliche Tusche zum Schreiben kostet in China 60 à 75 cts. H H engl.

Die nachgenannten Artikel, nämlich:

Porcellan, wovon der Export \$ 120,000 betrug.

Thonwaaren, „ „ „ „ 8000 „

Fächer, „ „ „ „ 45,000 „

Schirme, „ „ „ „ 50,000 „

Glasperlen, „ „ „ „ 55,000 „

Mattenwerk, „ „ „ „ 110,000 „

Stuhlrohr-Arbeit, „ „ „ „ 20,000 „

Feuerwerk, „ „ „ „ 22,000 „

Elfenbein- und

Perlmutter-Arbeit „ „ „ „ 15,000 „

ferner: künstliche Blumen, Armbänder, Schuhe, Gold-, Silber-, Schildpatt-, Horn- und Schnitzarbeiten, Stücke, Gemälde und eine Menge sogenannter *Fancy-Artikel*

haben noch weniger als die vorher angeführten ein Interesse für den europäischen Handel. Viele dieser Gegenstände, wie namentlich Geschmeide, Kästchen und Körbe von Silberdrath, Schnitzarbeiten, Schachspiele und dergleichen, sind allerdings sehr hübsch gearbeitet und würden europäische Läden nur zieren, andere sind auch zum Gebrauch für die Gegenden, wohin sie bestimmt sind, sehr zweckmässig; der grösste Theil derselben passt aber wegen der Verschiedenheit des Klimas, des Geschmacks und der Sitten in Europa nicht. Man bringt von selbigen, wie namentlich von den Fancy-Artikeln, die meistens in ächt chinesischem, barockem Geschmacke gearbeitet sind, wohl einzelne für Liebhaber und als Curiosität mit, aber nicht um Geschäfte damit zu machen. China selbst, Ostindien und die andern oben genannten Gegenden sind die Märkte für solche und überhaupt für die auf der letzten Spalte angeführten Artikel.

Wegen speciellerer Mittheilungen sowohl über die Ein- als die Ausfuhrartikel, beziehe ich mich auf die Anlagen Y und Z, nebst den Mustern von Nr. 215 bis 327, so wie ferner auf 'den „*commercial guide*.“ —

Nach der vorangehenden Schilderung der Handels- und Verkehrszustände China's, bleibt es mir nun noch übrig, derselben die weitere Entwicklung und schliessliche Begründung der im Eingange dieses Berichtes ausgesprochenen Ansicht über die bisherige und zukünftige Bedeutung des chinesischen Handels für Europa und speciell für Deutschland, durch eine kurze Zusammenfassung der Verhältnisse und durch nähere Bezeichnung der gewonnenen und noch zu gewinnenden Resultate, anzureihen.

Was zunächst den Absatz der verschiedenen europäischen Industrie-Erzeugnisse in China betrifft, so sind es, wie man ersehen hat, hauptsächlich nur Baumwollen- und Wollenwaaren, welche, zum Consum für die chinesische Bevölkerung bestimmt, in grossen Massen dort Abgang finden. Es wird in China selbst ein bedeutendes Quantum von Baumwolle producirt, und ausserdem eine sehr beträchtliche Quantität von andern Ländern eingeführt*), um im Lande verarbeitet zu werden,

*) Die oestreichische Mission, welche vor mehreren Jahren China besuchte und ebenfalls den Zweck hatte, die dortigen Handelsverhältnisse einer Un-

und die unermessliche Bevölkerung mit eigenem Fabricat zu versorgen. So würden die Chinesen auch jetzt noch immerhin im Stande sein, sich ihren Bedarf von Baumwollenzeugen ganz selbst zu liefern, so wie sie sich dieselben in älteren Zeiten fast ausschliesslich selbst verfertigten. In neuerer Zeit ist aber ihr Fabricat zum Theil von dem billigen englischen Maschinengespinnst und Gewebe verdrängt worden, so dass sich für dieses ein anhaltender Begehrt eingestellt hat. Wollenwaaren demnächst sind Fabricate, welche ein Land wie China nicht leicht entbehren zu können scheint, da das Clima im Winter überall eine wärmere Bekleidung erforderlich macht, und da die Fabrication den Bewohnern etwas Unbekanntes und Fremdes ist, müssen ihnen solche vom Auslande zugeführt werden. — So zeigt sich denn ein wirklicher Bedarf für beide Fabricate, für das eine seiner Billigkeit, und für das andere seiner Unentbehrlichkeit wegen. Anders verhält es sich aber mit den übrigen Gegenständen der Einfuhr, für welche sich mit einzelnen geringen Ausnahmen bis jetzt noch kein eigentliches Bedürfniss unter den Chinesen eingestellt hat. Bei Eröffnung der neuen Häfen machte man sich überall grosse Hoffnungen von dem Abzuge, den eine so enorme Bevölkerung den Producten europäischer Industrie gewähren würde, Hoffnungen, die sich auch gewiss günstiger realisirt hätten, wenn man nicht mit einem so ganz eigenthümlichen, bei reinen alten Gewohnheiten beharrenden und dabei selbst industriellen Volke zu thun hätte. Der Absatz der Stapelartikel, namentlich der Baumwollenwaaren, hat sich allerdings, doch auch fast nur zu Nutz und Frommen Englands, bedeutend vermehrt; in ausserordentlichem Maasstabe ist dieses aber keineswegs der Fall mit den übrigen Gegenständen verschiedener Industrie, für welche man noch immer keinen Absatz von Belang hat erzielen können. Die Chinesen sind seit vielen Jahrhunderten an ihre eigenen Sitten und Einrichtungen gewöhnt, hinlänglich für ihre Bedürfnisse versorgt und selbst arbeitsam, geschickt und genügsam. Nur ein kleiner Theil des Volkes weiss etwas von fremden Ländern und deren Producten, bei weitem der grösste Theil aber kennt nur chinesische Arbeiten und Alle missachten das Ausländische und Neue. Diese Abneigung gegen Alles, was sie nicht selbst hervorgebracht und was nicht für ihre Lebensart passt, wurzelt zu tief in dem Character der Chi-

tersuchung zu unterziehen, giebt die jährliche Production zwischen 500 bis 1,000,000 Ballen an und die jährliche Einfuhr mit ca. 400,000 Ballen.

nesen, als dass man erwarten könnte, sie würden so bald von ihren Gewohnheiten abweichen, sich mehr unsern Bedürfnissen nähern und von unsern Fabricaten Gebrauch machen.

Dass unsere Industrie-Producte bisher noch keinen ansehnlicheren Absatz in China gefunden haben, liegt aber nicht allein daran, weil, wie eben bemerkt, die Chinesen kein eigentliches Bedürfniss dafür haben, oder weil sie dieselben nicht benutzen wollen. Sie können auch bis jetzt kein grösseres Quantum von auswärtigen Fabricaten als das ihnen zugeführte gebrauchen. Es ist schon darauf hingedeutet worden, in welcher ungünstigen Verhältnisse die Productenausfuhr von China zu der Einfuhr steht. Nach dem Berichte der obengedachten oestreichischen Mission betrug z. B. 1844 der Gesamtumsatz des chinesischen Handels 105 Millionen \$, wovon 63 Millionen auf die Einfuhr (mit Opium) und nur 42 Millionen auf die Ausfuhr fallen, wonach also jährlich ca. 20 Mill. \$ an edlen Metallen und Contanten zur Deckung erforderlich sind. *) Diese ungünstige Handelsbilanz entsteht durch die Einfuhr des Opiums, welche an den kleinen Plätzen, die wenig Exporte haben, fast alle andern Einfuhrartikel vertreibt, weil alles baare Geld für diesen unentbehrlichen narcotischen Stoff hingegeben wird, und welche überall in China, weil der Gegensatz beinahe nur in Silber oder Contanten bezahlt wird, den grössten Geldmangel erzeugt. Dieser Letztere wirkt natürlich in hohem Grade drückend auf den ganzen Handel, namentlich aber auf den Absatz europäischer Industrie-Producte, indem die Chinesen bei der Abgeneigtheit, die sie schon an und für sich für alles Fremde haben, nun noch weniger geneigt und im Stande sind, sich dasselbe zuzueignen. Die fremden Manufacturen finden also nur schwachen Abgang, sind nur in Tausch gegen Producte loszuwerden, für welche Letztere überdies noch ein höherer Preis erzwungen wird, der Markt wird leicht davon überführt und es sinken folglich die Preise derselben. Dieser gedrückte Zustand des Importgeschäfts in den letzten Jahren, welcher namentlich auch den deutschen Fabricanten die Concurrenz in den Wollenfabricaten so schwierig machte, ist aber wiederum nicht allein die Folge der eben angegebenen Missverhältnisse, welchen zufolge China unter den jetzigen Umständen keiner grösseren

*) Nach derselben Quelle beträgt der jährliche Ertrag der Silberminen China's ungefähr 8 Millionen \$, wovon die Regierung aber nur 4,200,000 \$ bezieht, die ihr die Pächter der Minen zahlen müssen.

Einfuhr fähig zu sein scheint; es wirkten und wirken auch ferner auf den Einfuhrhandel und die Preise der Importe noch wesentlich andere Umstände ein, zu deren Erwägung es einer ausführlicheren Auseinandersetzung bedarf.

China ist das einzige Land, welches uns Thee liefert und Thee auch wiederum in China fast der einzigste Gegenstand von grosser Bedeutung bei der Ausfuhr.*) Die Länder, in denen dieser Artikel von bedeutender Consumption ist, sind also, so lange sie das Bedürfniss dafür befriedigen müssen, in einer gewissen Abhängigkeit von China, und diejenigen, welche wenig oder keinen Thee brauchen, werden es immer schwierig finden, einen Handel von Bedeutung mit jenem Lande zu betreiben, weil es ihren Schiffen an für den einheimischen Markt passenden Retourladungen fehlt.***) Mit Ausnahme der Vereinigten Staaten, welche für Thee einen ziemlich starken Verbrauch und auch bei den Ausladungen nach China ihre eigenthümlichen Vortheile haben, ist es nur allein England, welches in Folge seiner bedeutenden Consumption des chinesischen Products in einem wahrhaft lebhaften, gegenseitigen Verkehr mit China steht, indem es zugleich Fabricate liefert, die dort einen grossen Absatz finden, und in welchen grösstentheils andere Länder nicht mit den seinigen concurriren können. Die Abhängigkeit aber, in welcher England in gewissem Maasse von China steht, besteht darin, dass der Verbrauch von Thee und die sich danach richtenden Preise einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Preise der chinesischen Märkte, und zwar nicht allein auf die dortigen Theepreise, sondern auch zugleich auf diejenigen der eingeführten Manufacturen üben, indem China nämlich, wie bereits oben gezeigt, auch für diese zum grossen Theil kein eigentliches nothwendiges Bedürfniss hat, sondern dieselben nur tauschweise zu convenirenden Preisen in Zahlung nimmt, um seinen Thee dagegen zu möglichst hohen Preisen anzubringen. Wenn also z. B. die Zufuhren des Products in England den Consum bedeutend überschreiten, und die Preise in Folge davon wei-

*) Der Export von Seide ist allerdings auch von Bedeutung, wird aber fast nur nach England gerichtet, da das Product sich nicht für die Continentalmärkte, die ihren Bedarf von andern Plätzen beziehen, eignet.

***) So zeigt es sich auch, dass nach jenen Gewässern bestimmte Schiffe oft nicht allein im Handel mit China beschäftigt sind, sondern den mit Ostindien damit vereinigen; dass sie entweder eine Ausladung nach China bringen und die Retouren von einem ostindischen Platze holen oder ihre Ladungen an verschiedenen Orten absetzen und einnehmen.

chen, so fallen dieselben darauf auch in China, der Begehr für Manufacturwaaren stockt und auch die Preise dieser gehen zurück. Ein solcher Ueberschuss der Einfuhr von Thee hat seit Eröffnung der neuen Häfen nun fast fortwährend in England stattgehabt und die Folge davon war, dass auch der Verkauf der Manufacturen in China im Ganzen keine günstigen Resultate gab und dass die übrigen Länder, denen die Concurrenz mit den englischen Fabricaten überdies schon in den wichtigsten Artikeln unmöglich ist, nur um so weniger von den ihrigen absetzen konnten. — Diese Wechselwirkung der Theepreise in Europa und derjenigen der eigentlich nur als Zahlungsmittel dagegen nach China gehenden Fabricate, ist schon von Manchem hervorgehoben worden; noch nie habe ich sie aber so deutlich begründet gefunden, als in der nachstehenden Uebersicht, welche ich nebst den daran geknüpften Bemerkungen aus Nr. 35 des „Hamburger Freihafens“ von 1848 mittheile. Dieselbe stammt, wie ich erfahre, von einem in China wohnenden Engländer und lässt einen interessanten Blick in die Verhältnisse des chinesisch-europäischen Handels thun.

„Uebersicht des Handels zwischen England und China. *)

5 Jahre nach Aufhebung des Monopols der Ost-Indischen Compagnie.

Ausfuhr v. England n. China.		1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	Durchschn.
Baumwollen-Garn	⊘ Stück	1,535,240	2,205,979	3,073,934	1,772,373	3,912,480	2,500,000
Shirting	„	189,885	247,249	308,624	250,504	680,566	335,365
Long Ells	„	101,676	139,458	137,415	59,505	115,380	110,687
Camlets	„	7,580	5,528	17,021	6,180	3,560	7,974
Wollene Tuche	„	76,763	59,505	68,042	35,281	44,781	56,874
Werth der Baumw.-W. Bc. ⊘		2,096,810	2,833,732	3,697,335	2,639,714	6,720,202	3,597,558
Werth d. Wollen-Waar. „		6,942,400	6,480,580	7,411,660	4,554,160	5,136,860	6,085,152
Total	Bc. ⊘	9,039,210	9,314,312	11,108,995	7,193,874	11,857,062	9,682,710
Ausfuhr v. China n. England, vom 1. Juli bis 30. Juni.		1834-35.	1835-36.	1836-37.	1837-38.	1838-39.	Durchschn.
Schwarzer Thee	⊘	33,705,000	41,712,500	30,849,000	26,630,000	29,025,000	32,384,200
Grüner Thee	„	8,345,000	9,534,000	10,245,000	8,890,000	9,165,000	9,235,800
Total	⊘	42,050,000	51,246,500	41,094,000	35,520,000	38,190,000	41,620,000
Verbrauch in England.		1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	Durchschn.
Schwarzer Thee	⊘	30,282,000	33,865,000	32,501,000	30,911,000	31,382,000	31,788,200
Grüner Thee	„	8,450,000	8,942,000	8,514,000	8,283,000	8,677,000	8,573,200
Total	⊘	38,732,000	42,807,000	41,015,000	39,194,000	40,059,000	40,361,400
Ausfall	⊘	—	—	—	3,674,000	1,869,000	—
Ueberschuss	„	3,318,000	8,439,500	79,000	—	—	1,258,600
Preis v. Congo am 1. Januar . . .		—	s. d. s. d. 1. — ½ à 2.5	s. d. s. d. —. 10 ½ à 2.2	s. d. s. d. 1.6 à 3. —	s. d. s. d. 1.1 à 2.4	s. d. s. d. —. 10 ½ à 1.6

*) Auf obige Uebersicht ist schon an früheren Stellen Bezug genommen worden. Es

4 Jahre Krieg und Unterbrechung des Handels.

<i>Ausfuhr v. England n. China.</i>	1839.	1840.	1841.	1842.	Durchschn.
Baumwollen-Garn \mathcal{H}	1,593,000	2,478,000	3,373,940	5,119,060	3,141,200
Shirtings Stück	482,850	428,948	714,697	565,390	552,971
Long Ells „	64,726	107,424	61,678	53,616	71,861
Camlets „	1,250	2,670	620	3,847	2,097
Wollene Tuche „	25,034	31,813	40,970	11,647	27,366
Werth der Baumw.-W. Bc. \mathcal{H}	4,176,450	4,241,636	6,689,849	6,657,260	5,441,299
Werth d. Wollen-Waar. „	2,846,560	4,164,060	3,716,560	1,925,020	3,163,050
Total Bc. \mathcal{H}	7,023,010	8,405,696	10,406,409	8,582,280	8,604,349
<i>Ausfuhr v. China n. England, vom 1. Juli bis 30. Juni.</i>	1839-40.	1840-41.	1841-42.	1842-43.	Durchschn.
Schwarzer Thee \mathcal{H}	21,340,000	20,764,676	27,129,140	39,991,312	27,307,280
Grüner Thee „	7,370,000	6,755,000	9,670,785	7,592,318	7,858,647
Total \mathcal{H}	28,714,000	27,519,676	36,799,925	47,583,630	35,165,927
<i>Verbrauch in England.</i>	1840.	1841.	1842.	1843.	Durchschn.
Schwarzer Thee \mathcal{H}	26,855,000	32,346,000	34,042,000	35,243,000	32,121,500
Grüner Thee „	7,561,000	9,113,000	9,262,000	9,054,000	8,747,500
Total \mathcal{H}	34,416,000	41,459,000	43,304,000	44,297,000	40,869,000
Ausfall \mathcal{H}	5,702,000	13,939,324	6,504,075	—	5,703,073
Ueberschuss „	—	—	—	3,333,106	—
Preis v. Congo am 1. Januar . . .	s. d. 2.3 à 2.10	s. d. 2.1½ à 2.8	s. d. 1.9 à 2.3	s. d. 1.1 à 2.3	s. d. 1.1 à 2.3

5 Jahre der Uebertreibung nach Eröffnung der Häfen.

<i>Ausfuhr v. England n. China.</i>	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	Durchschn.
Baumwollen-Garn \mathcal{H}	6,210,024	3,110,074	2,640,090	5,334,050	4,454,210	4,347,689
Shirtings Stück	1,228,796	2,375,225	2,998,126	1,859,781	1,428,970	1,978,197
Long Ells „	93,405	98,214	98,350	75,784	72,488	86,248
Camlets „	10,977	20,542	13,374	8,034	3,500	11,285
Wollene Tuche „	45,657	58,463	62,721	56,992	51,688	55,104
Werth der Baumw.-W. Bc. \mathcal{H}	11,706,584	18,181,612	22,306,927	15,680,485	12,229,895	16,021,101
Werth der Wollen-Waar. „	5,046,600	6,293,740	6,125,220	5,256,560	4,691,040	5,482,632
Total Bc. \mathcal{H}	16,753,184	24,475,352	28,432,147	20,937,045	16,920,935	21,503,733
<i>Ausfuhr v. China n. England, vom 1. Juli bis 30. Juni.</i>	1843-44.	1844-45.	1845-46.	1846-47.	1847-48.	Durchschn.
Schwarzer Thee \mathcal{H}	42,547,519	39,775,157	45,242,587	45,558,928	41,000,000	42,800,000
Grüner Thee „	9,296,548	11,732,909	12,973,947	7,825,111	7,000,000	9,750,000
Total \mathcal{H}	51,844,067	51,508,066	58,216,534	53,384,039	48,000,000	52,550,000
<i>Verbrauch in England.</i>	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	Durchschn.
Schwarzer Thee \mathcal{H}	38,092,000	39,271,000	41,295,000	42,243,000	43,000,000	40,780,000
Grüner Thee „	8,585,000	9,156,000	9,696,000	8,904,000	9,000,000	9,070,000
Total \mathcal{H}	46,677,000	48,427,000	50,991,000	51,147,000	52,000,000	49,850,000
Ausfall \mathcal{H}	—	—	—	—	4,000,000	—
Ueberschuss „	5,167,067	3,081,066	7,225,534	2,237,039	—	2,700,000
Preis v. Congo am 1. Januar . . .	s. d. .11 à 2.—	s. d. .10 à 2.4½	s. d. .8½ à 2.2	s. d. .8½ à 2.1	s. d. .7 à 1.9	s. d. 7 à 11

ist wohl kaum nöthig, darauf aufmerksam zu machen, dass selbige jedoch nicht den ganzen Handel mit England darstellt.

Aus vorstehender Uebersicht des Handels zwischen England und China während drei verschiedener Perioden:

1. Von 1834 bis 1838. 5 Jahre nach Aufhebung des Monopols der Ostindischen Compagnie;
2. von 1839 bis 1842. 4 Jahre politischer und mercantilischer Störung;
3. von 1843 bis 1847. 5 Jahre nach dem Frieden und der Eröffnung der Häfen,

lassen sich folgende wichtige Resultate ziehen:

1) Dass die eigentliche Basis des Handels zwischen England und China der Verbrauch des Thees in England ist; dass durch das von der Natur überlieferte Monopol der Production China in einem weit vortheilhafteren Verhältniss steht wie England, dem der Thee zum Lebensbedürfniss, zur nothwendigen Quelle einer Staatseinnahme geworden; dass mit einem Worte England des Thees bedarf, China nur nimmt was unter den Zahlungsmitteln, welche England anbieten kann, ihm am besten convenirt.

2) Dass es daher England von der grössten Wichtigkeit sein muss, den Verbrauch des Thees auf alle mögliche Weise zu vermehren, einentheils des Genusses und der daraus entspringenden Staatseinnahme wegen, anderntheils zur Förderung der Production solcher als Zahlungsmittel dienenden Artikel.

3) Dass aber auf die Vermehrung oder Verminderung des Verbrauches von Thee der Preis den wesentlichsten Einfluss hat, dass die Consumption steigt, so wie der Preis fällt, und fällt, so wie der Preis steigt; dass unter obwaltenden Verhältnissen der Preis von Thee in England seinen niedrigsten Standpunkt, die Consumption ihre grösste Ausdehnung erreicht hat, und bis der übermässige Zoll von 2 s. $2\frac{1}{4}$ d. £ ℥ reducirt und den Consumenten der Artikel dadurch ermässigt worden, weder an eine fernere Steigerung des Verbrauchs und der daraus entspringenden Staatseinnahme, noch eine vortheilhafte Production der als Gegensatz dienenden Artikel zu denken, eher ein Rückgang Aller möglich ist.

4) Dass in Ermangelung eines Ueberflusses an edlen Metallen oder sonstiger Rohstoffe, den Bedürfnissen Chinas entsprechend verfertigte Baumwollen- und Wollenwaaren und zwar jene mehr als diese, hauptsächlich die Zahlungsmittel für den in England erforderlichen Thee geworden sind, dass wenn auch der Bequemlichkeit wegen auf beiden

Seiten sogenannte Preise existiren, doch, genau genommen, der Handel zwischen England und China ein reiner Tauschhandel ist, in welchem Thee gewissermaassen das Maass des Werthes abgiebt.

5) Dass oft die Quantität der Ausfuhr von Manufacturwaaren von England nach China nicht allein im Allgemeinen die Quantität der Ausfuhr von Thee von China nach England regulirt, sondern auch fast in jedem einzelnen Falle durch die Quantität von Baumwollen- oder Wollenwaaren, welche für ein gegebenes Quantum Thee in Zahlung gegeben werden muss, mehr oder minder, je nachdem mehr oder minder zugeführt worden, ein forcirter oder nur natürlicher Begeh nach Thee entsteht; und endlich, dass aus eben diesem Grunde die Quantität der Ausfuhr von Manufacturwaaren von England nach China in einem Jahre den Preis von Thee in England im nächst folgenden Jahre bedingt, ihn steigert, so wie die Ausfuhr gefallen, ihn drückt, so wie sie gestiegen war.

6) Dass die Resultate, welche sich in dem Handel zwischen England und China herausstellen, sich, wenn die Verhältnisse dieselben, im Allgemeinen auch auf andere Länder, so auch auf Deutschland ausdehnen müssen.“

Wenn wir die obigen, aus der vorangehenden Uebersicht gemachten Folgerungen mit Bezug auf das vorher von mir Gesagte, im Wesentlichen zusammenziehen, so finden wir, dass, so lange China, wie es oben ausgedrückt ist, das Monopol der Theeproduction besitzt, keine andern Exportartikel von Bedeutung oder keinen Ueberschuss an edlen Metallen hat und die Chinesen nicht ein grösseres Bedürfniss für unsre Fabricate zeigen, so lange wird auch immer der Bedarf von Thee in England (oder Europa überhaupt) im Allgemeinen die Quantität der nach China gehenden Fabricate und den Gang der Preise derselben bestimmen.

Die oben angedeutete specielle Anwendung jener Resultate auf Deutschland würde unbedingt stattfinden können, wenn die Verhältnisse ganz gleich wären. Dies ist aber nicht der Fall, denn England ist in den Theepreisen fast nur allein von seiner eigenen Consumption abhängig, während die Preise in Deutschland immer wesentlich von den englischen influirt bleiben, und Deutschlands Consumption von Thee daher keinen wichtigen Einfluss auf die Preise von Importen und Exporten auf den chinesischen Märkten ausüben kann, wenigstens nicht so lange es keine Artikel dahin ausführt, worin andere Nationen nicht mit ihm concurriren können. In sofern aber, dass bei günstigen Conjunctionen im englischen

Geschäft auch Deutschland einen bessern Markt für die Rückladungen findet, oder deutschen Fabricaten die Concurrenz und der Absatz auf chinesischen Märkten leichter wird, würde auch immer die Vermehrung der Consumption von Thee und der Aufschwung in den Preisen vortheilhaft auf dessen Handel mit China einwirken.

Deutschland würde also nach Obigem vom chinesischen Handel hauptsächlich Vortheil erndten können, wenn derselbe auch für England günstige Chancen bietet. Wie kann es aber von andern Ländern unabhängig und selbstständig in seinen Beziehungen mit China werden?

Es würde dieses einentheils geschehen können durch eine ansehnliche Zunahme der Theeconsumtion, die sich aber nicht erzwingen lässt, und wofür auch keine Aussicht vorhanden ist. Es wird aber ferner dadurch möglich werden, wenn sich in China künftig mehr für Deutschland geeignete Exporte fänden, und wenn Deutschland mehr Fabricate nach China führte, welche für den Consum der Chinesen passen und in welchen es die Concurrenz mit andern Nationen bestehen kann, oder worin andere Länder nicht mit ihm concurriren können.

Es fragt sich nun, welche Hoffnungen hat man für diese Eventualitäten und überhaupt für eine solche Veränderung und Besserung der Zustände in China, welche für die Belebung des europäischen und besonders des deutschen Handels mit jenem Lande einen günstigeren, und den gehegten Erwartungen mehr entsprechenden Erfolg in Aussicht stellen?

Die Chinesen für einen lebhafteren gegenseitigen Austausch von Producten mit fremden Völkern zu gewinnen, kann hauptsächlich nur durch einen sich immer freier gestaltenden Verkehr erreicht werden. Je mehr sie mit Ausländern in nähere und allgemeine Berührung gebracht werden, desto mehr werden sie von ihrer Einseitigkeit ablegen, desto geneigter werden sie sein, von fremden Gegenständen, die ihnen nützlich und passend scheinen, Gebrauch zu machen und desto grössere Aufmerksamkeit werden sie darauf verwenden, den Fremden für die von ihnen erhaltenen Producte wieder andere von ihren eigenen, welche für diese Letzteren Werth haben, zurückzugeben. Was der Kaiser des himmlischen Reichs mit Rücksicht auf die Freiheit des gegenseitigen Verkehrs bisher seinen Kindern und den Barbaren*) eingeräumt hat,

*) Barbaren werden von den Chinesen alle die Menschen genannt, die ihre Haare auf dem Kopfe nicht abrasiren, und keine Zöpfe tragen, — also alle Nicht-Chinesen.

ist noch sehr wenig. — Sehen wir, was die Zeit uns bis jetzt gebracht hat. Während 200 Jahren durften die Fremden nur einen kleinen Fleck am Tschu-Kiang in Canton besuchen und damals war der Handel überdies nur in Händen von mit Monopolen ausgestatteten Compagnieen europäischer Staaten und sonst wusste Niemand etwas über denselben. Diese Monopole sind seitdem gefallen, und seit 5 Jahren ist die Freiheit, mit Fremden zu verkehren, im Ganzen auf 5 Hafensplätze ausgedehnt worden. Was sind aber diese 5 Häfen gegen das grosse, noch immer für uns verschlossene China, und die wenigen Bewohner der Küstenplätze gegen die unermessliche Bevölkerung des ganzen Reichs? Was weiss diese Letztere von den Fremden und was kennt sie anders von der Welt als China?

Wir sehen also, dass unser Verkehr mit China auch bis jetzt nur ein sehr beschränkter ist und dass wir nur auf einen sehr kleinen Theil des Landes einen geringen Einfluss üben konnten. Wir sehen aber auch, wenn wir die Erfolge der letzten 5 Jahre mit der früheren Zeit vergleichen, dass wir in jenen einen unverhältnissmässig grossen Schritt vorwärts gekommen sind. Der Handel hat sich ansehnlich vermehrt, und die Aufmerksamkeit aller Länder auf sich gezogen; er ist wohl geregelt und vor den Chikanen der chinesischen Behörden gesichert, man kann in allen Angelegenheiten direct an die Regierung appelliren, und der erweiterte Verkehr hat auch in sofern schon jetzt gute Früchte getragen, dass in den neugeöffneten Häfen das Volk eine weit grössere Geneigtheit mit den Fremden umzugehen, kundgiebt, und den Nutzen eines gegenseitigen Austausches von Producten mit andern Ländern immer mehr einzusehen scheint.

Erwarten wir, wie es weiter gehen wird. Welchen wohlthätigen Einfluss auf den Handel würde zunächst nicht schon der Umstand haben, wenn die Einfuhr von Opium und namentlich der Anbau desselben in China selbst gestattet würde. Dass dieses über kurz oder lang einmal geschehen muss, ist wohl keinem Zweifel unterworfen. Und wird China überhaupt vor Veränderungen oder gar vor Umwälzungen, deren das Land früher schon so viele erschütternde erlitten hat, künftig frei bleiben? Ich erinnere mich mit Rücksicht darauf einer Aeusserung von Gutzlaff, den ich die Ehre hatte, persönlich kennen zu lernen, und welchen ich fragte, ob er glaube, dass bald grossartige Veränderungen in China eintreten könnten, welche die Fremden in eine engere Verbindung mit den Chinesen bringen dürften. Er versetzte darauf, dass

für die Verwirklichung einer grössern Annäherung an diese in dem Character der Chinesen zunächst allerdings wenig Aussicht läge, dass aber, was geschichtliche Veränderungen beträfe, er allerdings eine grössere Staatsumwälzung bei dem Tode des jetzigen Kaisers, zu dessen Nachfolger es verschiedene Prätendenten gäbe, wohl für möglich halte, und dass eine solche dann auch auf die Verbindung mit fremden Völkern vielleicht von günstigem Einfluss sein könnte.

Solche Ereignisse können aber auch noch fern, sehr fern sein, und es ist vielleicht jetzt noch zu früh, schon auf Eventualitäten dabei hinzudeuten. Wer kann aber wissen, wann sie eintreffen können? Der Despotismus, welcher in China in einer so vollendeten und absoluten Form wie sonst nirgendwo besteht, muss auch dort einmal brechen, und das Volk dann zu einer grössern Gemeinschaft mit den Bewohnern fremder Länder hingeleitet werden. Die Stufe der Cultur, auf welcher die Chinesen stehen, ist vielleicht noch höher als wir glauben, wir haben aber dennoch die Ueberzeugung, dass wir ihnen weit vorausgeeilt sind, dass wir eine ungleich höhere und edlere geistige Richtung verfolgen als sie, und dass wir daher bei näherer Verbindung mit ihnen einen grossen und segensreichen Einfluss auf sie üben müssten. Dieser Einfluss muss dann auch in materieller Rücksicht vortheilhafte Folgen nach sich ziehen, und er wird vielleicht dem Handel einst eine Bedeutung geben, von der wir uns jetzt noch keinen Begriff machen.

China ist gewiss ein Land, welches trotz der Mannigfaltigkeit in seinen Erzeugnissen, der Verschiedenheit seines Climas u. s. w. des Handels mit dem Auslande sowohl mit Rücksicht auf die Einfuhr fremder Fabricate als besonders ausländischer Rohstoffe nicht entbehren kann. Der nach so langem Stillstande erweiterte Verkehr mit den Fremden muss mit der Zeit zu grösseren Ausdehnungen führen, es werden sich immer mehr neue Ideen verbreiten, neue Verbindungspuncte sich bilden, und das alte Absperrungssystem muss endlich erliegen. Der langsame Schritt der Chinesen muss uns nicht hindern, mit Ruhe und Ausdauer fortzustreben, um sie mehr und mehr an die bessern europäischen Arbeiten zu gewöhnen. Man muss nicht zu viel, und dieses nicht zu schnell erwarten, sich nach ihren Forderungen auf das Genaueste richten, und ein wachsames Auge auf alle ihre Bedürfnisse und auf den Gang ihres Handels überhaupt haben. Verkennen können wir es nicht, dass uns schon jetzt einzelne nicht ganz un-

wichtige neue Absatzquellen eröffnet sind und dass sowohl der Handels- als der Schifffahrtsverkehr der europäischen Staaten mit China überhaupt einen neuen und keineswegs erfolglosen Aufschwung genommen hat. Verkennen können wir aber auch ferner nicht, dass wenn die stattgehabte Vermehrung des Verkehrs unsern Erwartungen demungeachtet nicht entsprochen hat, und diese sich nur in gewissem Maasse und langsam verwirklichen können, sich doch in den Erfolgen, die uns die letzten 5 Jahre gebracht haben, für den Handel im Allgemeinen ein wichtiger Fortschritt herausgestellt hat, und dass wir daraus für eine künftige grössere Bedeutsamkeit des chinesischen Handels neue Hoffnung schöpfen können. —

Ueber den Verlauf des Geschäfts mit Deutschland in den letzten Jahren mögen noch einige wenige Worte folgen. Wenn auch manche Unternehmungen von Fabricanten und Andern gut ausfielen, so haben doch im Allgemeinen die für den Consum der Chinesen bestimmten Gegenstände wenig Vortheil gelassen. Es werden indess auch günstigere Chancen eintreten und der Fabricant darf sich deswegen nicht abschrecken lassen. Er muss vor allen Dingen nur nicht vergessen, dass die Chinesen ein ganz absonderliches, krittelliges und eigensinniges Volk sind und dass daher eine bis in die kleinsten Einzelheiten gehende Kenntniss des Geschäfts für ihn ganz besonders nothwendig ist. Nur wenn er die Forderungen, welche von Seiten der Chinesen gemacht werden, auf das Genaueste erfüllt, und wenn er stets auf ihre Bedürfnisse ein wachsames Auge hält, kann es ihm gelingen, seinem Fabricate Absatz zu verschaffen, oder gar neue Gegenstände bei ihnen einzuführen. — Was auf der andern Seite die Art und Weise betrifft, wie ein Geschäft in Exporten von China am vortheilhaftesten zu führen, also wie der Thee am billigsten zu kaufen sei, so halte ich es nach den dermaligen Verhältnissen für den richtigsten Weg, wenig oder gar nicht in Fabricaten zu bezahlen, sondern im baaren Gelde, welches die Chinesen so nöthig haben. Ich leite diese Ansicht schon aus dem Zustande und Gange des chinesischen Geschäfts, wie dieses weiter oben geschildert, ab; bestätigt wird sie aber auch noch durch das Raisonement eines mit den Verhältnissen sehr vertrauten Freundes in China, welcher mir im Mai 1847 in folgenden Worten über diesen Gegenstand schrieb: „Betrachten wir die Resultate des Geschäfts der Engländer und desjenigen der Amerikaner. Erstere sind nur darauf bedacht, ihre Manufacturen loszuwerden und nehmen

die chinesischen Producte dagegen in Tausch; der Verkauf der Letzteren zeigt ihnen also den wahren Preis, den sie für ihr Fabricat bekommen haben. Die Americaner sind hier um Thee zu kaufen, und zwar für baares Geld, weshalb sie darauf bedacht sind, dies so billig wie möglich herauszulegen. Da ich die Resultate beider Operationen vor mir habe, finde ich, dass die Engländer einen sehr schlechten Preis für ihre Baumwollenwaaren bekommen, und die Americaner für ihr baares Geld sehr billigen Thee kaufen, d. h. Letzterer holt zu Hause einen Preis, der einen kleinen Vortheil lässt, während der Thee in England mit Verlust verkauft wird. Ich führe dieses an, auch um Ihnen zu zeigen, wie Unrecht man thut, nach dem Resultate der Theeverkäufe in England zu urtheilen, denn für harte Thaler würde hier Thee zu kaufen sein, woran in England noch Geld verdient wird. Ein Schiff, nur um Thee zu laden herauszuschicken, scheint mir daher eine sicherere Unternehmung zu sein, als viel zu importiren, aus dem einfachen Grunde, weil wir von Allem überführt werden, und der Chinese für baares Geld gern 25 $\frac{1}{2}$ billiger seine Producte weggiebt, als unsere Industrie-Artikel in Zahlung nimmt. Und ohne Tausch ist hier fast nichts mehr zu verkaufen. Ein Schiff muss aber direct herauskommen, da durch das Anlaufen in Batavia, Singapore oder andern Plätzen zu viel Zeit und oft günstige Chancen verloren gehen, die durch den kleinen Gewinn an Fracht nicht aufgewogen werden können. Die Americaner und jährlich 1 oder 2 Franzosen kommen immer direct und fahren am besten dabei.“

Noch Einiges über den Verkehr der Europäer mit den Chinesen, über die Respectabilität der Letzteren u. s. w.

Ueber den Verkehr der ausländischen Kaufleute mit den Chinesen, so wie sich die Verhältnisse seit Eröffnung der neuen Häfen gestaltet haben, ist schon am Eingange dieses Berichtes das hauptsächlichste angegeben worden; hier sollen nur noch einige Nachträge folgen, die specielleren Bezug auf das Geschäft an den resp. Plätzen selbst haben.

In Canton geschehen die Unterhandlungen im kaufmännischen Leben zum Theil mit den Ankäufern oder Verkäufern direct und zum Theil durch Vermittelung von chinesischen Maklern. Solche Chinesen,

die noch in gewisser Abhängigkeit von den früheren alten Hong-Kaufleuten stehen, oder überhaupt die älteren Hong-Kaufleute sollen gemeinlich rechtschaffen und ehrlich sein. Man hat unter Anderm wiederholte Beispiele, dass sie noch nach langer Zeit den Schaden an einer von ihnen gekauften Waare, welcher durch fehlerhafte Verpackung oder durch sonst ein Versehen entstanden, vergütet haben und das auf keinen weiteren Beweis hin, als blos im Vertrauen auf die Richtigkeit der Aussage. Dahingegen ist bei den Uebrigen, den sogenannten *Out side-Händlern*, die grösste Vorsicht nöthig, um nicht auf die eine oder andere Weise übervorthelt zu werden, da die meisten dieser Leute, welche hauptsächlich nur auf den augenblicklichen Gewinn sehen, eine innere Befriedigung und ein Verdienst in Anwendung der grösstmöglichen Schlaueit finden. Die einzige Schande für sie liegt nicht in der Handlung selbst, sondern darin, bei einem Betrüge entdeckt zu werden, und in solchem Falle klagen sie sich der Dummheit an. Der grösste Theil der Chinesen macht sich somit wohl allerdings ein Vergnügen daraus, die Fremden zu hintergehen, wo es geschehen kann; indessen, wie vorher bemerkt, Alle darf man sie doch nicht für Betrüger halten.

Ebenso sind auch viele der alten Hong-Kaufleute sehr vermögend, einige sogar reich; im Verkehre mit den unbedeutenderen Kaufleuten und Händlern dagegen, von denen sich in den letzteren Jahren eine grosse Anzahl gebildet hat, muss viele Vorsicht angewandt werden; sie genossen wenigstens derzeit im Allgemeinen eines schlechten Credits.

In Amoy und Shanghae gibt es bis jetzt keine eigentliche chinesischen Kaufleute. Die Unterhandlungen geschehen dort fast ausschliesslich durch Makler, die mit den am Platze oder weiter im Innern wohnenden Fabricanten und Händlern die Geschäfte abschliessen.

Directe Geschäfte zwischen Chinesen und Europäern (d. h. in Europa wohnenden Kaufleuten) sind bis jetzt schwerlich vorgekommen; dagegen werden manche Umsätze zwischen den Chinesen in China und den in Ostindien wohnenden durch Vermittelung europäischer Häuser gemacht, und ebenso gehen manche Consignationen von Producten für Rechnung von Chinesen nach Europa, auf welche ihnen europäische Etablissements in China Vorschüsse leisten.

Jeder europäische Kaufmann in China hat auf seinem Comptoir einen Chinesen, Comprador genannt, (nicht mit dem Schiffs-Comprador

zu verwechseln), welcher hauptsächlich das Zahlungswesen unter Händen hat und in dieser Eigenschaft auch wohl Shroff genannt wird. Shroff ist sonst der allgemeine Name für denjenigen, welcher das Geld wiegt. In Canton lässt man sich für einen solchen Comprador die Garantie eines soliden Hong-Kaufmannes geben, und der Comprador muss dann wieder für die ganze übrige chinesische Dienerschaft sicher stehen.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Gewicht und Geld sind in China in ihrem Verhältnisse zu einander aufs Beste geregelt, indem für Beides die gleiche Basis dient. Folgende Tabelle zeigt das Verhältniss:

Pecul.	Catty.	Tael.	Mace.	Candarin.	Cash.	Engl. avoir du pois ₯	Engl. grains Troy-Gewicht
1	100	1,600	16,000	160,000	1,600,000	133 $\frac{1}{3}$	
	1	16	160	1,600	16,000	1 $\frac{1}{3}$	
		1	10	100	1,000	onz. 1 $\frac{1}{3}$	579.84
			1	10	100		57.984
				1	10		5.7984

Der Pecul à 100 Catty und von 133 $\frac{1}{3}$ ₯ engl. wird als Handlungsgewicht in Anwendung gebracht; der Tael à 10 Mace à 10 Candarin à 10 Cash oder Tseen dient als Gewichtsbasis bei Auszahlungen in Geld oder edlen Metallen und ist daher nur ein imaginaires, nominales Geld.

Chinesische Gold- und Silbermünzen giebt es nicht; deren Stelle vertreten diese beiden Metalle in ihrer natürlichen Gestalt und zwar namentlich Silber, und ferner die von fremden Plätzen zugeführten spanischen und americanischen Dollars, welche in allen 5 Häfen, so wie in Hong Kong und Macao im Umlauf sind. Die einzigen chinesischen Münzen sind die sogenannten Cash (wovon 1000 = 1 Tael sind). Sie sind nicht geprägt, sondern aus einer Composition von Kupfer und Tutenague gegossen, und haben ein Loch in der Mitte, um sie mittelst eines kleinen dadurch gezogenen Strickes besser transportiren zu können. Diese *Copper-cash* sind in grossen Massen vorhanden, es werden oft ansehnliche Quantitäten davon aufgekauft und zu Remessen nach Ostindien, namentlich nach Bali zum Ankauf von Reisladungen benutzt. Im Lande dienen sie jedoch hauptsächlich nur als Scheidemünze unter dem Volke, während, wie bemerkt, alle kaufmännischen und andern Auszahlungen in den verschiedenen Häfen, theils in Silber, hauptsächlich aber in Dollars gemacht werden.

Der Werth von Silber und Gold wird natürlich nach dem Feingehalte berechnet. Man nimmt zur Bestimmung desselben 100 Theile an, *touches* genannt; es sei z. B. Gold 94 *touches*, so sind 6 Theile legirt und der Rest reines Metall. Die spanischen Thaler werden auch gewogen und nicht nach dem Stück bezahlt. Man wendet beim Abwägen derselben nach Taels, in Canton, wenn kein anderer Cours verabredet, die Reduction von 717 Taels = 1000 \$, und an den übrigen Plätzen, unverändert die Reduction von 720 Taels = 1000 \$ an.

Der Werth der verschiedenen Arten Dollars ist nach deren Gepräge und Gehalt sehr verschieden. In Canton haben Shroffs und chinesische Kaufleute den übeln Gebrauch, in die spanischen Dollars (besonders in die Carolus IV.-Dollars) einen Stempel zu hauen, wodurch, abgesehen von dem Verlust an Gewicht und Reinheit, das Geldstück, nachdem es in einer Menge verschiedener Hände gewesen ist, oft so zugerichtet wird, dass von dem Gepräge nichts mehr zu sehen ist. In Shanghae pflegen sie nur ein schwarzes, wieder verwischbares Zeichen darauf zu setzen. Ein vernünftiger Grund für diese Verunstaltung der Geldstücke lässt sich nicht angeben; es ist nichts anderes als eine chinesische Caprice. Sie wissen, dass die alten Säulenpiaster von Carolus IV. die besten sind und zeichnen sie deshalb noch einmal, damit, wie sie sagen, keine Verwechslung möglich sei. Diese eben genannten Piaster, welche in Canton „*old head Dollars*“ und in Shanghae „*Shanghae-Dollars*“ genannt werden, sind an allen Plätzen die gesuchtesten; sie werden gegen andre Sorten mit Prämie bezahlt, in Canton zu Zeiten selbst bis 12 $\frac{0}{0}$ (während Ferdinand-Dollars vielleicht zur selbigen Zeit *al pari* oder etwas höher stehen). Mexicanische Piaster nehmen die Chinesen nur gegen einen Disconto von 5 à 1 $\frac{0}{0}$ in Canton und ca. 5 $\frac{0}{0}$ in Amoy und Shanghae. Andere Arten (*Republican-Dollars*) sind noch weniger courant. Die zerhauenen spanischen Dollars von Canton nimmt man in Shanghae auch nur gegen Disconto oder auch gar nicht. In Canton werden für die bessern Dollar-Sorten die höchsten Prämien bezahlt; selbst von Shanghae gehen nicht selten Sendungen von spanischen Thalern und Metallen dahin, welche zeigen, dass letzterer Platz in seinem Geldverkehr in günstigerem Verhältniss steht als Canton.

Der Werth eines Dollars in Cash variirt natürlich sehr nach dem Gewichte und dem Preis desselben (etwa von 900 bis 1300 Cash.) Der Tael soll in Dollars 1, 389 à 396 halten, ist also ungefähr zu 1 $\frac{2}{3}$ \$ anzunehmen.

In *Macao* rechnet man ebenso wie an den chinesischen Plätzen, während in *Hong Kong* schon mehr das englische System Geltung gewinnt. Es sind an letzterem Orte bei Auszahlungen, wenn nicht ausdrücklich spanische Thaler bestimmt werden, meistens mexicanische gemeint. Auch bedient man sich dort der ostindischen Rupien, die einen gesetzlichen Cours von 225 bis 227 Rup. ₡ 100 mexic. $\text{\$}$ abwechselnd annehmen, je wie die Regierung sich veranlasst findet, solchen zu stipuliren. Ebenfalls sind Soverains courant.

Alle Zölle und Abgaben für Schiffe sind in China in reinem Silber (hier *sycee-silver* genannt) zu bezahlen, und für die Anschaffung desselben wird von dem europ. Handlungshause in China den auswärtigen Geschäftsfreunden ein Aufgeld gegen gewogene spanische Thaler (eigentlich gegen das legirte Dollarsilber) berechnet, welches etwa zwischen 2 und 6 $\frac{0}{0}$ variirt. Auch die Unkosten für Schmelzen etc., so wie der kleine dabei entstehende Verlust an Silber sind zu berücksichtigen. Die ganze Berechnung stellt sich beispielsweise wie folgt:

Gesetz, der zu bezahlende Zoll für importirte

Waaren sei Taels 132. 4. 8. —.

Schmelzen, Umschmelzen und Verlust dabei

T. 1. 4. 3. —. $\frac{0}{0}$ \approx 1. 8. 9. 3.

Premie für Sycee-Silber

T. 134. 3. 7. 3.

T. 2. 5. 5. —. $\frac{0}{0}$ 3. 4. 2. 6.

T. 137. 7. 9. 9.

à 717 T. ₡ 1000 $\text{\$}$. . . $\text{\$}$ 194. 09.

In Betreff der Reduction von Taels zu Dollars ist noch zu merken, dass in Canton fast alle Baarzahlungen und daher auch alle Berechnungen an Auswärtige für Zölle u. s. w. in Taels feststehend nach dem Verhältnisse von 717 Taels für 1000 $\text{\$}$ zu Dollars reducirt, während in Facturen von Thee und Wachs, welche Artikel die einzigen sind, deren Preis in Taels notirt wird, immer 720 Taels für 1000 $\text{\$}$ angenommen werden.

In Amoy und Shanghae ist dagegen bei allen Transactionen die feststehende Reduction: 720 Taels ₡ 1000 $\text{\$}$.

Die fremden Kaufleute in China führen Rechnung und Buch in (Nominal-)Dollars zu 100 Cents.

Es wird in China hauptsächlich gewechselt: auf London und Liverpool, zum Course, variirend von 4 sh. 2 à 6 d. ₤ \$, 6 Monat Sicht. Doch sind fremde Wechsel nur in Canton courant zu begeben. Aus der allgemeinen Darstellung des Handels geht schon hervor, dass, weil der grösste Theil der Einfuhren nur in Tausch gegen Producte anzubringen ist und viele Geschäfte auch contant abgemacht werden, im Vergleich zu der grossen Bedeutsamkeit des Handels wenig gewechselt werden kann. In Amoy und den andern kleinen Plätzen sind Wechsel-Transactionen meistens nur durch Vermittelung von Häusern in Hong Kong und Canton zu beschaffen. Selbst in Shanghae ist es noch schwierig, Papier auf fremde Plätze zu erhalten; der Cours, welcher dort notirt wird, ca. 4 sh. 6 d. ₤ \$, ist fast immer nur als nominell anzusehen. Nur in Canton und Hong Kong, wo der Verkehr am lebhaftesten ist und wo die Umsätze mit Indien für englische Rechnung häufig viele Wechsel auf den Markt bringen, sind diese immer anzuschaffen. Es werden dort zur Begebung derselben, wie auf den ostindischen Plätzen, grösstentheils bestätigte Credite oder Verladungs- und Versicherungs-Documente erfordert.

Es wird in Canton und Hong Kong auch auf Calcutta und Bombay abgegeben, zu 212 à 214 Rup. ₤ 100 \$, 30 T. S. — Wechsel auf Hamburg sind nur einzeln anzubringen, zu ca. 46 à 48 β bco. ₤ 1 \$. Auf Frankreich wurde zur Zeit meiner Anwesenheit in Macao mitunter auf das Gouvernement gezogen zu ca. 6 Frs. ₤ 1 \$.

Gewichte, Maasse etc.

Das Handelsgewicht ist, wie bemerkt, der Picul von 100 Catties, welcher = $133\frac{1}{3}$ ₤ engl. ist. In Hong Kong wird ebenfalls nach englischen Centnern und Pfunden verkauft. — Die Chinesen verkaufen alle unverarbeiteten Artikel nach dem Gewichte, selbst Flüssigkeiten, Holz, Korn und Lebensmittel nicht ausgenommen. Ueber Maasse ist daher eigentlich nur zu merken, dass alle Manufactur-Waaren nach der englischen Yard von 36'' gemessen werden, und dass das chinesische Längenmaass, der Chang von 10 Chih oder Covid, wonach der Zoll berichtet wird, 141 engl. Inches hält. — In Hong Kong ist das Flüssigkeitsmaass der engl. Gallon.

Ueber chinesische Längenmaasse, die jedoch den Auswärtigen wenig interessiren, mache ich noch einige Angaben aus dem „Commer-

cial guide.“ Der Chih (der chines. Fuss) ist von verschiedener Länge; nach dem „*Mathematical board*“ in Peking hält er 13,1²⁵ engl. Inches, und in Canton bei den Kaufleuten variirt er von 14,6²⁵ bis 14,81^{1/2}. In Canton wird eine engl. Yard oder Má zu 2 Chih 4 Tsun gerechnet, wonach der engl. Fuss 8 Tsun hält. Nach dem neuen Zolltarif wird der Chih zu 14,1 engl. Inches gerechnet; ein Chang ist danach 141^{1/2} oder 3^{1/2} Yds. 1 Yin ist = 10 Chang, 1 Chang = 10 Chih, 1 Chih = 10 Tsun, 1 Tsun = 10 Fan. Bei Messung von Entfernungen ist 1 Tu (Grad) = 250 Li (Meilen), 1 Li = 360 Pu (Schritte) 1 Pu = 5 Chih (Fuss), 1 Tu ist = 1460,44 Fuss engl.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise und Platz-Usancen etc.

Chinesische Roh- und Industrie-Producte werden an allen Plätzen *contant* bezahlt, wenn sie nicht durch Einfuhren *compensirt* werden. Was die Art der Realisirung der Importe betrifft, so muss ich auch hier wieder auf die oft besprochene Bemerkung hinweisen, dass der grösste Theil derselben nur in Tausch gegen Producte anzubringen ist. In Shanghae und den kleineren Plätzen wird fast *blos barattirt*, nur sehr selten mit baarem Gelde bezahlt, nie aber auf *Credit* verkauft. Ueber die Verkaufsweise in Canton (und Hong Kong) ist *speciell* folgendes zu merken. Alle Waaren ohne Ausnahme werden dort auf 2 Monat Zeit abgegeben, doch kann man nie darauf rechnen, baares Geld am Verfalltage zu bekommen. Man muss entweder als Deckung Waaren von dem Käufer nehmen, oder so lange warten, bis er anderweitig Geld gelöst hat. Einzeln kann man auch einen Verkauf ff *Contant* bewerkstelligen, in welchem Falle man einen *Decort* bewilligen muss, der sich nach dem bezahlten Preise richtet und gewöhnlich zwischen 2 und 7 $\frac{0}{10}$ variirt.

Courtagen werden nur bei Opium und zwar an beide Seiten berechnet. Der Arbeitslohn ist in China sehr geringe. *Verladungskosten* werden in *Facturen* gar nicht berechnet, da alle Preise frei an Bord stipulirt und sämtliche Kosten (auch Zoll), daher im Preise veranschlagt sind, und von den Verkäufern getragen werden. Die *Löschkosten* bei Importen, welche sehr unbedeutend sind, zahlt zuweilen der Käufer, meistens aber der Verkäufer. Letzterer zahlt aber immer den *Eingangszoll*, und in Canton die *Linguisten-Gebühr*, und wenn ge-

lagert wird, natürlich Alles. Der Linguist hat in Canton das Amt, die Clarirung der Waaren beim Zoll zu besorgen, in den übrigen Häfen verkehrt man direct mit den Zollbeamten. — Die Lagermiete ist nicht ganz niedrig, sie wird aber nicht häufig berechnet, da die chinesischen Kaufleute grösstentheils Besitzer der Packhäuser sind, und solche dann im Preise der Waaren veranschlagen. — Feuer-Assecuranz war zu jener Zeit auf Waaren in den Hongs der europäischen Kaufleute nicht zu erhalten, wohl aber auf die neuen Wohnhäuser in den englischen Factoreien und auf die Gebäude in Shanghai. Die Kaufleute in Canton haben indess Hong Kong und Macao in der Nähe, an welchen Plätzen, wenn gelagert werden muss, die Waaren gelöscht werden. — Fast alle Facturen werden Netto ausgesetzt. Bei Thee besteht in Betreff der Tara der Gebrauch, dass Käufer und Verkäufer jeder ein gewisses Quantum Kisten aus der Partie aussucht, die leer gewogen werden, und wonach dann der Durchschnitt für die ganze Partie bestimmt wird.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Ich beziehe mich zunächst auf verschiedene, diesen Abschnitt betreffende Nachrichten, welche schon in der Einleitung des gegenwärtigen Berichtes gegeben sind, und bemerke hier nochmals, dass die Zollabgaben, welche nach dem neuen Tarif von 1842 in den 5 chinesischen Häfen zu entrichten, für alle fremden Nationen ohne Ausnahme gleich sind. Diesen Tarif lege ich unter Lit. A. A. bei, und führe aus selbigem und aus dem „*Commercial guide*“ Folgendes, die wichtigsten Artikel betreffend, an.

a) Einfuhrzölle.

Nr. im Tarif.	Artikel.	⌘	Früher vom Kaiser stipulirte Zölle.	Früher wirklich erhobene Zölle.	Jetzige Zölle (mit Reduction in Dollar).	Ungefäher Betrag in %.
8	Uhren, Spiegel, Eisenwaaren etc.				5 ⁰ / ₀ ad. val.	5
9	Segeltuch	Stk.	3 Mace	5 ⁹ / ₁₀ Mace	5 Mace oder 70 cts.	8
10	Cochenille	Pic.	13 ⁷ / ₂₀ =	18 ¹ / ₂ =	5 Taels = \$ 6.94	6 ¹ / ₂
12	Baumwolle	=	3 =	17 ¹ / ₂ =	4 Mace = = .56	5 ¹ / ₄
13	Weisse Cottons	Stk.	3 à 6 ¹ / ₂ =	6 ¹ / ₂ à 7 =	1 ¹ / ₂ = = = .21	6 ² / ₃
—	Ungebl. do.	=	⁷ / ₁₀ =	3 ⁷ / ₁₀ =	1 = = = .14	5 ¹ / ₃
—	Geköperete do.	=	2 ¹⁷ / ₂₀ =	2 ⁹ / ₁₀ =	1 = = = .14	5 ¹ / ₃
—	Cambrics etc.	=	2 ¹⁷ / ₂₀ =	2 ⁹ / ₁₀ =	1 ¹ / ₂ = = = .21	—
—	Gedruckte Cottons. .	Chang	2 ³ / ₁₀ =	2 ³ / ₁₀ =	2 = = = .28	9
—	do. do.	Stk.				
—	Tücher	=	¹ / ₁₀ à ¹ / ₅ =	³ / ₂₀ à ³ / ₁₀ =	¹ / ₁₀ = = = .01 ² / ₅	10
—					³ / ₂₀ = = = .02 ¹ / ₂	
—	Ginghams; farbige u. gemischte Zeuge	=	2 ¹⁷ / ₂₀ =	2 ⁹ / ₁₀ =	5 ⁰ / ₀ ad. val.	5
14	Twist	Pic.	4 ¹ / ₅ =	24 ¹ / ₂₀ =	1 Tael oder = 1.40	5 ¹ / ₄
20	Glaswaaren	=	30 =	46 =	5 ⁰ / ₀ ad. val.	5
23	Gold- u. Silberdrath	Catty	1 ³ / ₁₀ =	1 ³ / ₁₀ =	1 ³ / ₁₀ Mace oder = .18	² / ₃
30	Kupfer, roh	Pic.			10 = = = 1.40	4
—	do. verarbeitet.	=	4 =	16 ¹ / ₅ =	15 = = = 2.10	5
—	Eisen	=	1 ⁴ / ₅ =	2 ¹ / ₁₀ =	1 ¹ / ₂ = = = .21	10
—	Blei	=	4 ⁷ / ₂₀ =	6 =	4 = = = .56	13
—	Zinn	=			4 = = = .56	9
—	Zinn	=	10 ⁴ / ₅ =	15 ³ / ₂₀ =	10 = = = 1.40	9 ¹ / ₂
—	Andres Metall, ausser Stahl u. Quecksilber				10 ⁰ / ₀ ad. val.	10
39	Pelzwerk etc.	Stk.	bis 12 ⁹ / ₁₀ =	bis 12 ⁹ / ₁₀ =	bis 15 Mace oder = 2.10	5 ¹ / ₃
40	Smalte	Pic.	81 ³ / ₁₀ =	86 ¹ / ₅ =	40 = = = 5.55	10 ¹ / ₃
45	Getränke	=	5 ³ / ₁₀ =	6 =	5 à 10 = = { = 1.40 } = = = .70	5
do.	100 Bout.					
47	Wollne Decken	Stk.	1 =	2 ³ / ₁₀ =	1 = = = .14	5 ¹ / ₂
—	Tuche	Chang	7 ¹ / ₁₀ =	12 ² / ₅ =	1 ¹ / ₂ = = = .21	5
—	Longells	=	2 ³ / ₂₀ =	3 ⁷ / ₁₀ =	⁷ / ₁₀ = = = .10	8
—	Holl. Camlets	=	12 ⁹ / ₁₀ =	12 ¹⁹ / ₂₀ =	1 ¹ / ₂ = = = .21	6 ¹ / ₂
—	Engl. do.	=	7 ³ / ₄ =	7 ⁴ / ₅ =	⁷ / ₁₀ = = = .10	6
—	Nicht im Tarif genannte Artikel.				5 ⁰ / ₀ ad. val.	5

Opium und Salz sind einzuführen verboten.

Salpeter und Zinn darf nur an die Regierung verkauft werden.

Contanten, Reis und andres Getraide sind frei von Eingangszoll.

b) Ausfuhrzölle.

Nr. im Tarif.	Artikel.	⌘	Früher vom Kaiser stipulirte Zölle.	Früher wirklich erhobene Zölle.	Jetzige Zölle (mit Reduction in Dollar).	Ungefäher Betrag in %
1	Alaun	Picul	2 $\frac{3}{20}$ Mace	4 $\frac{1}{5}$ Mace	1 Mace oder \$ —.14	9
2	Sternanis	=	4 $\frac{4}{5}$ =	6 $\frac{9}{10}$ =	5 = = = —.70	8 $\frac{1}{2}$
—	do. -Oel . . . . .	=	.....	.....	50 = = = 6.94	5 $\frac{1}{2}$
3	Arsenik . . . . .	=	.....	14 $\frac{2}{5}$ =	7 $\frac{1}{2}$ = = = 1.04	8 $\frac{1}{2}$
9	Camphor	=	8 $\frac{1}{2}$ =	13 $\frac{1}{2}$ =	15 = = = 2.10	8
12	Cassia lignea	=	21 $\frac{3}{10}$ =	23 $\frac{2}{5}$ =	7 $\frac{1}{2}$ = = = 1.04	12
—	do. flores . . . . .	=	.....	25 $\frac{1}{10}$ =	10 = = = 1.40	11
—	do. -Oel	=	12 $\frac{7}{10}$ =	13 $\frac{3}{10}$ =	50 = = = 6.94	4 $\frac{1}{2}$
13	Radix chinae	=	2 $\frac{1}{4}$ =	4 $\frac{3}{10}$ =	2 = = = —.28	9
19	Cubeben . . . . .	=	.....	37 $\frac{1}{2}$ =	15 = = = 2.10	10
22	Radix galangae	=	2 $\frac{1}{4}$ =	4 $\frac{3}{10}$ =	1 = = = —.14	9
23	Gummi guttae . . . . .	=	.....	56 $\frac{7}{10}$ =	20 = = = 2.78	5 $\frac{1}{2}$
27	Grasscloth	=	9 $\frac{4}{5}$ =	10 $\frac{2}{5}$ =	10 = = = 1.40	2 à 3
28	Orpiment	=	6 =	6 $\frac{3}{10}$ =	5 = = = —.70	6 $\frac{1}{2}$
31	Lackirte Waaren . . . . .	=	.....	14 $\frac{2}{5}$ =	10 = = = 1.40	1 à 3
37	Moschus	Catty	3 $\frac{2}{5}$ =	3 $\frac{1}{2}$ =	5 = = = —.70	1 $\frac{1}{3}$
38	Nanking etc.	Picul	10 à 18 =	10 à 26 =	10 = = = 1.40	3
41	Papier	=	4 $\frac{4}{5}$ =	5 $\frac{2}{5}$ =	5 = = = —.70	6 $\frac{1}{2}$
45	Rhabarber	=	4 =	9 =	10 = = = 1.40	3
46	Seide, Nanking	=	152 $\frac{7}{10}$ =	237 $\frac{3}{10}$ =	100 = = = 13.89	4
—	do. Canton	=	85 $\frac{7}{10}$ =	105 $\frac{7}{10}$ =	100 = = = 13.89	6 $\frac{1}{2}$
—	do. ordin.	=	40 $\frac{4}{5}$ =	41 $\frac{2}{5}$ =	25 = = = 3.47	5
—	Stick- und Nähseide, Bänder	=	81 à 86 =	82 à 87 =	100 = = = 13.89	3 $\frac{1}{2}$
—	Seidenwaaren	=	28 $\frac{4}{5}$ =	89 $\frac{2}{5}$ =	120 = = = 16.67	4
50	Soya . . . . .	=	.....	.....	4 = = = —.56	9
52	Zucker, roher	=	2 $\frac{7}{10}$ =	4 $\frac{3}{4}$ =	2 $\frac{1}{2}$ = = = —.35	8 $\frac{1}{2}$
53	Candieszucker	=	3 $\frac{1}{4}$ =	5 $\frac{3}{10}$ =	3 $\frac{1}{2}$ = = = —.49	6 $\frac{1}{2}$
55	Thee	=	12 $\frac{4}{5}$ =	60 =	25 = = = 3.47	12
56	Taback . . . . .	=	.....	.....	2 = = = —.28	3
57	Curcumae . . . . .	=	.....	10 $\frac{1}{2}$ =	2 = = = —.28	9
61	Zinnober	=	36 =	36 $\frac{3}{5}$ =	30 = = = 4.17	5
	Andre chin. Industrie-Artikel . . . . .	=	.....	.....	5 $\frac{0}{0}$ ad. val.	5
	Nicht im Tarif genannte Artikel . . . . .	=	.....	.....	.....	1 à 7

Contanten und Baumaterialien sind frei von Ausgangszoll.

Die obigen Auszüge aus den Tarifen geben zugleich einen Begriff davon, mit welcher Unverschämtheit die chinesischen Beamten früher die vom Kaiser stipulirten Ansätze überschritten, und wie sie dabei ihre Taschen füllten. Die jetzigen Zollansätze, namentlich die Eingangsabgaben kann man nicht anders als sehr moderat nennen. Der Kaiser von China zeigt sich in Wahrheit nicht als ein Anhänger des

Schutzzoll-Systems, möge er dieses nun den freundschaftlichen Vorstellungen der Engländer im Jahre 1842, oder seiner eigenen Weisheit zu danken haben. Obwohl sein Volk keine Maschinen in seinen Fabriken kennt, besteuert er die fremde Einfuhr von weissen und grauen Baumwollenzeugen, welche die wichtigsten Consumtionsartikel sind, doch nur mit 5 bis 7 $\frac{0}{10}$. Während auf die Weise die Einfuhrgegenstände den geringsten Beitrag zur Zolleinnahme liefern, muss der am höchsten besteuerte Thee die grösste Quote dazu hergeben: auch ein Beweis, dass die Chinesen weniger von unsern Producten halten, sondern auf den Absatz ihres Thees den grössten Werth legen, indem sie glauben, dass die Barbaren nicht ohne denselben leben können.

Dass die Zollabgaben in *Sycee-Silber* zu bezahlen sind, so wie dass alle Exportzölle von den Verkäufern getragen werden, ist bereits früher angeführt worden. Die Tractate der Vereinigten Staaten und von Frankreich mit China enthalten auch die Bestimmung, dass sofern man Waaren von diesen Ländern, die in einem Hafen von China bereits eingeführt worden, später nach einem andern Platze weiter zu verladen wünscht, dieses, so lange solche Waaren sich in ihrer Original-Packung befinden, ohne die Entrichtung neuer Abgaben geschehen könne.

Die Gesamteinnahme, welche die chinesische Regierung jetzt von dem fremden Handel bezieht, ist schwer zu ermitteln. Ich will über dieselbe zum Schluss noch einige Bemerkungen aus dem „Commercial guide“ folgen lassen. In früheren Zeiten hatte der Oberaufseher des Zollamtes in Canton, Hoppo genannt, jährlich eine gewisse Summe für die eingeforderten Zoll- und Schiffsabgaben nach Peking zu senden. Dieselbe soll einmal 1,400,000 Taels betragen haben, aber nie unter 800,000, indem, wenn die Einnahme geringer ausfiel, der Hoppo genöthigt war, den Schaden selbst zu tragen. Seine gesetzliche Einnahme war nur gering, dagegen diejenige, welche er sich durch seine enormen Erpressungen vom fremden Handel zu verschaffen wusste, sehr bedeutend. Seit Beendigung des Krieges aber, nachdem nun die Zollverhältnisse wohl geordnet sind, und jene ungesetzlichen Auflagen nicht mehr erhoben werden können, soll der Kaiser ein Auge zudrücken und sich mit der Summe zufrieden zeigen, welche ihm der Hoppo als Ueberschuss remittirt; doch weiss darüber Niemand etwas Gewisses.

Eine oberflächliche Berechnung der früheren jährlichen Einnahme ist folgende:

Ausfuhrzoll auf Thee	Taels	1,575,000
do. ≙ die übrigen Producte	≙	150,000
Einfuhrzoll ≙ Baumwolle	≙	500,000
do. ≙ Baumw.-Fabricate	≙	207,000
do. ≙ Wollenfabricate	≙	255,000
do. ≙ die übrigen Importe	≙	150,000
	T.	2,837,000
Tonnengelder	≙	270,000
	T.	3,107,000

und die Art der Vertheilung:

Remesse des Hoppo's nach Peking	T.	1,000,000
Cohong-Tribut und Geschenke an den Kaiser	≙	300,000
Für Bankerotte unter den Hong's	≙	500,000
Auslagen der Hong-Kaufleute und Linguisten	≙	410,000
Kosten des Zollamtes	≙	100,000
	≙	2,310,000

Wonach der in den Händen des Hoppo's
verbleibende Ueberschuss

T. 797,000

betragen haben möchte.

Die jährliche Einnahme nach dem Frieden berechnet der
„Commercial guide“ nach dem Jahre 1843, wie folgt:

Einfuhrzoll	Taels	456,275
Ausfuhrzoll	≙	1,026,442
Tonnengelder	≙	37,500
	T.	1,520,217

und die Art der jetzigen Vertheilung:

Remesse nach Peking	T.	1,000,000
Geschenke an d. Kaiser	≙	100,000
Kosten des Zollamtes	≙	100,000
	≙	1,200,000

Ueberschuss in den Händen des Hoppo's Taels 320,217

Diese Berechnungen sind aber nur ganz oberflächliche. Auch muss die Einnahme der späteren Jahre weit bedeutender sein, denn wenn auch die Zollansätze niedriger und die Betrügereien der Beamten geringer als früher sind, so hat sich der Handel dagegen bedeutend vermehrt und die früheren Auslagen für den Cohong fallen weg. Welche Einnahme nun aber die chinesische Regierung aus den Abgaben an den

verschiedenen Plätzen wirklich bezieht, und wie viel die Zollbeamten *per fas* und *nefas* dabei erübrigen, kann wohl Niemand näher angeben.

Macao ist am 1. April 1846 zum Freihafen erklärt worden, wenigstens grösstentheils. Einen Abdruck der von der portugiesischen Regierung gemachten, darauf bezüglichen Bestimmung gebe ich in der Anlage B. B. Der Hauptinhalt derselben ist, dass jetzt alle Waaren für Consum, Depot und Re-Export zollfrei zugelassen werden, bis auf folgende Ausnahmen:

Geschütz, entzündbare Stoffe, Pulver, Taback, Seife und Arzella sind einzuführen verboten. Feuer- und kleine Waffen, Betelnüsse, Tafelleinen, Canequins (indischer Muslin), Hüte, Oliven-, Palm- und Cocosöl, gesalz. Ochsen- und Schweinefleisch, Stiefel, Schuhe, Leinen, Kleidungsstücke, Salz, Medicamente, Sandelholz, Weine, Branntwein, Weinessig und Cocossaft können nur in portugiesischen Schiffen, von portugiesischen Häfen kommend und wenn es portugiesische Producte oder Fabricate sind, zollfrei eingeführt werden. Doch werden diese Güter, auch wenn sie fremden Ursprungs sind, und von fremden Häfen oder in fremden Schiffen kommen, aber gegen Erlegung eines Zolles von 20 $\frac{0}{0}$ ad valorem zugelassen, und ebenfalls ist deren Zufuhr als Depot zum Re-Export gegen Zahlung von 1 $\frac{0}{0}$ (ausser der Lagermiethe) gestattet.

Hong Kong ist durchaus Freihafen und bestehen dort weder Eingangs- noch Ausgangsabgaben.

Schifffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

Wie bereits oben (in der Einleitung dieses Berichts) bemerkt, ist es allen Nationen, welche bisher nach Canton Handel getrieben haben, gestattet, die dem fremden Verkehr geöffneten 5 Häfen, mit ihren Schiffen zu besuchen. Auch dürfen fremde Schiffe von einem chinesischen Platze zum andern auf Fracht fahren. Russland allein darf keinen Seehandel mit China führen.

Specielle Bestimmungen über Schiffahrt, über das Verhalten der Capitaine, der Consuln u. s. w., welche brittischer Seits gemacht worden, und welche auch grösstentheils auf andere Nationen Anwendung finden, sind in der früher erwähnten Anlage V. enthalten. Das Wichtigste aus selbiger ist bereits in den vorangehenden Abschnitten angeführt worden und beziehe ich mich namentlich auf die unter pag. 101

gemachten Mittheilungen. — Die Capitaine haben sich sogleich nach Ankunft mit sämmtlichen Schiffspapieren bei ihrem Consul oder Commissionair zu melden, welcher sie dann davon unterrichten wird, was sie weiter wahrzunehmen haben. Zum Löschen müssen sie erst die Erlaubniss des Consuls haben, so wie auch kein Schiff die Häfen China's verlassen darf, ehe nicht alle Zölle und Abgaben, für welche, wie bemerkt, der resp. Consul sicher stehen muss, bezahlt worden sind. Was die Abfassung des Manifestes betrifft, so ist es zur Erleichterung der Verhandlungen beim Zoll zu empfehlen, 1) dass die Total-Anzahl der Colli von Gütern, welche verschiedenen Zoll bezahlen, specificirt wird, dass 2) das Gewicht von den Gütern, welche Zoll nach dem Gewicht, 3) das Maass von den Waaren, welche Zoll nach dem Maass, und 4) die Stückzahl von Manufacturwaaren, welche Zoll nach dem Stück bezahlen, darin aufgeführt werden.

Der *Comprador* (Schiffs-Comprador) ist der erste, welcher sich bei einem neuangekommenen Schiffe meldet. Er versorgt dasselbe mit frischen Lebensmitteln und dergleichen. Späterhin kommen beim Löschen der die Clarirung im Zollhause besorgende Linguist oder dessen Gehülfen an Bord. Eigentliche Zollwachen aber, welche früher fortwährend auf dem Schiffe herumlagen, werden jetzt nicht mehr gehalten.

Die in China zu entrichtenden Tonnengelder waren vor dem Jahre 1842 sehr bedeutend, sind aber jetzt nur geringe. Alle fremden Schiffe von über 150 Tons Grösse zahlen 5 Mace oder $\frac{1}{2}$ Tael ¥ registrirten Ton*), und solche von 150 Tons und darunter 1 Mace ¥ Ton. In den Tractaten mit Frankreich und den Verein. Staaten sind noch einige specielle ermässigende Bestimmungen in Betreff der Schiffsabgaben gemacht, für Schiffe nämlich, die nur Passagiere und Briefe befördern, so wie für solche, welche ihre Ladungen an mehreren Häfen löschen oder einnehmen.

Die Lootsengelder sind nicht so genau bestimmt. Für die Tour auf dem Cantonflusse bis Whampoa hinauf war allerdings 5 cts. ¥ Ton angenommen, man richtet sich aber bei der Bezahlung mehr nach der Dauer der Reise und macht dem Lootsen ein Geschenk (*cumshaw*), je nachdem er gute Dienste geleistet hat. Sonst würde sein Lohn oft zu

*) Früher wurden die Schiffe nach der Breite und Länge ¥ Chang gemessen, und danach die Abgaben bezahlt; jetzt gilt dabei die registrirte Angabe der Trächtigkeit der Schiffe.

unbedeutend sein. Auf dem Flusse sind bei starken Strömungen auch zuweilen sogenannte *bar-boats* nöthig, die einige Kosten verursachen. Für die Tour blos bis Hong Kong oder Macao ist das Lootsgeld sehr geringe. In Amoy sind jetzt gar keine Lootsen mehr; sie sind dort auch überflüssig, da der Hafen sehr leicht einzusegeln ist. Vor Shanghae ist das Meer dagegen sehr flach und voller Untiefen, weshalb dort grosse Vorsicht beim Ansegeln der Küste angewandt werden muss, um so mehr, weil keine Lootsen bis Woosung zu haben sind. Für den Weg von Woosung bis Shanghae den Fluss hinauf erhält der Lootse 5 \$ und etwa ein *Cumshaw*. Man thut im Allgemeinen gut, sich bei Engagirung eines chinesischen Lootsen seine Certificate von andern Capitainen zeigen zu lassen, und überall gut aufzupassen, denn zu sehr darf man sich nicht auf sie verlassen. Ueberhaupt ist es für Schiffer, die in den chinesischen Gewässern fahren, ganz besonders nothwendig, mit guten Karten und Nachweisungen versehen zu sein. Der „Commercial guide“ enthält sehr practische Mittheilungen über das Lootsenwesen und namentlich auch ausführliche Anweisungen für Reisen längs der ganzen Küste, welche alle specielle Angaben enthalten, die den Schiffern zu wissen nöthig sind. Hier Näheres darans mitzuthellen, würde indess zu weit führen. In Hong Kong können sich die Capitaine am besten mit allen genauen Nachweisungen über die Schifffahrt in den chinesischen Gewässern versehen.

Eigentliche Gelegenheit zur Reparatur ist nur in Hong Kong, wo es aber sehr theuer ist. Schiffer, denen weiter nach Norden an der Küste ein Unglück zustösst, müssen sich mit den Chinesen so gut zu helfen suchen, wie möglich. Können sie einen der 4 Häfen erreichen, so werden sie dort schon Hülfe von den Europäern erhalten; Werften oder ähnliche Einrichtungen giebt es aber an diesen Plätzen nicht (sie möchten denn in den beiden letzten Jahren entstanden sein.) Dass Schiffe, welche wegen Schaden in einen dem fremden Handel nicht geöffneten Platz einlaufen müssen, dort in dem Falle eine freundliche Aufnahme finden sollen, ist unter den Bestimmungen der Tractate mit Frankreich und den Verein. Staaten noch besonders aufgenommen worden.

Hong Kong, so wie jetzt auch *Macao* sind Freihäfen, die allen Flaggen geöffnet sind. In ersterem Platze sind gar keine Schiffsabgaben zu entrichten, und auch nicht in Macao auf der dortigen Rhede.

Gehen Schiffe indess in den innern Hafen, so verursacht dies einige wenige Kosten.

Frachten.

Die Wege, auf welchen fremde Schiffe in China eine Verwendung durch Frachtfahrt erhalten können, sind hauptsächlich die folgenden:

1) Frachten nach Europa.

Man nimmt im Allgemeinen an, dass englische Schiffe unter £ 2 $\frac{1}{2}$ Ton Ausfracht nach China und £ 4 $\frac{1}{2}$ Ton Rückfracht nach England (ohne $\frac{0}{0}$) nicht bestehen können, während deutsche, dänische und schwedische Schiffe schon bei einer Hin- und Herfracht von $4\frac{1}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ £ (oder weniger) bestehen, und zwar mit kleineren Schiffen als durchschnittlich die der Engländer sind. Da unsere Schiffe nicht nach England laden können, so bleibt ihnen nur die Fahrt nach dem Continente, zu welcher sich indess nicht häufig Gelegenheit bietet, da wenig directe Geschäfte dahin abgemacht, und auch wohl die meisten von derartigen Frachten in Europa geschlossen werden. Nach Amsterdam und Hamburg war bisher die gewöhnliche Fracht £ 4 $\frac{1}{2}$ 40 Cubicfuss, höchstens £ 5. Einzelne Fälle, wo die Güter für Rechnung der Rhedereien bis £ 7 in Fracht belastet wurden, weil die Ansätze nach England ungewöhnlich hoch waren, können nicht als Basis aufgeführt werden. Verschiffungen nach Amsterdam in holländischen Schiffen fanden statt zu Fl. 160 bis 180 $\frac{1}{2}$ Last von 80 Cubicfuss.

2) Frachten mit Reis etc. von Ostindien nach China.

Darunter sind Reisen (eventualiter in Ballast von China nach Ostindien und dann) mit Ladung von Reis und sogenanntem *Straits produce**) von Singapore, Pinang, Arracan, Bali, Lombock, Java und Manila nach China verstanden. Von Arracan war die Fracht bisher 75 à 100 cts., von Manila 25 à 50 cts., und von den übrigen Plätzen 45 à 60 cts $\frac{1}{2}$ Picul gewesen. Frachten der Art sind häufig zu haben. Die Dauer der Reisen richtet sich nach der Jahreszeit; sie ist zwischen 3 und 6 Monaten zu veranschlagen (d. h. die Hin- und Herreise), nach Manila jedoch währt die Fahrt nicht so lange. Wenn feste Frachten von jenen Plätzen ab in China nicht abzuschliessen sind, so kann ein Capitain, wenn er in Ballast nach der Malaccastrasse geht, doch

*) Producte von der Malacca-Strasse. Die Chinesen nennen solche Ladungen *Chow-chow-cargoes*, d. h. von verschiedenen Waaren zusammengesetzte.

meistens ziemlich sicher dort auf eine Rückfracht nach China rechnen. Ca. 17 Picul Reis machen ungefähr einen Ton aus.

Wegen dieser Frachtfahrt sind auch die resp. Abschnitte über die ostindischen Plätze nachzusehen.

3) Frachten nach den Inseln des Stillen Meeres und nach der Westküste von America.

Dahin sind öfter Fahrzeuge aufgenommen worden, um Seidenwaaren und andere chinesische Producte dahin zu führen. Eine monatliche Fracht wird gewöhnlich dafür bestimmt, die zwischen 800 und 1500 \$ ¥ Monat betragen hat. Die Grösse des Schiffes kommt bei Bestimmung dieses Frachtpreises kaum in Betracht, da die Fahrzeuge selten volle Ladung bekommen. Kleinere Schiffe von ca. 150 Tons sind daher für solche Reisen am passendsten.

4) Frachten zwischen chinesischen Plätzen selbst längs der Küste.

Nach der Küste hinauf (von Hong Kong etc.) ist die Fracht ca. 5 à 8 \$ ¥ Ton, nach Amoy 5 à 6 und nach Shanghae 7 à 8 \$. Für diese Reisen werden ebenfalls kleinere Schiffe von ca. 150 Tons vorgezogen, so wie es auch besonders nöthig ist, dass solche schnelle Segler sind, um auch gegen den Monsun die Reise möglichst rasch zurücklegen zu können. Diese Fracht ist für Stückgüter verschiedener Art zu verstehen. Der Opium, welcher nach den nördlichen Plätzen verladen wird, zahlt an Fracht etwa 5 à 7 \$ ¥ Kiste von ca. 140 lb Netto. Doch ist es nicht zu erwarten, dass für den Transport dieses Artikels andere Schiffe in Fracht genommen werden, als die zu dem Zwecke gebauten sogenannten Clippers, welche den hiesigen Häusern, welche in Opium Geschäfte machen, auch zum Theil selbst gehören. Bei den Fahrten mit Frachtgütern an der Küste hinauf findet sich auch gewöhnlich Gelegenheit, Passagiere zu befördern und es ist daher auch wünschenswerth, dass die Schiffe mit guten Einrichtungen für diesen Zweck versehen sind. — Diese Frachten sind übrigens schon im Jahre 1846 seltener zu haben gewesen, weil von England in der letzten Zeit mehr directe Ladungen, besonders nach Shanghae gegangen sind. Die Schiffe pflegen bei Reisen gegen den N. O.-Monsun um Formosa herum zu gehen. Auf Retourfrachten von den nördlichen Häfen nach den südlichen ist wenig zu rechnen. In Shanghae und Amoy würden vielleicht zuweilen Güter nach Manila oder Canton zu ca. 4 \$ ¥ Ton zu bekommen sein.

5) Frachten nach Nord-America.

Dahin wurden bisher mitunter fremde Schiffe (namentlich schwedische) zur Fracht von 17 à 20 \$ ⌘ Ton von 40 Cub. Fuss nach New-York aufgenommen. Americanische Schiffe haben aber bei gleicher Fracht immer den Vorzug.

Bei den Reisen nach der Südsee und längs der Küste von China sind, wie bemerkt, Schiffe unter und von ca. 150 Tons am passendsten. Für die andern Fahrten ist eigentlich jede nicht zu bedeutende Grösse darüber geeignet, und diejenige von 350 bis 400 Tons wohl am besten.

Die Fahrten zwischen China und dem Cap der guten Hoffnung und Australien sind hier nicht weiter berücksichtigt, da der Verkehr zwischen diesen Ländern der Zoll- und Schifffahrtsbegünstigungen für englische Schiffe wegen, nur von diesen betrieben werden kann. In der Frachtfahrt zwischen dem brittischen Ostindien und China konnten bisher ebenfalls nur englische Schiffe verwandt werden, seitdem nun aber im Jahre 1848 dort die Differencialabgabe für fremde Flaggen aufgehoben ist, können auch nicht brittische Schiffe an diesen Reisen Theil nehmen. Sie müssen dann aber direct zwischen einem chinesischen Platze und Ostindien fahren, denn in Hong Kong würden sie nicht zugelassen werden.

Der englische Ton wird bei Befrachtungen in China sehr verschieden berechnet. Für die meisten Reisen werden, so wie nach England, 50 engl. Cubicfuss angenommen; dagegen aber nach America 40, nach Frankreich 42 und nach Hamburg 40 oder 50 engl. Cubfss. Von dem Continent nach China rechnet man 40 Fuss und von China nach Holland für Thee 1000 Kilogr. Netto.

Weitere Nachrichten

über die

Frachtfahrt in den chinesischen und ostindischen Gewässern.

Da nach Eröffnung der neuen Häfen in China viele Rheder veranlasst worden sind, ihre Schiffe nach den chinesischen und ostindischen Gewässern hinzusenden, um dort in der Frachtfahrt beschäftigt zu werden, so halte ich es von Interesse, das in den vorangehenden Berichten bereits über den Gegenstand Gesagte, hier nochmals kurz zusammenzufassen, so wie einige weitere Mittheilungen über die Mittel und Wege, welche, um die Schiffe in Thätigkeit zu halten, anzuwenden am geeignetsten sein dürften, hinzuzufügen.

Die bei den einzelnen Häfen Ostindiens und bei China gegebenen speciellen Nachrichten über die Frachtverhältnisse müssen bei dieser Erörterung zur Grundlage dienen. Man wird aus selbigen im Wesentlichen die Folgerung machen, dass der Verkehr zwischen den verschiedenen ostindischen Plätzen mit einigen Ausnahmen nicht von bedeutendem Interesse für fremde Schiffe*) sein kann, dass Rückfrachten, welche überdies grösstentheils in Europa geschlossen werden, sich mit Ausnahme von Batavia aus ebenfalls nicht häufig bieten, und dass hingegen, ohne jedoch die Verwendung auf diesen beiden Wegen als zu gering anzuschlagen, der Verkehr in China selbst, und hauptsächlich der zwischen den verschiedenen Plätzen Ostindiens und China und mit andern Gegenden, derjenige ist, welcher fremde Flaggen am meisten interessirt, und die grösste Chance zu einer vortheilhaften Verwendung bietet. Die Fahrten zwischen den verschiedenen Plätzen Ostindiens

*) Ich verstehe hier unter fremden Schiffen die meisten Flaggen der Continental-Staaten Europa's, namentlich die deutschen Schiffe.

werden theils durch inländische Fahrzeuge, theils durch die Schiffe der resp. europäischen Colonien gemacht. Diese wie jene geniessen bei der Ein- und Ausfuhr überall Begünstigungen, welche den fremden Schiffen nicht gestatten, ansehnlich an der Fahrt zu participiren. Der Verkehr zwischen den verschiedenen englischen Häfen ist überdies den brittischen Schiffen ganz allein vorbehalten. Was demnächst die Rückfrachten nach Europa betrifft, so gehen nicht allein in Folge des enormen Handelsverkehrs von Gross-Brittanien die meisten Abschiffungen eben dahin — Reisen, woran unsere Schiffe nicht Theil nehmen können — sondern auch bei Ladungen, deren Löschplatz erst in Europa bestimmt wird, geniessen englische Schiffe immer einen Vorzug, indem sie bei der schliesslichen Versegelung eine grössere Wahl lassen, und, wenn die Waaren nach einem englischen Hafen dirigirt werden, auch dort die Ladung importiren können.

Nur bei den Reisen zwischen Ostindien und China und von da nach anderen Weltgegenden sind unsere Schiffe mit den englischen wie mit den Flaggen anderer Nationen in den meisten Beziehungen gleichgestellt und für diese Fahrten, wie z. B. solche von der Malacca-Strasse und dem indischen Archipel nach China, in China selbst und von da nach dem Stillen Meere und America sind auch in den letzten Jahren neben den englischen und americanischen Schiffen namentlich viele deutsche, dänische und schwedische Fahrzeuge gefrachtet worden und zwar, wie es nicht zu bezweifeln ist, im Allgemeinen zu günstigen Bedingungen. Es würde zu manchen Zeiten vielleicht noch eine grössere Anzahl, als diejenige, welche disponibel war, Verwendung gefunden haben, denn unsere Schiffe können es in Betreff der Billigkeit den Engländern zuvorthun, und werden überhaupt gern in Fracht genommen. Dazu kommt noch, dass seit dem Jahre 1848 im englischen Ostindien der Differencialzoll für fremde Flaggen aufgehoben ist, und dass Letztere daher nun ebenfalls an dem wichtigen Verkehre zwischen jenen Besitzungen und China unter gleichen Bedingungen wie die englischen Schiffe Theil nehmen können. Es ist somit gewiss nicht in Abrede zu stellen, dass sich in jenen Gewässern häufig günstige Gelegenheiten zur Beschäftigung frachtsuchender Schiffe zeigen und dass Rheder Letztere daher mit Vortheil in diesen Fahrten verwenden können, insbesondere wenn sie bei deren Aussendung die für den Zweck geeigneten Maassregeln treffen, und dabei die besonderen Verhältnisse in jenen Gegenden nicht ausser Acht lassen.

Was nun theils nothwendig sein, theils wesentlich dazu beitragen dürfte, die Schiffe dort in Thätigkeit zu halten, mag etwa Folgendes sein.

Ein Haupterforderniss ist, dass dieselben in gutem Stande und namentlich gute Segler sind. Sie müssen wohl ausgerüstet und stark sein, denn sobald es nöthig wird, öfter Reparaturen vorzunehmen, würde der erreichte Nutzen durch die hohen Kosten, welche Ausbesserungen und neue Anschaffungen überall im Auslande verursachen, bald wieder aufgewogen werden. Sie müssen ferner dazu geeignet sein, auch Reisen gegen den Monsun, und in der Zeit, wo dieser wechselt und in den ostindischen Gewässern viel Windstille herrscht, auch solche Fahrten mit möglichster Schnelligkeit zurücklegen zu können. — Will man darauf Rechnung machen, Passagierfracht zu verdienen, wozu sich häufig Gelegenheit bietet, so muss das Schiff mit den erforderlichen Bequemlichkeiten für diesen Zweck versehen sein; es muss eine hübsche, luftige und geräumige Cajüte haben, und der Capitain muss der englischen Sprache hinlänglich mächtig sein, und es verstehen, seinen Passagieren den Aufenthalt an Bord recht angenehm zu machen, und mit möglichster Sparsamkeit einen guten Tisch zu führen. — Ueberall ist es nöthig, dass derselbe ein recht activer und verständiger Mann sei, der nicht allein den Willen, sondern auch die Befähigung hat, das Interesse seines Rheders in jeder Beziehung gehörig wahrzunehmen. Die Wahl des Hauses, an welches er sich wendet, ist oft nicht leicht zu treffen. Die grossen englischen und americanischen Häuser haben die grösste Verwendung für Schiffe, sie haben aber auch meistens so viele Fahrzeuge von ihrer eigenen Nation zur Hand, deren vortheilhafte Beschäftigung in ihrem eigenen Interesse liegt, dass sie die fremden gegen diese zurücksetzen. Kleinere Häuser haben dagegen oft nicht die Gelegenheit, Schiffe zu employiren. Es wird bei solcher Veranlassung, wenn der Capitain nicht von vorn herein an ein zuverlässiges Haus adressirt ist, besonders auf ihn selbst ankommen, wie er seine Dispositionen trifft. — Oft kann es auch, um das Schiff in einer stillen Periode nicht unthätig liegen zu lassen, von Nutzen sein, wenn der Capitain mit Accredativen von einiger Ausdehnung versehen ist, um etwa eine Ladung Reis für Schiffsrechnung von Arracan, Pinang etc. für China zu holen, wobei unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht viel zu riskiren ist. Wenn das Schiff sich erst auf einigen Reisen als gut bewährt hat, so wird es auch passend sein, dass der Capitain dieselben oder ähnliche Fahrten

fortzusetzen sucht, um den Ruf eines guten *regular traders* zu erhalten, — ohne dass ihn dieses natürlich abhalten muss, vortheilhafte Frachten nach andern Plätzen oder retour nach Europa anzunehmen, und etwa wieder nach Ostindien hinauszugehen.

Die Mannschaft der Schiffe muss etwas zahlreicher als selbige in Europa zu sein pflegt, genommen werden. Sie besteht am besten grösstentheils aus europäischen Seeleuten (die hier im Verhältniss höher bezahlt werden), daneben aber auch aus mehreren Eingebornen Ostindiens, welche in der Hitze schwerere Arbeiten mit grösserer Leichtigkeit auszuführen vermögen. Leute von Manila gelten für die besten Seeleute unter den Malayen, und man findet sie daher auf den meisten Schiffen, welche in Ostindien fahren. Die Schiffe müssen einige Kanonen führen, überhaupt gut bewaffnet, und der Capitain mit guten Karten, namentlich mit dem bekannten „*Horsburgh's Directory*“ versehen sein.

Die Sandwich

oder

Hawaiischen Inseln.*)

Diese in vieler Beziehung höchst merkwürdige Inselgruppe war früher von den Handel und Schifffahrt Treibenden lange unbeachtet geblieben, bis der zunehmende Besuch der im Stillen Meere kreuzenden Wallfischjäger und die Vortheile, welche die Inseln als geeigneter Anhaltspunkt denselben darboten, ihnen in den letzten Jahrzehnten eine grössere Bedeutung gaben. Der Aufschwung, den die Fischerei in Nord-America nach beendigtem Kriege nahm, so wie der Umstand, dass sich die Fische in der letzten Zeit von dem Südmeere mehr nach der

*) Die Inseln erhielten bekanntlich bei ihrer Entdeckung von Capt. Cook den Namen: Sandwich Inseln. Die Bewohner selbst nennen sie aber die Hawaiischen Inseln, nach der grössten Insel Hawai. — Ein kurzer Auszug meines Berichts über die Sandwich Inseln findet sich schon in Nr. 13 des „Freihafens“ von 1848 abgedruckt. — Die von dem Minister des Auswärtigen, R. C. Willie im „Friend“ von 1844 publicirten Noten über dieselben sind in meiner Ausarbeitung an mehreren Stellen benutzt worden, ferner die „Ministerial reports“ Honolulu, 1846, die „Constitution and laws of the „Haw. Islands“ Lahaina, 1842, „Jarvis's History of the S. J.“ so wie mehrere Zeitschriften.

Durch die Ereignisse, welche, seitdem der obige Bericht geschrieben, in Californien eingetroffen, werden auch die Sandwich Inseln in vielen Beziehungen sehr nahe berührt. Ich habe hier indess nur an verschiedenen Stellen durch kurze Anmerkungen auf die Vorgänge in jenem jetzt so schnell emporblühenden Lande und den Einfluss, den dieselben auf die Sandwich Inseln äussern dürften, hingedeutet, und beziehe mich im Uebrigen auf das „Schlusswort“ dieses Werkes, in welchem ich der Letzteren mit Rücksicht auf die jüngst verflossene Zeit noch einmal näher gedenke.

nördlichen Hemisphäre hinzogen, trug demnächst gleichfalls dazu bei, die Anzahl der anlaufenden Schiffe auf diesen so günstig belegenen, fruchtbaren und mit einem schönen Klima gesegneten Inseln immer mehr zu steigern, so dass jetzt, nachdem nun jährlich ungefähr 700 Fahrzeuge dort einzukehren pflegen, kein anderer Platz in jenen Gewässern den Sandwich Inseln an Wichtigkeit für die Interessen des Wallfischfanges gleichkommt. Der lebhafteste Verkehr, der sich auf diese Weise allmählig herabgebildet, ist es denn auch hauptsächlich, welcher das weitere commercielle Leben der Inseln entwickelt und die Ausbeutung der Ressourcen derselben hervorgerufen hat. Durch ihn bildete sich dort ein Markt für ausländische Waaren, und wurde eine Menge von Fremden herbeigezogen, die von dem Handel Nutzen ziehen wollten, und welche zuerst Hand daran legten, den Boden des Landes ergiebig zu machen. Der eigentliche Handelsverkehr ist indess bis jetzt gegen die durch die einkehrenden Wallfischjäger hervorgerufene Geschäftsthätigkeit nur immer ein mehr untergeordneter gewesen. Was am meisten dazu beitragen könnte, selbigen zu einem bedeutenderen zu machen, wäre eine Ausdehnung und Vervollkommnung der Cultur des Bodens, welche nur noch in der Entwicklung begriffen ist. Dieselbe wäre auch unstreitig schon weiter fortgeschritten, wenn nicht manche ungünstige Verhältnisse dort beständen, die ein vortheilhaftes Gedeihen der Unternehmungen bisher zum grossen Theil vereitelt haben. Es wird wohl davon abhängen, in wieweit diese Hindernisse künftig beseitigt werden können, und in wie weit die Regierung immer mehr die Wichtigkeit erkennen wird, welche eine sorgfältige Benutzung des Bodens für das Land hat, ob die Sandwich Inseln einst eine grössere und gesichertere Bedeutung für den Handel erlangen werden, als ihnen bisher hauptsächlich der Wallfischfang, eine Quelle des Verkehrs, welche doch immer einmal in grösserem oder geringerem Maasse abnehmen oder gar versiegen könnte, gegeben hat.

Ehe ich näher auf diese wichtigste und für die Wohlfahrt der Inseln unentbehrliche Verkehrsbranche und auf den Handel- und Schifffahrtsverkehr überhaupt eingehe, lasse ich zunächst im kurzen Abriss einige allgemeine Nachrichten über die Beschaffenheit derselben, über die Bewohner, die staatlichen Verhältnisse und über die socialen und sonstigen Zustände des Landes folgen. Ich hoffe, dass diese grössere Ausführlichkeit in der gegenwärtigen Darstellung bei der Unbekanntschaft, in welcher man hier grösstentheils über die Verhältnisse in jener

Weltgend steht, meinen Lesern nur willkommen sein wird, um so mehr, da dieselbe wesentlich dazu beitragen muss, eine deutlichere Einsicht in die commerciellen Verhältnisse der Inseln zu bewirken und überhaupt einen richtigeren Begriff von der jetzigen Bedeutung derselben zu geben.

Die Gruppe der Hawaiischen Inseln im nördlichen Stillen Ocean erstreckt sich von Südost nach Nordwest von Long. $154^{\circ} 43'$ bis $160^{\circ} 15'$ W. v. Grch. und von Lat. $18^{\circ} 50'$ bis $22^{\circ} 20'$ N., und besteht aus 12 verschiedenen Inseln, nämlich:

Hawaii, (Owhyhee) gross	4000	engl. □ Meilen.
Maui, (Mowee)	620	„ „
Oahu, (Woahoo)	530	„ „
Kauai oder Atui,	500	„ „
Molokai,	190	„ „
Lanai,	100	„ „
Niihau,	90	„ „
Kahulawe,	60	„ „

und Molokini, Lehua, Kaula und Birds Island, welche klein und unbewohnt sind.

Diese Inseln bilden zusammen das *Hawaiische Königreich*, so wie solches von Kamehameha I., der sich nach langen Kriegen die sämtlichen einzelnen Theile desselben unterwarf, gegründet worden, und wie es seitdem unter seinen Nachfolgern Kamehameha II., Kaahumanu I. und Kamehameha III. bestanden hat. Die staatlichen Verhältnisse des kleinen Reiches sind, nachdem sie unter der Regierung der drei erstgenannten Herrscher in einem mehr oder weniger schwankenden Zustande waren, durch die von *Kamehameha III.*, dem jetzt regierenden Könige, am 8. October 1840 zu Honolulu gegebene Constitution fester geregelt worden. Die darin bestimmte Regierungsform ist die einer durch eine Repräsentativ-Verfassung beschränkten Wahl-Monarchie, aber eigenthümlicher Art. Schon früher ist bei selbiger das Vorwaltende immer das gewesen, dass der vornehmste Mann und das vornehmste Weib gemeinschaftlich über das Land herrschten, indem entweder der regierende Fürst oder doch die mit der Regentschaft bekleidete Person ein Weib, und der ihm zur Seite stehende sogenannte Premier ein Mann oder umgekehrt Ersterer ein Mann, und der Premier eine weibliche Person waren.*) Ebenso ist auch in der jetzt geltenden Consti-

*) So war während der Unmündigkeit Kamehameha's III. eine Frau Königin

tation diese Gestaltung der Regierung dem Wesen nach beibehalten, obwohl es danach scheint, dass zum eigentlich regierenden Fürsten künftig bleibend ein Mann erwählt, und das Amt des Premiers, so wie dasselbe von dem ersten Könige eingesetzt worden, dauernder einem Weibe übertragen werden wird. — Die Grundzüge der gedachten Verfassung sind die folgenden.

Der Besitz des Reichs ist Kamehameha III. und seinen Erben für immer darin bestätigt worden, wobei die Bestimmung getroffen, dass unter seinen Erben solche verstanden werden sollen, welche er selbst und die sogenannten *Chiefs* (Edle, frühere Häuptlinge oder Anführer und deren Nachkommen) bei seinen Lebenszeiten dazu ausersehen, und dass, wenn eine solche Wahl nicht stattgefunden hat, die Entscheidung bei derselben den Chiefs und dem Hause der Repräsentanten zustehen solle. Es heisst in der Constitution ferner, dass alles Land auf den Inseln den Chiefs und dem Volke im Allgemeinen gehöre, und davon nur mit Einwilligung desjenigen, der die höchste Leitung des Königreiches hat, etwas an Andre überlassen werden könne. Der König hat demnach die Verfügung über dasselbe, so wie über das sonstige Eigenthum des Staats, und ferner das Recht, Steuern auf Land und Personen auszuschreiben, und die auf eine gewisse Anzahl Tage im Monat angesetzten Frohndienste aller Eingebornen für öffentliche Arbeiten in Anspruch zu nehmen; — jedoch dies Alles nur in Uebereinstimmung mit den Gesetzen.*) Er ist sodann der erste Richter im höchsten Gericht und der Oberbefehlshaber der Truppen. Er schliesst Verträge mit fremden Mächten und erklärt Krieg (!) in dringenden Fällen, wenn die Chiefs nicht alle zusammen berufen werden können. Ferner übt er die höchste Gewalt aus, theils selbst, theils durch ein

oder Regentin, und der Vormund des Ersteren Premier, und als der jetzige König seine Regierung antrat, die Function des Premiers dagegen einem Weibe übertragen. Nach dessen Tode trat freilich wieder ein Mann an die Stelle, jedoch eigentlich nur als Vormund für den bereits erwählten, noch unmündigen weiblichen Premier.

*) Die Kopfsteuer beträgt für einen Mann 1 \$, für eine Frau $\frac{1}{2}$ \$, für einen Knaben $\frac{1}{4}$ \$ und für ein Mädchen $\frac{1}{8}$ \$ jährlich. Die Landtaxe ist verschieden. Beide Art Steuern können auch in Naturalien oder Vieh (Schweinen) bezahlt werden. Die zu leistenden Frohndienste gehören ebenfalls zum Steuerwesen (*labor-tax*), da sie durch Geld abgelöst werden können. Es folgen weiter unten noch speciellere Angaben.

Ministerium, und theils durch den Premier des Königreichs, den er wie auch seine Minister selbst ernennt. Dieser Premier ist, wie bereits erwähnt, als Mitregent anzusehen, indem er in allen wichtigen Angelegenheiten des Landes dem Könige als Rathgeber zur Seite steht, und Letzterer ohne sein Mitwissen nichts unternehmen darf. Derselbe hat ferner die Leitung der speciellen Interessen des Landes, darf jedoch wiederum nur in strengem Einverständnisse mit dem Könige, welchem über die Anordnungen des Premiers schliesslich ein Veto zusteht, handeln. — Die einzelnen Inseln werden in ihren Local-Angelegenheiten durch Gouverneure verwaltet, die dem König und dem Premier unterworfen sind. Das Ministerium, welches erst seit März 1846 existirt, besteht aus 5 Mitgliedern: einem Minister des Innern, welches jetzt der Premier ist, einem Minister des Auswärtigen, einem der Finanzen, einem des öffentlichen Unterrichts und einem Justizminister (*attorney general*). Letztere 4 sind von Geburt Ausländer; es ist gegenwärtig einer derselben ein Schotte, die übrigen sind Americaner.*)

Die gesetzgebende Gewalt liegt in einem Hause der Edlen (*house of nobles*) und in einem Hause der Repräsentanten (*house of representatives*). Ersteres besteht aus den hauptsächlichsten Chiefs des Landes, also auch aus den obersten Chiefs, dem Könige und dem Premier selbst. Es darf kein Gesetz ohne ihre Bewilligung in corpore gegeben werden, und ebenso darf dies nicht geschehen ohne die Zustimmung der Majorität des Hauses der Repräsentanten, welche das Volk selbst erwählt. Die Anzahl der Letzteren wird nach dem Gesetze

*) Kamehameha III. ist ein Mann von vortheilhaftem Aeussern, dabei nicht ohne Befähigung, und unzweifelhaft von dem aufrichtigsten Willen beseelt, die Wohlfahrt seines Landes und Volkes zu fördern. Er ist seit 1837 vermählt mit Kalama, aus welcher Ehe aber keine Kinder hervorgegangen sind. Falls er ohne Leibeserben bleiben sollte, so wird der Sohn des Kekuanaoa, Gouverneurs von Oahu, der Prinz Alexander Liholiho, welcher zu dem Zwecke von dem Könige adoptirt ist, sein Nachfolger werden. Die Schwester des Prinzen, Victoria Kamamalu, wurde derzeit als einstiger künftiger Premier bezeichnet. Der jetzige Premier heisst Keoni Ana, auch John Young. Er war früher Gouverneur von Maui, und vertritt jetzt nur die Stelle der unmündigen Victoria. Die Namen der übrigen Minister, welche ich auch deshalb nenne, weil sie fast alle bei der früheren Entwicklung der Zustände des Landes schon thätig gewesen, sind: R. C. Wyllie, Minister des Aeussern; Dr. G. P. Judd, Finanzminister; W. Richards, Cultusminister, und J. Ricord, Justizminister.

bestimmt, doch sind zunächst nur Einwohner von den 4 grössten Inseln wählbar. Beide Häuser versammeln sich jährlich entweder einzeln oder, wenn es nothwendig ist, gemeinschaftlich. Der erste Artikel der Constitution besagt, „dass kein Gesetz gegeben werden dürfe, welches mit dem Worte Jehovas oder dem allgemeinen Geiste seiner Gesetze in Widerspruch steht.“ Ueber die bestehenden Gesetze will ich nur im Allgemeinen bemerken, dass solche eine Menge besonderer Bestimmungen enthalten, die dem Zustande der Halbcultur, worin sich das Volk noch befindet, angepasst sind. So wird z. B. Trunkfälligkeit, Liederlichkeit, Entheiligung des Sabbaths u. s. w. besonders streng bestraft, und es bestehen viele Beschränkungen der persönlichen Freiheit, denen sich das Volk jedoch ohne Widerspenstigkeit fügt. — Veränderungen in der Constitution können nur mit Bewilligung der Chiefs und des Volkes gemacht werden. Jeder Gouverneur übt auf seiner Insel die Gerichtsbarkeit aus. Die höchste richterliche Gewalt ist aber in einem aus 6 Personen bestehenden „*Supreme Court*“ vereinigt. Mitglieder desselben sind der König, der Premier und 4 von dem Hause der Repräsentanten erwählte Männer. — Wie genau das Verhältniss der naturalisirten Fremden zum Staate ist, weiss ich nicht anzugeben. Zur Einbürgerung im Lande muss der Eid der Treue geleistet werden. Derselbe enthielt früher eine gehässige Bedingung in Betreff der Abschwörung des eigenen Vaterlandes, die jedoch dahin verändert wurde, dass der Schwörende jetzt nur verspricht, die Gesetze und die Constitution des Landes aufrecht zu erhalten, und dem Könige treu zu sein.

Das Land besitzt eine kleine Land-Militairmacht, und sogar einige Kriegsschiffe, auch ein Fort bei Honolulu auf Oahu. Lahaina auf Maui wird als die Residenz des Königs genannt, doch scheint derselbe sich jetzt dauernd in Honolulu, wo der Sitz der Regierung ist, aufhalten zu wollen. Es ist ihm dort auch ein kleiner Pallast erbaut worden. Ein Freund des Aufwandes ist er im Uebrigen nicht; seine Civilliste ist nur gering, und er selbst hat eine ihm angetragene Vergrösserung derselben ausgeschlagen. — Sämmtliche Ausgaben und Einnahmen des kleinen Staates betruhen in dem Finanzjahre Ende März 1846:

Die Ausgaben für Hofstaat, Pallast, Forts, Gouvernementsschiffe, Boyen, Salaire und andere Verwaltungskosten, Königl. Schulen, abbezahlte Schulden u. s. w. \$ 77,820. 69.

Die Einnahmen:

von der Insel Oahu	\$ 45,741. 53.
„ „ „ Maui	„ 14,560. 58.
„ „ „ Hawaii	„ 4,561. 37.
„ „ „ Kauai	„ 3,973. 52.
aus andern Quellen	„ 7,110. 08.
	<hr/>
	\$ 75,947. 08.
Dazu der Saldo in Cassa	„ 1,993. 13.
	<hr/>
	\$ 77,940. 21.

ausser \$ 20,000, die das Gouvernement von Frankreich zu fordern hatte, und welche 1846 bezahlt wurden.

Die Schulden der Schatzkammer an Diverse

beliefen sich zu \$ 24,812. 62.

An Wechseln waren zu bezahlen „ 29,704. 30.

\$ 54,516. 92.

Dagegen war die Schatzkammer Creditor bei

Diversen für \$ 34,914. 12.

und an Wechseln für „ 20,387. 87.

\$ 55,301. 99.

Der Umsatz späterer Jahre ist bedeutender gewesen. Schulden hatte der Staat 1846 nicht.

In Betreff der Relationen der Regierung mit dem Auslande und der mit fremden Mächten abgeschlossenen Uebereinkünfte ist zu erwähnen, dass schon im Jahre 1826 eine solche mit den Vereinigten Staaten unter dem Namen von: „*articles of arrangement*“, später von dem jetzt regierenden Könige 1836 und 1846 Tractate mit England, 1839 und 1846 Tractate mit Frankreich, und während des Aufenthalts der Corvette in Honolulu ein Tractat mit Dänemark abgeschlossen wurden, und ferner, dass am 28. Nov. 1843 in London eine Declaration erfolgte, wonach sowohl England als Frankreich die Hawaiischen Inseln als einen unabhängigen Staat anerkannten, und gegenseitig die Verpflichtung eingingen, nie von demselben weder unter dem Titel eines Protectorats noch unter einer andern Form Besitz zu nehmen.

Dass das Hawaiische Königreich früher nie in den Besitz einer fremden Macht gekommen ist, und jetzt als Staat die eben erwähnte Anerkennung bei den Grossmächten und sogar eine Garantie für seine Unabhängigkeit erlangt hat, hat es zum grossen Theil dem klugen Be-

nehmen seiner Häuptlinge und Könige zu danken. *) Die eigentliche Organisation desselben aber ist begreiflicher Weise nicht von diesen, sondern von Fremden ausgegangen und beschafft worden. Es ist bekannt, dass sich ursprünglich americanische Missionaire den grössten Einfluss auf das Volk und die Ausbildung der Zustände des Landes erworben haben, und dass der Einfluss derselben und anderer Fremden auch gegenwärtig fortdauert. So geht denn auch jetzt noch die Leitung der Angelegenheiten des Staats und dessen Verwaltung hauptsächlich von den fremden, im Lande aber eingebürgerten Ministern und andern Beamten, (von denen einzelne auch früher Missionaire waren) aus. Ich kann hier nicht darauf eingehen, die Wirksamkeit derselben und aller derer, welche früher bei der Organisation der Zustände thätig waren, einer genauen Critik zu unterziehen. Es lässt sich zwar nicht leugnen, dass Letztere auch jetzt noch zum Theil unvollkommen entwickelt sind, und dass manche der Anordnungen, welche die mit der Leitung der Angelegenheiten Bekleideten getroffen haben, dem Wohlstand des Landes in seinem Fortschreiten hinderlich gewesen sind. Wenn man aber bedenkt, dass das Volk der Sandwich - Inseln vor einigen Jahrzehnten noch beinahe im völligen Naturzustande lebte, und wenn man dagegen jetzt den jungen Staat betrachtet, und die Fortschritte, welche die Cultur dort während jener Zeit gemacht hat, in Erwägung zieht, so kann man doch denjenigen, welche die jetzigen Zustände zu schaffen wussten, im Allgemeinen seine Anerkennung nicht versagen.

Diese Fortschritte sind wirklich ausserordentlich zu nennen; es haben Bildung und Christenthum nirgend sonst in neuerer Zeit einen so dankbaren und erfolgreichen Boden gefunden. Statt der fortwährenden Kriege, welche die Bewohner vor Zeiten unter sich führten, wird das Volk jetzt immer mehr und immer allgemeiner zu einer friedsamem, nützlichen Beschäftigung geführt, und statt des früheren Zustandes der Unwissenheit und Rohheit findet man jetzt namentlich unter der jüngeren Generation eine Stufe der Bildung, welche oft überraschend ist. Ueberall sind Schulen, Bildungsanstalten und Kirchen.

*) Ich brauche wohl kaum darauf hinzudeuten, dass die Missgunst, womit die Grossmächte den Besitz dieser, namentlich für die Verein. Staaten, so wichtigen Inseln in irgend einer fremden Hand und unter sich betrachteten, ebenfalls viel dazu beigetragen hat, dass eine solche Unabhängigkeits-Erklärung erfolgte.

Ein grosser Theil des Volkes liest und schreibt jetzt seine Muttersprache, und die Söhne und Töchter der Chiefs werden ebenfalls in fremden Sprachen, in Künsten und in Wissenschaften geübt, und entsprechen auch im Aeussern den Anforderungen, die man an den Gebildeten macht. Die älteren Leute, sowohl aus dem gewöhnlichen Volke, als auch zum Theil die Chiefs, können sich freilich nicht so leicht an unsere gesellschaftlichen Gebräuche gewöhnen. Es tritt daher ihr ursprünglicher Character und ihre frühere natürliche Lebensweise, die sie auch jetzt nicht immer ganz verleugnen können, sehr häufig in einen ziemlich starken Contrast mit dem, was man sie gelehrt hat. Diese Gegensätze machen auf den Fremden immer einen besondern Eindruck verleihen aber einem Besuche auf den Sandwich Inseln, wie es mir wenigstens geschienen hat, einen eigenthümlichen Reiz. Was aber am meisten dazu beiträgt, den Aufenthalt dort zu einem interessanten zu machen, ist eben das überall sichtbare Fortkeimen der Bildung, und die aufmerksame Beobachtung der Stufe, auf welche die Cultur in dieser von der übrigen Welt so abgeschlossen liegenden Gegend in so kurzer Zeit gelangt ist.

Die Bewohner der Sandwich Inseln gehören dem Malayischen Stamme an, sind aber grösstentheils von feinerer Gesichtsbildung und schönerem Körperbau als die Malayen in Ostindien. Die ursprüngliche Race hat aber durch die Vermischung mit den Fremden in den letzten 30 Jahren sehr abgenommen, und die Bevölkerung sich überhaupt verringert. Die Inseln zählen jetzt nur 100 und einige Tausend Einwohner, welche alle Christen (und Mitglieder von Enthaltensvereinen) sind. Katholische Missionaire haben in letzter Zeit einen ziemlich ansehnlichen Anhang gefunden, bei Weitem der grösste Theil der Bevölkerung aber sind Presbyterianer und Congregationalisten. Von Fremden mögen einige Tausend auf den Inseln sein. Unter diesen sind die Americaner am zahlreichsten. Im Uebrigen sind fast alle Nationen dort repräsentirt, selbst Söhne des himmlischen Reichs, die entweder beim Zuckerbau beschäftigt oder Läden halten, sind dort anzutreffen. Deutsche finden sich ebenfalls in einiger Anzahl, hauptsächlich unter den Handwerkern und Detaillisten; jedoch existirt kein deutsches Handlungshaus auf den Inseln.

Der Verkehr, welcher durch die einkehrenden Wallfischjäger hervorgerufen wird, hat die Einwohner des Landes zu manchen Erwerbszweigen hingeführt, so wie z. B. Fleisch gesalzen und eine Art

Cider gebrauet wird. Eigentliche industrielle Unternehmungen bestehen aber doch nicht. Nur einer guten Schiffswerfte wäre zu erwähnen. Die eigene Rhederei des Landes (grösstentheils den Europäern und Americanern gehörend),

bestand 1844 aus 15 Schiffen v. 775 T. von einem Werth v. \$ 41,000.

und 1846 „ 28 „ „ 1578 „ „ „ „ „ 73,000,

wovon aber die wenigsten im Lande gebaut sind. Eine geringe Anzahl der Eingebornen werden Seeleute, der grösste Theil derselben ist aber wohl mit dem Landbau beschäftigt.

Die Hawaiischen Inseln sind vulkanischen Ursprungs, und wegen der vielen Naturmerkwürdigkeiten und Schönheiten, welche durch diese Beschaffenheit der Erdoberfläche gebildet sind, berühmt. Ueberall wechseln Thäler mit Bergen, welche Letztere auf Hawaii eine Höhe von 14 bis 15,000 Fuss erreichen. Diese höhere und niedere Lage der Landestheile, die daraus folgende Verschiedenheit des Klimas und die grosse Fruchtbarkeit des Bodens machen die Inseln zur Hervorbringung von Pflanzen und Gewächsen der verschiedensten Art geeignet. Der Landbau auf selbigen, so weit er die Erzeugung solcher Producte betrifft, welche unter dem Namen von frischen Provisionen verstanden werden (wie Kartoffeln, Erbsen, Bananen und andere Früchte und Vegetabilien) wird auch in hinreichender Ausdehnung betrieben, um ausser der zur eigenen Consumption erforderlichen Quantität, die einkehrenden Schiffe mit diesen Lebensmitteln zu versorgen. Werthvollere Culturpflanzen werden aber bis jetzt nur in geringer Anzahl gebaut, und die Ausfuhr von solchen Producten (z. B. Zucker, Caffee, Baumwolle etc.) ist daher nur sehr unbedeutend. Dies ist um so mehr zu beklagen, da die Sandwich Inseln so ganz dazu geeignet wären, einen Theil der das Stille Meer umschliessenden Continente, (so Californien, Chili und Australien) mit wichtigen Consumtionsartikeln zu versorgen, und auf diese Weise, wie schon bemerkt, ihrem Handelsverkehr eine grössere Bedeutung geben könnten. Demungeachtet hat die Cultur derselben nur wenig Aufmunterung erfahren, und bisher nicht mit hinreichendem Nutzen betrieben werden können, um den Producten der Inseln auf Plätzen, wie Valparaiso, Sydney u. s. w. eine dauernde Concurrenz mit den Erzeugnissen anderer Länder zu gestatten.

Der Grund, weshalb dieses Letztere nicht möglich ist, liegt in den eigenthümlichen Verhältnissen des Landes, in Uebelständen, denen theils sehr schwierig abzuhelfen ist, welche zum Theil aber

auch nicht gehörig erkannt werden. Eine dieser Ursachen ist, dass Niemand Grundbesitz auf den Inseln erwerben kann. Der König und die Chiefs, welche, wie man gesehen hat, im Besitz alles Landes sind, wollen aus Furcht, dasselbe möchte ganz in fremde Hände gerathen, kein Stück davon verkaufen, sondern stellen nur Verpachtungen auf gewisse Jahre an eingebürgerte Unterthanen aus. Niemand kann also in den dauernden Besitz eines Eigenthums gelangen, indem dasselbe nebst allem, was darauf verwandt wird, einst immer wieder an den König und die Chiefs zurückfällt. Es ist leicht einzusehen, dass sich demnach auch verhältnissmässig nur Wenige finden, welche geneigt sind, Capital in Landbau anzulegen.*)

Es hat ferner auch die unsichere Stellung mancher Landinhaber, und die Willkühr, womit zuweilen sogar früher verpachtete oder überlassene Ländereien wieder eingezogen wurden, — Alles Folgen, die theils noch aus den früheren schwankenden Verhältnissen und den unvollkommen organisirten Gesetzen des Landes herrühren, — den Fortschritt der Bodencultur in mancher Beziehung zurückgehalten. Diese Unsicherheit in den Verhältnissen hat Prozesse und eine Menge Verwicklungen hervorgerufen, deren vollständige Lösung sehr schwierig sein wird. Einzelne Fremde sind durch Schenkungen oder Cessionen von früheren Jahren in den wirklichen Besitz einiger kleiner Grundstücke gelangt, und es scheint allerdings nicht, dass man ihnen diesen jetzt noch streitig macht. Andere beanspruchen aber grosse Strecken Landes, die ihnen schwerlich von der Regierung jemals zugestanden werden.

Eines der hauptsächlichsten Hindernisse, welche es dem Pflanzler erschweren, die Culturen mit Vortheil zu betreiben, ist sodann noch der Mangel an hinreichenden Arbeitskräften. Dieser rührt allerdings theils von der geringen Neigung der Eingebornen zur Beschäftigung her, hauptsächlich aber hat er seinen Grund in dem von der Regierung verfolgten Systeme der erzwungenen, unbezahlten Arbeit. Nach den jetzt bestehenden Gesetzen wird nämlich, wie bereits erwähnt, jeder Eingeborne eine ganze Woche von jedem Monat für öffentliche Arbeiten in Anspruch genommen und dadurch also dem Landbauer häufig entzogen, oder es muss derselbe diese Zeit mit Geld ablösen, wozu er

*) Die jährliche Abgabe an die Regierung für gepachtetes Land beträgt $\frac{1}{2}$ \$ ⌘ Acre.

aber selbst nicht die Mittel besitzt, und wofür daher der Pflanze die Entschädigung für ihn leisten muss. Dass eine solche Einrichtung besteht, ist um so mehr zu beklagen, weil einentheils bei der Genügsamkeit der Eingebornen und der Leichtigkeit, womit sie sich ihren ganzen Lebensunterhalt selbst schaffen können, der Arbeitslohn unter andern Umständen ganz ausserordentlich billig sein würde.*) Andernthails ist es aber auch besonders dem gedachten Systeme zuzuschreiben, dass die ursprüngliche Bevölkerung der Inseln immer mehr abnimmt, und die Race der gutherzigen und leicht zu leitenden Sandwich-Insulaner ihrem Erlöschen entgegengeht, indem dasselbe die Männer verhindert, sich Eigenthum zu erwerben, sie für eine selbstständige Thätigkeit unempfindlich, und daher in den meisten Fällen zur Heirath abgeneigt macht.

Es sind früher schon verschiedene Versuche gemacht worden, die Regierung zu einem andern Verfahren mit Rücksicht auf die oben erwähnten Missverhältnisse zu veranlassen. Die Leiter der Angelegenheiten scheinen indess demungeachtet die von ihnen getroffenen Anordnungen für die zweckmässigsten zu halten, indem sie die Gründe für ihre Verfahrensart einentheils aus der Besorgniss, dass bei einem unbedingten Verkaufe von Ländereien der Einfluss der Fremden zu überwiegen würde, ferner, aus der Nothwendigkeit, die Eingebornen beschäftigen und hinreichende Arbeitskräfte für die Staatsunternehmungen gewinnen zu müssen, und endlich aus finanziellen Rücksichten herleiten. Was ins Besondere jene Zwangsarbeit betrifft, so hat man versucht, die Regierung zu bewegen, wenigstens verheirathete Männer von dem Gesetze frei zu machen. Aber auch dies ist nicht gelungen; es sind nur in Betreff der Entschädigungsgelder für die dem Staate entzogene Arbeit den Pflanzern seit dem Jahre 1846 einige Erleichterungen zugestanden worden.**)

*) Der Arbeitslohn ist im Lande selbst jetzt schon billig. Die Pflanze zahlen den Arbeitern ungefähr 1 bis 2 Real Ψ Tag. Man versichert im Uebrigen, dass der Eingeborne im Innern sich durch eine tägliche Ausgabe von etwas über einen Cent gut ernähren, und in voller Gesundheit und Stärke erhalten kann. (Dies macht beiläufig für Kost und Logis im ganzen Jahre 4 spanische Thaler.)

***) Diese bestehen darin, dass die Pflanze jetzt jährlich nur 5 \$ Ψ Kopf als Entschädigung zahlen, während selbige früher, für 6 Tage den Monat à 1 Real, 9 \$ betrug.

auf die Production des Landes geäußert haben, ehe die Sachen aber gut stehen können, müssen noch bedeutende und wirklich radicale Verbesserungen geschehen. Es ist freilich nicht zu verkennen, dass diese bei den dortigen Verhältnissen nicht immer leicht durchzuführen sein mögen, aber die künftige Wohlfahrt des Landes fordert sie gleichwohl.*) Jetzt schon, nachdem Californien in den Besitz der Americaner gelangt ist, tritt dieses Land, welches ebenfalls von Wallfischjägern vielfach besucht wird, in mancher Beziehung noch mehr als vorher als Concurrent gegen die Sandwich Inseln auf**), und wenn einst der Wallfischfang im nördlichen Theile des grossen Oceans wieder abnehmen sollte, so dürfte es vollends zu spät sein, für den verlorenen Verkehr einen Ersatz zu finden.

Ogleich Hawaii Zwei Drittheile des ganzen Flächengehaltes der Inseln einnimmt, sind doch die kleineren Inseln Oahu und Maui für den Handels- und Schiffahrtsverkehr die wichtigsten. Die hauptsächlichsten Häfen und Ankerplätze auf allen Inseln sind folgende:

Honolulu	auf Oahu,
Lahaina	∕ Maui,
Hilo	∕ Hawaii, an der Byrons Bai,
Hanalei	∕ Kauai,
Weimea	∕ ∕
Koloa	∕ ∕
Kailua	∕ Hawai
Kealekekua	∕ ∕

wovon die 4 ersten, und namentlich die beiden erstgenannten am zahlreichsten von fremden Schiffen besucht werden.

Die meisten Wallfischjäger kehren auf der Rhede von Lahaina ein, da die Unkosten dort geringer und die frischen Provisionen meistens

*) Dass der König selbst manche der erwähnten Uebelstände hinlänglich erkennt, hat einer meiner Reisegefährten aus seinem eigenen Munde gehört. Die Majestät sagte, die Regelung der Verhältnisse könne nur nicht mit einmal gehen, sie selbst wünschte Manches anders, aber es liesse sich nicht immer so ausführen. Sie wiederholte häufig die Worte: „I try to make it as good as I can.“

**) Der Einfluss, welchen die Ereignisse, die, seitdem Obiges geschrieben, in Californien stattgefunden haben, auf die Sandwich Inseln ausüben werden, ist noch schwer zu bestimmen. Ich verweise auf die darauf bezüglichen Bemerkungen in dem Schlussworte zu diesem Werke.

billiger als in Honolulu sind. Der Handel der Stadt ist jedoch unbedeutend, und die Zufuhr fremder Waaren wird dort wie auf den übrigen kleineren Plätzen der verschiedenen Inseln meistens durch Küstenfahrzeuge von Honolulu aus beschafft. Dieser letztgenannte Ort ist das eigentliche commercielle Centrum der Inseln, der Hauptsammelplatz der Ausländer, die Residenz der fremden Consuln und diplomatischen Agenten und der Sitz des Gouvernements. Die Stadt mag etwa 8 bis 9000 Einwohner zählen und liegt an der Südwestseite von Oahu in Lat. $21^{\circ} 18' N.$ und Long. $158^{\circ} 1' W.$ v. Grch.

Es folgen nun zunächst über den

Verkehr der mit dem Wallfischfang beschäftigten Schiffe, welche die Häfen der Sandwich Inseln als sogenannte Erfrischungsplätze besuchten, folgende statistische Angaben.

Anzahl der eingekehrten Schiffe, mit Angabe der Flagge.

Flagge.	1824	1830	1837	1840	1842	1843	1845	1846
Americanische	69	75	105	80	137	341	525	....
Brittische ...	18	19	24	4	26	19	14	....
Französische ..	....	....	....	2	10	16	32	....
Bremer .....	....	....	....	....	....	7	10	....
Hamburger ..	....	....	....	....	....	....	1	....
Hannöversche.	....	....	....	....	....	....	1	....
Preussische ..	....	....	....	....	....	....	1	....
Dänische.....	....	....	....	....	2	....	2	....
Norwegische ..	....	....	....	....	....	....	1	....
Hawaiische ..	....	....	....	....	2	....	?	....
Total ..	87	94	129	86	177	383	587	596

Antheil der 3 wichtigsten Hawaiischen Plätze am Verkehr.

Plätze.	1823	1830	1837	1840	1842	1843	1845
Lahaina..	0	?	62	39	98	247	379
Honolulu.	50	94	67	47	79	136	163
Hilo	0	0	?	?	?	?	48

Angabe des Fanges und der Grösse eines Theils der eingekehrten Schiffe.

Jahr.	Anzahl von Schiffen.	Grösse derselben in Tons.	Fang		
			Spermöl barrels.	Thran barrels	Barden ⌘
1834	112	40,095	118,408		
1835	72	25,996	81,740		
1838	76	25,926	77,130		
1842	175	64,617	139,360	100,490	1,000,000
1844	353	124,340	133,365	373,672	3,460,000
1845	522	226,518	104,555	671,974	6,000,000

Specialia über das Jahr 1845.

Gesamtzahl der in Honolulu, Lahaina und Hilo eingelaufenen Wallfischjäger	590
Anzahl der Mannschaft	18,585
Fang und Werth desselben:	
623,805 Barrels Thran à 8 \$	\$ 4,990,440
125,649 / Spermöl à 24 \$	≅ 3,015,576
6,920,000 $\overline{\text{f}}$ Barden à $\frac{1}{3}$ \$	≅ 2,306,666
	<u>\$ 10,312,682</u>
Werth der 590 Schiffe mit Ausrüstung à 20,000 \$	≅ 11,800,000
	zusammen \$ 22,112,682

welche Summe demnach ungefähr das im Wallfischfange angelegte Capital repräsentirt, welches jährlich in den Häfen der Sandwich Inseln geborgen liegt.

Die verschiedenen obigen Angaben, die ich nach den mir zu Gebote stehenden Quellen zusammengestellt habe, sind jedoch nicht als ganz vollständig anzusehen. So sind z. B. alle Schiffe, welche die kleineren Plätze anliefen, nicht darin einbegriffen. Dagegen sind aber auch manche Schiffe, welche die Inseln zweimal im Jahre besucht haben, doppelt aufgeführt. Man ersieht indess aus dem Gegebenen zur Genüge, welche Bedeutung die Inseln für die Schiffe, welche im Stillen Meere mit dem Wallfischfang beschäftigt sind, haben, und wie sich der Verkehr auf denselben seit den letzten 20 Jahren vermehrt hat. Besonders wichtig sind sie für die Schiffe der Vereinigten Staaten, die beinahe $\frac{9}{10}$ Antheil an der ganzen Frequenz haben. Die Anzahl der englischen Wallfischjäger, welche diesen Theil des Oceans besuchen, hat sich in den letzten Jahren vermindert, dagegen diejenige der französischen und deutschen vermehrt.

Ein Blick auf die Karte genügt zu zeigen, wie günstig die Hawaiischen Inseln für alle Schiffe, die im nördlichen Ocean kreuzend einen Anhaltsplatz suchen, belegen, und wie sie gleichsam von der Natur dazu ausersehen sind, die Betreibung jenes wichtigen Erwerbszweiges in dem ungeheuren Meere zu erleichtern und zu unterstützen. Sie sind fast gleich weit entfernt an der einen Seite von Centro-America, Mexico, Californien und der Nordwestküste, und an der andern Seite von den russischen Besitzungen, Japan und China. In der unmittelbaren Nähe der gefährlichen und beschwerlichen Arbeiten des Wallfischfanges gewähren sie allen damit Beschäftigten einen willkom-

menen Erholungsort, und ihr angenehmes und äusserst gesundes Clima kann nicht geeigneter sein, um der durch langen Aufenthalt auf der See geschwächten oder erkrankten Mannschaft wieder Kraft und Gesundheit zu verleihen. Dabei sind sie mit guten Häfen und Ankerplätzen versehen, bieten frische Provisionen in Fülle und billig, und sind bei dem bedeutenden Verkehr, welchen eine so grosse Anzahl von eingehenden Schiffen hervorrufen, in der Regel auch mit andern Schiffsbedürfnissen und Materialien gut versorgt.

In wie weit sich der sonstige

Handels- und Schifffahrtsverkehr auf den Inseln

bisjetzt entwickelt hat, zeigen die nachfolgenden Angaben.

In den ersten der Zwanziger Jahre beschäftigte nur der Handel mit Sandelholz einige Schiffe, welche diesen Artikel nach China überführten.

In späteren Jahren besuchten von Kauffahrern den Hafen von Honolulu:

Schiffe, welche den nachfolgenden Staaten und Plätzen angehörten, oder von ihnen kamen.	1824	1828	1831	1835	1838	1841
Oahu		4	5	11	9	5
den Verein. Staaten		2	7	3	1	6
England			1			1
China		3		2	1	1
Californien	7	5	2	1	2	1
Mexico	2	2	8	2	3	5
N. W. - Küste (Oregon)	2	5	5	5	3	4
Süd - America	3	8	6	4	2	3
Sydney		1	1			1
Tahiti		1	1			4
Ostindien		2	1	2		
Frankreich	1	3				
Andern Plätzen	2	1		2	2	
Zusammen	17	37	37	32	23	31

Angekommene Schiffe, mit Angabe der Flagge.	1842	1843	1845
Americanische	13	25	18
Englische	11	9	11
Hawaiische	8	?	?
Chilenische	3		
Hanseatische	1	1	4
Französische		4	2
Belgische			1
Schwedische			5
Spanische		1	
Andere	9		
Zusammen	45	40 (?)	41 (?)

Im Jahre 1846 betrug die Anzahl der in Honolulu (und Lahaina) angekommenen Kauffahrer 61.

Ueber die vorstehenden Angaben ist übrigens zu merken, dass nicht alle der aufgeführten Schiffe mit voller Ladung kamen, und dass die wenigsten der abgegangenen überhaupt mit Ladung den Hafen verliessen.

Die Ein- und Ausfuhren betragen an Werth:

Die Einfuhren:	Vom 1. Jan. 1836 bis 17. Aug. 1841	Jährlicher Durch- schnitt dieserZeit	1845	1846
Von den Vereinigten Staaten .	\$ 935,000	166,200	245,700	325,700
≧ England	≧ 127,600	22,700	70,000	117,000
≧ Californien*	≧ 271,500	48,200	25,000	17,000
≧ Oregon	≧ 55,000	10,000	34,800	23,100
≧ China	≧ 233,000	41,400	85,500	43,100
≧ Mexico *)	≧ 167,600	30,000	?	?
≧ Chili	≧ 160,000	28,500	16,600	39,000
≧ andern Plätzen**).	≧ 61,300	11,000	69,500	33,500
Zusammen . .	\$	358,000	547,100	598,400
Gesamteinfuhr	1843 . . ≧	223,400		
≧	1844 . . ≧	350,400		

Diese Data sind den Zollregistern nur von Honolulu entnommen. Für ausserdem in Lahaina durch Kauffahrer und an verschiedenen Plätzen durch Wallfischjäger gelandete Waaren, mag man zur Herstellung des Werthes der ganzen Einfuhr auf den Inseln noch 5 bis 10 $\frac{0}{0}$ hinzufügen.

*) Hauptsächlich Contanten und edle Metalle. Bei den Jahren 1845 und 46 ist Mexico mit in der letzten Rubrik enthalten.

***) Producte des Wallfischfanges einbegriffen.

Die Ausfuhren:	Vom	Jährlicher	1845	1845
	1. Jan. 1836 bis 17. Aug. 1841	Durch- schnitt dieser Zt.		
Sandelholz, *) von Honolulu	\$ 65,000	11,400	—	—
Häute	≙ 69,000	12,200	21,400	1,900
Ziegenfelle	≙ 27,200	4,800	5,300	2,000
Zucker	≙ 34,000	6,000	45,800	15,200
Molasse	≙ 16,000	2,900	12,800	4,835
Arrow-root	≙ 6,000	1,200	1,400	1,800
Salz	≙ 16,100	2,900	?	3,900
Spermöl	≙ 14,000	2,500	?	?
Kukuiöl	≙ 4,600	800	3,500	700
Taback	≙ 1,100	200	—	—
Pulu	≙ —	—	—	400
Caffe	≙ —	—	—	450
Talg	≙ —	—	—	250
Schaaffelle	≙ —	—	—	15
Wolle	≙ —	—	—	50
Senfsaat	≙ —	—	1,000	200
Frische Provisionen (auch Zucker und Salz), von allen Inseln	\$ 44,900	44,900	91,200 **)	31,700
Zusammen	≙ 240,000	42,700	70,000	202,700
	..... \$	87,600	161,200	234,400

Zufolge einer Berechnung, die ich vom englischen Consulat empfang, haben 1845 die eingekehrten Wallfischjäger und Kauffahrer für Erfrischungen etc. gebraucht, und die Officiere und Mannschaft derselben überhaupt depensirt ca. \$ 700,000
Für Reparaturen an Schiffen wurde ausgegeben 83,000
Und die fremden Kriegsschiffe, für welche die Inseln eine sehr besuchte Station sind, haben depensirt ***) 270,000
Es wurde also ein Geldwerth von zusammen ca. \$ 1,053,000

*) Ausfuhr nur bis 1840. In diesem Jahre wurde dieselbe verboten.

**) Dass die Ausfuhr der Producte von 1843 so viel grösser als die der andern Jahre erscheint, liegt theils daran, weil die Angaben über Zucker und Molasse auch das zur Verproviantirung der Schiffe erforderliche Quantum enthalten. Es wurden aber auch in diesem Jahre mehrere Versuche mit Zucker auf fremden Märkten gemacht, und daher mehr als gewöhnlich ausgeführt.

***) 1845 waren ungewöhnlich viele Kriegsschiffe in den Häfen. 1844 beliefen sich die Ausgaben derselben nur zu 100,000 \$.

durch den fremden Verkehr, ausschliesslich des eigentlichen Handelsverkehrs, in das Land gebracht.

Weitere speciellere Nachrichten über den Handels- und Schiffsverkehrsverkehr der Sandwich Inseln findet man in der Beilage C.C.

Aus dem vorstehend Mitgetheilten ist zu ersehen, dass das Importgeschäft von den Verein. Staaten, England und China im Handel das grösste Capital beschäftigt, und dass demnächst der Verkehr mit der N. W.-Küste America's am lebhaftesten ist. Die eigentlichen Exporte der Inseln sind dagegen, wie auch schon früher bemerkt, sehr unbedeutend, so dass ausser dem ansehnlichen Quantum von frischen Provisionen etc., womit die einkehrenden Schiffe jährlich versorgt werden, zur Deckung der Einfuhr noch eine ziemlich grosse Summe erforderlich ist. Genau anzugeben, auf welche Weise diese hergestellt wird, ist unmöglich. Wie sich ungefähr der ganze Umsatz mit Einschluss des Wechselgeschäfts stellt, mag man aus folgender Berechnung, welche zugleich noch speciellere Angaben über den Ein- und Ausfuhrhandel enthält, ersehen.

Im Jahre 1845 belief sich der Gesamt-Betrag des Handels-Umsatzes auf den Sandwich Inseln zufolge Zollregistern und andern Zusammenstellungen auf 1,287,544 \$ 50 cts. — Davon

betruhen die *Einfuhren*. 581,441 \$ 72 cts.

und dagegen die *Ausfuhren* von

Waaren und Contanten . . 356,102 \$ 78 cts.,

und der durch *Wechsel umge-*

setzte Betrag 350,000 \$ — \$

706,102 \$ 78 \$

nämlich:

Einfuhr in Honolulu:

Von den Verein. Staaten (englische Waaren mit eingeschlossen) 245,681 \$ 40 cts.,

∞ China (englische und americanische Waaren einbegriffen). 85,500 \$ 57 \$

∞ England und Sydney . . . 75,303 \$ 4 \$

∞ Columbia River (hauptsächlich Holz, Mehl und Fische) 34,807 \$ 48 \$

441,292 \$ 49 \$

Transp. 441,292 \$ 49 cts.

Von Californien (Pelzwerk, Häute, Talg, Holz und Pferde)	24,853	≠	58	≠
≠ Valparaiso (englische und americanische Waaren eingegriffen)	16,589	≠	12	≠
≠ Pell's Island (Thran)	1,818	≠	80	≠
≠ allen andern Plätzen (Producte des Wallfisch-Fanges eingeschlossen)	62,387	≠	73	≠
Einfuhr in Lahaina:				
Durch Wallfischjäger	12,724	≠	—	≠
≠ Kauffahrer	21,776	≠	—	≠

581,441 \$ 72 cts.

Von diesen sind von dem Lande in Producten bezahlt worden, als:

Exporte von Honolulu:

Zucker	302,114 \bar{b}	15,105	\$	70	cts.,
Molasse	19,353 Gall.	4,838	≠	25	≠
Kukui-Oel	1,330	665	≠	—	≠
Pulu	8,200 \bar{b}	410	≠	—	≠
Salz	3,824 Bush.	3,824	≠	—	≠
Ziegen-Felle	9,918 Stück.	1,983	≠	60	≠
Häute	940	1,880	≠	—	≠
Arrow-Root	43,863 \bar{b}	1,754	≠	60	≠
Caffe	248	427	≠	20	≠
Talg	4,000	240	≠	—	≠
Schaaf-Felle	58 Stück.	14	≠	50	≠
Wolle	800 \bar{b}	48	≠	—	≠
Senf-Saat	8,000	200	≠	—	≠
bleiben		31,390	\$	85	cts.

Exporte von allen Inseln:

Für an 643 Schiffe zur Proviantirung gelieferte Landesproducte, hauptsächlich Zucker, Kartoffeln, Fleisch, Brennholz, Salz, Feder- und an-

Lat. 581,441 \$ 72 cts.

Transp. 581,441 \$ 72 cts.

Transp. 31,390 \$ 85 cts.

deres Vieh, Früchte und

Vegetabilien 202,700 \$ — cts.,

also zusammen 234,090 \$ 85 cts.,

Wenn man diesen Betrag, so wie

die (hauptsächlich nach Chi-

na zur Bezahlung der La-

dungen von dort) ausgeführ-

ten Contanten, nämlich: . . . 55,000 \$ —

zusammen eine Summe von . . . 289,090 \$ 85 cts.,

welche sodann grossentheils die Deckung der Con-

sumtion im Lande repräsentiren möchte, von

obigen Einfuhren abzieht 289,090 \$ 85 cts.,

289,090 \$ 85 cts.,

292,350 \$ 87 cts.,

und ferner den Werth der nach andern Plätzen

wieder ausgeführten Waaren kürzt mit. 67,011 \$ 93

so würden die nachbleibenden 225,338 \$ 94 cts.,

67,011 \$ 93

225,338 \$ 94 cts.,

hauptsächlich als der Werth der durch den frem-

den Verkehr umgesetzten und grösstentheils

durch Wechsel bezahlten Waaren zu bezeich-

nen sein. Da nun aber sämtliche Wechsel,

die von Wallfischjägern, Kriegsschiffen, Con-

sulaten, vom Gouvernement und von Privaten

ausgestellt sind, angegeben werden mit 350,000 \$ —

so ergibt sich ein Ueberschuss von 124,661 \$ 6 cts.

350,000 \$ —

124,661 \$ 6 cts.

Dieser reicht jedoch auch noch nicht hin, um den vergrösserten Werth der Einfuhr, nachdem sie im Lande verkauft und ausgetauscht, zu decken, und es ist somit noch ausserdem eine weitere Summe zur Ausgleichung der Handelsbilanz erforderlich. Diese mag theils in dem unverkauft liegenden Vorrath von Waaren liegen, oder zum Theil auch in den etwa unrichtig geschätzten Ziffern obiger Berechnung, welche, wie alle ähnlichen, nur annähernd sein kann. Besonders sind zur Herstellung der Bilanz aber die Contanten, welche dem Lande durch den Verkehr mit den Fremden jährlich in ziemlich ansehnlicher Quantität zufließen, zu berücksichtigen.

Der gesammte wirkliche Handelsumsatz scheint sich demnach jedenfalls auf reichlich 1½ Millionen \$ zu stellen.

Von den Einfuhren von 1845 in Honolulu waren nach Abzug des reexportirten Quantums und der Producte des Wallfischfanges, dem Ursprunge der Waaren nach, so weit es sich ermitteln liess:

Americanische Waaren	für \$ 190,000.
Englische ≍	≍ ≍ 163,000.
Chinesische ≍	≍ ≍ 80,000.
Deutsche, russische und andere nordische ≍ ≍	30,000.
Von Californien	≍ ≍ 12,000.
≍ Oregon	≍ ≍ 13,000.
≍ Chili, Peru u. Guayaquil.	≍ ≍ 12,000.
	<hr/> ca. \$ 500,000.

Rechnet man hiezu die auf andern Plätzen gelandeten Waaren, so wie eine angemessene Summe für Contrebande, so kann man mit Berücksichtigung der Einfuhr von 1846 annehmen, dass im Ganzen der Verbrauch ausländischer, und zwar namentlich americanischer und europäischer Waaren auf den Hawaiischen Inseln jetzt ℥ Jahr über 600,000 \$ beträgt.

Diese Consumption ist allerdings nicht sehr bedeutend zu nennen, aber wenn man die Inseln dabei noch als Theil eines grösseren Marktes, nämlich der Südsee-Inseln überhaupt und der Nordwest-Küste America's betrachtet, doch jedenfalls der Beachtung werth. Eine Unternehmung nach dem Stillen Meere muss sich daher nicht auf einen Platz beschränken, sondern die Ladung muss (wie dieses auch bisher bei Aussendungen so eingerichtet wurde) für verschiedene Märkte bestimmt sein, und auf mehreren Plätzen darüber je nach den Umständen disponirt werden. So würde man z. B. erst Valparaiso und Tahiti (Gesellschafts-Inseln) angehen, und dann Honolulu und Californien besuchen können. Von letzteren Gegenden sind die Sandwich Inseln jetzt noch der Hauptmarkt, Californien aber (mit Monterey und dem ausgezeichneten Hafen von San Francisco), wo die Bevölkerung wahrscheinlich bald ansehnlich wachsen wird, verdient für die nächste Zukunft vielleicht eine besondere Aufmerksamkeit. Die Bedürfnisse des dortigen Marktes sind denjenigen auf den Sandwich Inseln im Allgemeinen ganz ähnlich, denn jene Plätze werden jetzt zum Theil von Honolulu aus mit europäischen und americanischen Waaren versorgt, und ebenso werden auch sie von einer Menge von Wallfischjägern besucht. *)

*) Siehe die Anmerkung am Eingange des Berichts.

Die Importe nach den Sandwich Inseln bestehen theils aus Gegenständen, welche zur Versorgung für die Wallfischjäger und andere dort einlaufende Schiffe bestimmt sind, wie Provisionen, Schiffsmaterialien und dergleichen, theils aus Baumwollen- und chinesischen Seidenstoffen für die einheimische Bevölkerung, und theils aus der grossen Auswahl von Artikeln, welche die verschiedenartigen Bedürfnisse des Europäers ausmachen, und an deren Verbrauch die Eingebornen Theil nehmen, so weit ihre Mittel ihnen solches gestatten. Das chinesische Geschäft, welches in Honolulu hauptsächlich von einem englischen Hause betrieben wird, wirft sehr hohen Vortheil ab. Die Ladungen bestehen aus Thee, einer Menge verschiedenartiger Artikel der chinesischen Industrie, und besonders aus Seidenzeugen, womit die freundlichen Sandwich-Insulanerinnen, so wie ihr Verdienst es ihnen nur erlaubt, sich am liebsten herausputzen. Die Königin geht dort nicht allein in Seide, sondern auch die Wäscherin, wenn sie dem Fremden den Waschzettel bringt. Mit Baumwollen-Waaren kleidet sich indess, wenn man ein einziges kurzes Kleidungsstück bei Vielen als einen Anzug bezeichnen will, der grösste Theil der Bevölkerung. Dieselben werden von den Engländern und Americanern geliefert und bestehen in weissen und gefärbten *Longcloths* und *Shirtings*, *Drills*, *Stripes*, einigen *Ginghams*, *Tüchern* und besonders in *Prints*, sowohl in einfachen, gleichförmigen, als auch in bunten, auffallenden Mustern. Von Wein und Spirituosen wird nur wenig consumirt, da die ganze einheimische Bevölkerung, vom geringen Manne an bis zum Könige, und auch ein Theil der Fremden, nichts als Thee, Wasser und Bier einheimischer Fabrication trinken, und Noah daher für Pflanzung der Rebe, die übrigens auf den Inseln wächst, hier nur wenig Dank einerndtet. Die im Uebrigen für die Fremden und für das Land überhaupt bestimmten Import-Gegenstände bestehen aus Waaren der verschiedensten Gattung, wie Eisen-, Stahl-, Messing- und Blech-Waaren, Leder-Arbeiten, Glas-Waaren, Mode- und kurze Waaren, fertigen Kleidungsstücken u. s. w. — Da die fremde Bevölkerung hauptsächlich aus Americanern und Engländern besteht, so sind die Fabricate dieser Nationen auch die am meisten gebräuchlichen; es herrscht aber demungeachtet keineswegs ein Vorurtheil gegen die Erzeugnisse anderer Länder. Eine kleine, wohl assortirte, und mit der erforderlichen Vorkenntniß der Märkte zusammengesetzte Ladung für die Sandwich Inseln und Californien, würde sich daher auch von einem deutschen Hafen

aus bezahlt machen können, da man ausser einer Partei Provisionen derselben anstatt der Baumwollen-Waaren, worin die Concurrrenz mit jenen beiden andern Nationen schwerer zu bestehen, eine Partie nordischer Waaren und Schiffsmaterialien, wie Tauwerk, Segeltuch u. s. w. begeben könnte. Dass demungeachtet bisher keine grössere directe Zufuhr von deutschen Häfen eintraf, mag seinen Grund zum Theil darin haben, dass es kein einziges deutsches Etablissement in jenen Gegenden giebt. In Honolulu bestehen nämlich ausser vielen Ship-Chandlern und Detaillisten, nur 2 englische und 3 oder 4 americanische Häuser, die fast alle für eigene Rechnung importiren, und sich daher zum Theil nicht mit Consignationen befassen. Einige der americanischen Etablissements, die meistens auch Zweighäuser in Californien haben, bieten indess gern die Hand dazu, wenn gleich nicht zu leugnen ist, dass unter solchen Umständen unser Interesse bei ihnen doch nicht immer die gleiche Beachtung als bei einem deutschen Hause findet. Durch Mitsendung eines Supercargos würde man daher wohl am besten dieser Schwierigkeit abhelfen.

Will man zur Aussendung einer Ladung ein eigenes Schiff wählen, und sich gegen das Provenue derselben in Wechseln bezahlt machen, so würde es vielleicht passend sein, für die Rückreise eine Fracht zu suchen, die sich am häufigsten von Californien und Oregon nach den Vereinigten Staaten darbieten möchte. Oder man könnte auch nach der Südwestküste America's versegeln und dort eine Retourladung für eigene Rechnung oder auf Fracht einnehmen. In wie weit die Producte der Nordwestküste von America sich zu einer theilweisen Retourladung in dem ausgesandten Schiff für eigene Rechnung qualificiren würden, kann ich nicht sagen; dass aber die Erzeugnisse der Sandwich Inseln, so weit ich die Verhältnisse im Jahre 1846 dort kenne, zunächst noch keine Aufmunterung zum Versuche eines solchen Unternehmens darbieten, werde ich nach dem bereits oben über die Culturzustände Mitgetheilten, nicht weiter zu belegen brauchen.

Ein grosses Interesse können die Sandwich Inseln somit für den deutschen Handel freilich nicht in Anspruch nehmen. Ich hoffe aber, dass die gegenwärtige Schilderung dazu beitragen wird, die Aufmerksamkeit dennoch auf Manches hinzulenken, was auch von hier der Beachtung werth ist. Californien, worüber in Obigem ebenfalls einige Winke enthalten sind, verdient schon jetzt, nachdem die Feindseligkeiten zwischen den Verein. Staaten und Mexico beendigt sind, eine grössere

Aufmerksamkeit.*) So können auch die Sandwich Inseln bald ein noch allgemeineres Interesse, als das, welches sie schon gegenwärtig durch ihren ansehnlichen Verkehr mit den Fremden in Anspruch zu nehmen berechtigt sind, rege machen. Die schon lange projectirte Eisenbahn durch den Continent von Nord-America wird über kurz oder lang ohne Zweifel einmal in Angriff genommen werden, um die Communication der Vereinigten Staaten mit China und Ostindien zu beschleunigen. Die Sandwich Inseln würden dann bei der Reise durch das Stille Meer den nothwendigen Anhaltspunkt bilden, für eine solche Verkehrsstrasse beinahe unentbehrlich sein, und uns um mehrere Monate näher geführt werden. — Die Bedeutung, welche dieselben für die Interessen des Wallfischfanges haben, wird zunächst freilich immer die hervorragende sein. In dieser Beziehung sind sie aber auch schon bisher für die Unternehmungen von deutscher Seite von Wichtigkeit gewesen, indem alle deutschen Wallfischjäger, welche im Stillen Ocean kreuzen, dieselben ebenfalls zu ihrer Hauptstation machen. Zu beklagen ist es nur, dass diese wichtige Erwerbsquelle, welche so viele verschiedene Geschäftszweige in Bewegung hält, und die namentlich in Nord-America von so grosser Bedeutung für das ganze Land ist, von Deutschland aus nicht in grösserer Ausdehnung betrieben wird. Das Quantum, welches von den Producten der Fischerei jährlich bei uns von fremden Ländern bezogen wird, ist noch sehr bedeutend, und müsste doch füglich durch eigene Mittel und eigene Thätigkeit gewonnen werden können. Wenn auch einige Uebelstände bestehen, welche uns jetzt eine erfolgreichere Concurrenz mit andern Nationen erschweren, so würden diese doch eben gerade durch eine Ausdehnung der Fischerei gehoben werden, und so scheint es denn hauptsächlich nur einem Mangel an hinreichendem Unternehmungsgeist zuzuschreiben zu sein, dass verhältnissmässig eine nur so geringe Anzahl deutscher Schiffe auf den Wallfischfang ausgeht. Mögen die Nachrichten, welche ich über denselben noch weiter unten mittheile, nebst den bereits gegebenen Einiges dazu beitragen, die Wichtigkeit dieses Verkehrszweiges in das rechte Licht zu stellen. Da das von mir über den practischen Theil der Fischerei Eingesammelte indess ziemlich ausführlich ist, so habe ich dasselbe in ein besonderes Capitel zusammengefasst, welches ich jedoch erst, nachdem der gegenwärtige

*) Seitdem Obiges geschrieben, nimmt jetzt kein anderes Land ein solches Interesse in Anspruch, wie eben Californien.

Abschnitt über den Handel und Schifffahrtsverkehr der Sandwichs-, sowie über die später von der Corvette besuchten Gesellschafts-Inseln vollständig mitgetheilt, folgen lasse.

Importartikel.

Ich habe es bei der gegenwärtigen Bearbeitung für zweckmässig gehalten, schon in der vorangehenden allgemeinen Schilderung des Handelsverkehrs einige nähere Mittheilungen über die Einfuhrartikel zu machen, auf welche ich mich hier zunächst beziehe. Genaue Angaben über den Verbrauch jedes einzelnen Gegenstandes finden sich nicht; in wie weit dieselben an der Gesamtconsumtion von fremden Waaren, Theil haben, wird man aber am besten aus den Auszügen zweier Sortimenten von americanischen und von englischen Waaren, welche ich hier unten folgen lasse, ersehen können. Die darin aufgeführten Artikel sind sowohl zur Einfuhr nach den Sandwich Inseln als nach Californien geeignet, und eine aus denselben zusammengesetzte Ladung würde daher eventualiter nach beiden Ländern zu dirigiren sein, um je nach den Umständen auf dem einen oder andern Platze davon zu verkaufen. Ich brauche wohl kaum darauf aufmerksam zu machen, dass diese Sortimenten jetzt nicht mehr in allen Beziehungen als eine Richtschnur angesehen werden können; sie werden aber, da sie mir von Jemandem mitgetheilt wurden, der beide Märkte, sowohl Honolulu wie Californien, seit 20 Jahren aus eigener Erfahrung kennt, am deutlichsten einen Begriff von dem Bedarfe jener Gegenden zu geben im Stande sein. Am Schlusse derselben werde ich darauf noch weitere, ergänzende Bemerkungen über die Importe überhaupt folgen lassen.

Assortiment von americanischen Waaren.

Baumwollenwaaren.

20	Kisten	schwere	blaue	<i>Calicos</i>	in	Stk.	von	28	Yds.
40	Ballen	≠	ungebl.	do.	≠	≠	≠	28	≠
20	Kisten		weisse	do.	≠	≠	≠	28	≠
8	do.	30''	weissen	<i>Shirting</i>	≠	≠	≠	40	≠
8	do.	30''	schw.	ungebl.	<i>Drills</i>	≠	≠	30	≠
5	do.	30''	≠	blaue	<i>Denins</i>	(gemischte Hosenzeuge).			
5	do.	30''	≠	ungebl.	<i>Cotton drillings</i> .				
10	do.	<i>Merrimac Prints</i> (dklblau mit hellblauen Punkten),							
10	do.	<i>brick coloured</i> ≠ (mit kleinen weissen Punkten.)							

- 10 Kisten assortirte *Prints* in verschiedenen Mustern.
 4 do. 30'' *Cotton duck*.
 4 do. Gingham (*checks*), roth und weiss, und roth und
 blau, 36''
 2 do. = blau und weiss, 36''
 3 do. *Stripes* für Hemden, 27''.
 2 do. = = Hosen, 27''.
 4 do. à 50 Dutz. 30'' gedruckte Tücher.
 Jede Kiste zu 500 Yds.

Schiffsmaterialien und Provisionen.

- 80 Fass Nro. 1 *Mess Pork*.
 25 To. Theer.
 $\frac{1}{2}$ do. Kohlentheer.
 12 do. Pech.
 4 do. Harz.
 400 Gallons Leinöl in Blechkisten à 5 Gall.
 40 Blechkisten Terpentin à 3 Gall.
 8 Foust. Firniss.
 80 Kegs Bleiweiss à 50 ₰.
 160 = = à 25 =
 20 = grüne Farbe à 14 ₰.
 100 Blechkisten Grünspan à 5 ₰.
 20 ₰ Chromgelb.
 8 Kistchen à 5 ₰ blaue Farbe.
 40 Kegs à 25 ₰ schwarze =
 8 Kistchen à 5 ₰ rothe =
 10 Ballen *Cotton duck*.
 Eine Partie Nähgarn, Segelmachernadeln, Mastenbügel, Blöcke,
 Ruder, Schiffskabüsen u. s. w.

Metalle, Nägel etc.

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 20 Kisten Blattkupfer. | 10,000 Masch. Spikernägel. |
| 1 Ton kupferne Bolzen. | 70,000 <i>Tacks</i> (<i>cut</i>). |
| 600 ₰ Compositions-Spiker. | 40,000 <i>Pump tacks</i> , kupferne. |
| 300 = Messing = | 40,000 eiserne geschmiedete do. etc. |
| 2 Tons Rollblei. | 8 Kisten Blechtafeln. |
| 1 = Eisen in Blättern. | |
| 50 Kegs à 100 ₰ Maschinen-
spiker. | |

Zimmerne Waaren.

- 10 Dtz. grosse Pfannen für Milch.
 10 „ „ do. noch grösser.
 20 „ Töpfe für Matrosen, quarts.
 20 „ do. „ „ pints.
 2 „ Signallaternen.
 3 „ Pfannen zum Backen.
 10 „ Terrinen, Caffekannen und Theetöpfe; u. s. w.

Holzwaaren.

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| 5 Satz Waschküben. | 50 starke Ochsenjoch. |
| 6 „ bedeckte Eimer. | 40 eichene Fässer. |
| 3 Dutz Milchbaljen. | 6 schwere Ochsenkarren. |
| 20 „ beste Axt-Stiele. | 6 „ Pferdekarren. |
| 20 „ rohe do. | 8 „ Handkarren. |

Bauholz etc.

- 40,000 Fuss Fichtenholz.
 4000 „ 2'' Planken.
 4000 „ 1 à 4'' eichene Planken.
 1600 „ eschene Bootplanken.

Latten, *clapboards*, (schmale Bretter zum Bekleiden); u. s. w.

Eisenwaaren etc.

- | | |
|---|------------------------------|
| 20 Dutz Stahl-Aexte. | 4 Dutz Küpermesser. |
| 10 „ do. zum Hauen auf
Corallsteine. | 4 „ Spaken. |
| 2 „ Schmiedehammer. | 10 Satz Betel und Hohleisen. |
| 6 „ Zimmermannsäxte. | 10 „ Grabeisen. |
| 8 „ Krummäxte. | 4 Dutz. Drechslermeissel. |
| 10 „ Beile. | 4 „ Stahlhammer f. Tischler. |
| | 10 „ do. „ Küper. |

ferner andere Tischlergeräthschaften, Schaufeln und Spaten, eiserne Töpfe etc.

Fensterglas. — 60 Kisten grünes.

Schleifsteine. — 50 Stk.

Geschirre. — 20 Stk. für Pferde und Maulesel.

Sohleder. — 40 Seiten.

Kalbfelle. — 10 Dutz.

Assortiment von englischen Waaren.

Baumwollenwaaren.

- 8 Kisten à 50 Stk. *Longcloth*, 30 à 40 Yds.
 20 Ballen à 25 „ ungebl. *Cottons*, 28 Yds.
 10 do. à 25 „ blaue do. 28 „
 4 Kisten 30'' *Twills*.
 40 à 50 Kisten diverse Prints.
 150 Dutz assort. Tücher.
 1 Kiste feine *Muslin Prints*.
 2 do. Hosenzeuge. 80 Dtz. Spulen Baumwolle.

Leinenwaaren.

- 2 Kisten *Irish linen*. 1 Kiste starke ungebl. do. für Hosen.
 1 do. starkes do. für Hosen. 2 *Bolts Sheeting*.
 1 do. starke Drelle.

Wollenwaaren.

- 1 Ballen feines Tuch, blau, schwarz, scharlach etc.
 1 Kiste Kasimir, „ „ „ „
 1 Ballen mit 50 Stück wollenen Decken.
 1 do. „ 50 „ do. für Matrosen.
 1 do. „ 10 „ *Pilot cloth*,
 1 do. „ 15 „ Flanell.

Gefertigte Kleidungsstücke.

- 1 Assortiment von feinen Leibröcken, Hosen etc.
 1 do. „ bunten Westen.
 1 do. „ Sommerhosen und leichten Röcken.
 12 Dtz. feine baumw. Hemde mit leinenem Vorhemd.
 25 do. gestreifte, baumw. Hemden für Matrosen.
 25 do. blaue geköperete wollene do. „ „
 25 do. rothe „ „ do. „ „

Strümpfe, Handschuhe etc.

- 2 Kisten Strümpfe und Hosenträger.
 1 do. wollene Socken.
 12 Dtz. lederne Herrenhandschuhe.
 12 do. seidene Herren- und Damenhandschuhe.
 6 do. do. Damenstrümpfe.
 40 do. Kinderstrümpfe und Socken.
 Einige Kisten Damenhauben, Tuchmützen etc.

Schiffsmaterialien.

25 bolts schweres Raventuch.

25 „ leichtes „

80 „ Segeltuch Nr. 1 à 8.

500 lb Segelgarn.

Ein Assort. Patent-Tauwerk von 1 à 5''.

500 Gall. Leinöl,

100 „ Terpentin u. s. w.

Metalle.

3 Tons viereckiges Eisen.

10 Kisten Eisen in Blättern.

10 do. Kupfer „ „ nebst Nägeln.

20 do. Blechtafeln.

Eisenwaaren.

12 Dtz. assort. Saucekannen.

4 do. Bratpfannen.

4 do. verzinnte Töpfe.

Ein Assortiment Tischler- und Zimmermannsgeräthschaften, Messer, Scheeren, Gabeln etc.

Getränke.

2 Pipen alten Cognac.

$\frac{4}{4}$ Pipen Portwein.

4 Oxhoft braunen Sherry.

200 Dutz Flaschen Porter und Ale.

Die vorstehend aufgeführten Waaren bilden den Hauptbestandtheil der Sortimente; Letztere mögen aber nach den nun folgenden

Weiteren Nachrichten über die Importe

vollends ergänzt werden.

Baumwollenwaaren. — Ausser den genannten Gattungen findet auch türkischrother Callico, sowohl ganz rother als auch solcher mit weissen Punkten, guten Absatz. — Die Stke der *Prints* halten entweder 28 Yds und 24'' oder 24 Yds und 30''.

Metalle. — Von *Eisen* wird hauptsächlich solches, welches zum Schiffsgebrauch, zu Rädern und zu Fässern dient, gefordert. Von schwedischem Eisen können 4 Tons flache, von englischem 2 Ts. runde Stangen, und 8 Tons Bandeisen gesandt werden; von *Stahl* 15 Kisten à 1 Cwt., von *Schiffskupfer* 8 Ts., *Kupfer in Stangen* $\frac{1}{2}$ Tn. ferner einige 100 lb *Eisen*- und *Messingdrath*.

Schiffsmaterialien etc. — Von *Tauwerk* (russischem) 5 à 10 Tons von 2 bis 6''; von russischem *Segeltuch* 40 Rollen schweres, 40 Rollen leichtes, ein gleiches Quantum von schwerem und leichtem *Raventuch*, ferner 15 Rollen *Sheeting*, eine Partie *Merlinen*, *Hüsing*, *Loth-* und *Seelinen* etc.

Provisionen. — Von *ges. Ochsen-* und *Schweinefleisch* 100 Fässer, von *Schinken* 100 Stk., von *Mehl* 200 Fässer, von *Butter* 1000 th ; ferner ein mässiges Quantum *Käse*, *Graupen* und einige *preservirte Sachen*.

Getränke. — Von *Rothwein* 100 Kisten à 1 Dtz., von *Champaner* 100 Kisten à 1 Dtz., von *Branntwein* einige Oxhoft, von *Cognac* 20 Kisten à 1 Dtz., von *Genever* 20 Kisten à 1 Dtz.

Eisen- und andere Metallwaaren. — Alle Arten, so namentlich ausser den genannten noch *Thürschlösser* und *Hängen*, *Geldkisten*, *Leuchter*, *Lampen* etc.

Glaswaaren. — Ein Sortiment *Wein-* und *Biergläser*, *Karaffen* und *Glasschirme* etc.

Leder und Lederwaaren. — Von *Sohlleder* 1000 th , *Leder* zum *Schiffsbedarf* (*riggins leather*) 1000 th , von zubereiteten *Kalbfellen* 100 Stk., von *Herren-* und *Damensatteln* einige Dtz., von *Peitschen* 15 Dtz., von *Herrenschuhen* von leichtem dünnen *Leder* 200 Paar, von *Damenschuhen* 100 Paar, und von schweren *Halbstiefeln* und *Schuhen* für *Matrosen* 400 Paar.

Pulver. — Von feinem 150 *Blechkanister* à 1 th , von *Kanonenpulver* 50 Fässer à 25 th .

Waffen. — *Pistolen* und *Flinten*, namentlich *Doppelläufe* mit oder ohne *Kasten* sind in kleinen *Quantitäten* leicht anzubringen.

Spiegel. — Von *ordin. Schiebladenspiegel* 100 Dtz., von *Spiegel* in *goldenen Rahmen* einige Dtz.

Mobilien. — Da jede *Arbeit* sehr *theuer* bezahlt wird, so lassen sich auch *Mobilien* mit *Vortheil* einführen.

Ausserdem wären noch eine *Menge* anderer, hauptsächlich für die *fremde Bevölkerung* bestimmter *Gegenstände* aufzuführen. Solche, wie ebenfalls manche der oben genannten *Artikel*, die nur von *geringem Consum* sind, eignen sich auch grösstentheils sehr gut dazu, um von *Wallfischjägern* eingeführt, und gelegentlich *angebracht* zu werden. Lässt man sie durch *Commissionaire* verkaufen, so werden sie meistens

in Auction gebracht. — Die Preise aller Importe sind, wie sich dieses auf einem so kleinen Markte erwarten lässt, grossen Fluctuationen unterworfen. Die beste Ankunftszeit für die Artikel, welche auf den Absatz an die Wallfischjäger berechnet sind, ist, wenn diese von ihren Kreuzzügen zurückkehren, d. h. hauptsächlich von Februar bis April, und von September bis November.

Die Importe von China bestehen hauptsächlich aus Seidenwaaren, und zwar besonders aus *Satins*, *Sinchews*, *Sarsnets*, Tüchern, Stoffen zu Muskitonetzen, Bändern, Nähseide etc.; ferner aus *Grasscloth*, aus Hosen und Jacken von Nanking, Jacken und Röcken von Grasscloth, aus lackirten Sachen, Thee, Fächern und andern chinesischen Fancy-Artikeln.

Speciellere Nachrichten über die Einfuhrartikel finden sich in der Beilage D. D. nebst den Mustern von No. 336 bis 348.

Exportartikel.

Ich verweise bei diesem Abschnitte ebenfalls auf die bereits früher über die Culturzustände und die Production des Landes gemachten Mittheilungen, und gebe hier nur noch einige speciellere Nachrichten über die verschiedenen Erzeugnisse der Inseln selbst.

Zucker, der wichtigste der Exportartikel, und wovon die Cultur im Fortschreiten begriffen. Derselbe wird auf Kauai, Maui und Hawaii gebaut. Im Jahre 1845 sollen im Ganzen 500 Tons producirt sein. Mehrere behaupten, die gewöhnliche Qualität könne zu 2 à 2½ cts. ₰ ₴ inclusive Interessen von 12 0/100 pro Anno auf das Capital cultivirt und manufacturirt werden, von Andern ist mir dagegen versichert worden, dass es unter den dermaligen Umständen nicht möglich sei, die geringe Qualität unter 3 cts. und die feinere unter 4 cts. ₰ ₴ mit Nutzen für den Pflanze zu produciren. Die Qualität des Zuckers ist der ostindischen ähnlich. Beim Anbau desselben sind grösstentheils Chinesen beschäftigt.

Caffe. — Production ebenfalls sehr im Fortschreiten. Es sollten 1845 500,000 Bäume auf den Inseln wachsen, die jetzt jeder 3 bis 5 ₴ pro Jahr liefern können. Caffe soll nicht unter 8 cts. ₰ ₴ gewonnen werden können; die Qualität ist sehr schön.

Salz. — Kann in grosser Menge ausgeführt werden. Es kommt von dem berühmten Salzsee in der Nähe von Honolulu, und kostet ca. 1 \$ ₰ Barrel von 240 ₴.

Häute und Felle. — Es sollen ca. 25,000 Stück Hornvieh auf den Inseln sein (wovon jährlich ca. 2500 Stück consumirt werden), und ebenfalls eine ziemlich grosse Anzahl Ziegen. Der Preis für getrocknete Büffelhäute war ca. 8 cts. ₰ ₧, für Ziegenfelle 12½ cts. ₰ Stk. — Auf Hawaii und Kauai wird auch Fleisch gesalzen, wonach indess wenig Frage stattfindet, da es dem europäischen an Güte nachsteht.

Arrow-root. — Wird in Menge und billig producirt, zu 3½ à 4 cts. ₰ ₧.

Kukui-Öl. — Ein Öl aus den Nüssen der *Aleurites tribola*, welches zur Malerei verwandt wird, aber schwer zum Trocknen zu bringen sein soll. Preis ca. 40 cts. ₰ Gallon.

Pulu, ein baumwollenartiges Product von einer Gattung stämmiger Farrenkräuter, zum Ausstopfen von Kissen und Matratzen sehr geeignet. Zum Spinnen scheint die Wolle zu kurz zu sein. Die Farbe ist gelb und braungräulich. Preis ca. 5½ à 6 cts. ₰ ₧.

Talg. — Preis ca. 6 cts. ₰ ₧.

Senfsaat. — Preis ca. 2½ cts. ₰ ₧.

Wolle. — Auf Hawaii sind 600 Merino-Schaafe von gemischter Abkunft, die gut gedeihen sollen. Jene Insel enthält grosse Strecken von Weidegründen, die eine Menge Schaafe ernähren könnten. Bis jetzt ist die Ausfuhr von Wolle indess nicht des Nennens werth.

Sandelholz. — Darf schon seit mehreren Jahren nicht mehr ausgeführt werden, damit nicht auch die wenigen Bäume, die noch ungeschädigt sind, ausgerottet werden.

Seide. — Der Seidenbau ist mit grossen Opfern versucht worden, das Unternehmen aber gescheitert, wofür die Gründe verschieden angegeben werden.

Reis wird auf einigen Stellen cultivirt.

Baumwolle, Indigo und Taback wachsen meistens wild auf verschiedenen Stellen der Inseln. Diese wie noch manche andere tropische Gewächse könnten mit Erfolg producirt werden.

Viele schöne Holzarten für Tischler-, Drechsler- und Fourrierarbeiten finden sich auf den Inseln.

Reich sind dieselben ausserdem an **Früchten, Vegetabilien** u. s. w., wie Orangen, Feigen, Trauben, Melonen, Ananas, Cocusnüssen, Bananen, Mais, Oliven, Kartoffeln, Yams, Erbsen, Gurken, Rüben, Kohl, Zwiebeln u. s. w. Diese dienen hauptsächlich zur Proviantirung für die einkehrenden Schiffe.

Aus dem Vorangehenden ist hinlänglich zu ersehen, dass die Sandwich Inseln im Stande sind, eine Menge und werthvolle Producte hervorzubringen. Mit Zucker sind, wie bemerkt, früher Versuche nach Sydney und Valparaiso gemacht worden, die aber nicht günstig ausgefallen sind. Vielleicht wird es später gelingen, einen Markt auf jenen Plätzen für denselben zu finden. Die übrigen ausgeführten Producte gingen in kleinen Partien nach England, den Vereinigten Staaten und einigen Plätzen im Stillen Meere.

Ich verweise schliesslich wegen ausführlicherer Nachrichten auf die Beilagen E. E. nebst Proben von No. 349 bis 357.

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

Man rechnet auf den Sandwich Inseln nach dem *spanischen Dollar* zu 100 cents. Von eignen Münzen hat man nur kupferne Centstücke, wovon die Regierung zuerst im Jahre 1846 ein kleines Quantum prägen liess. Die spanischen Thaler, d. h. sowohl die eigentlich spanischen wie die süd- und nordamericanischen, welche nebst einigem andern fremden Silber- und Goldgelde im Umlauf sind und das Zahlungsmittel bilden, werden grösstentheils durch die Wallfischjäger und den sonstigen Verkehr mit den Fremden dem Lande zugeführt. Unter den verschiedenen Arten von Dollars macht man im Allgemeinen keinen Unterschied. Nur bei Gelegenheit etwaniger Remessen nach China würden Carolus IV - Dollars einen Avance bedingen. — Im gewöhnlichen Leben rechnet man auch den Dollar zu 8 Real, und da es nur wenige $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{8}$ Dollarstücke giebt, so werden auch englische Schilling und 6 Pence - Stücke dagegen in Zahlung genommen. 5 Francs - Stücke gelten ebenfalls für Dollar, 1 Rupie $\frac{1}{2}$ \$, 1 Doblón 16 \$, und 1 Soverain $4\frac{1}{2}$ \$.

Die Course, zu welchen Geld zu erhalten und Wechsel zu begeben, sind wegen der weiten Entfernung und der Abgeschiedenheit der Inseln von andern Geldmärkten sehr hoch. Es wird hauptsächlich gewechselt auf:

die Verein. Staaten, 30 T. S., zu 10 bis 20 $\frac{0}{100}$ Premie auf den \$.

London, 30 T. S., zu 4 sh. 5 à 10 d. ℥ \$ für Privatwechsel,

und, 3 T. S., zu 4 sh. 5 d. ℥ \$ für Marinewechsel,

und ausserdem zuweilen auf:

Havre, 30 T. S., zu ca. 6 Frs. ℥ \$

Hamburg und Bremen, 30 T. S., zu ca. $\text{Bm} \frac{1}{2}$ 3. 4. ℥ \$.

Deutsche Capitaine geben auch mitunter Wechsel auf ihre Rheder, zahlbar London, in \$ ab; es kommt dabei natürlich darauf an, wie die Reduction bei Einlösung der Tratten gemacht wird. Diese hohen Course tragen nicht unwesentlich dazu bei, dem Lande den ziemlich bedeutenden Zufluss von fremdem Gelde zu erhalten, denn so lange die Capitaine ihre Schiffsbedürfnisse mit baarem Gelde bezahlen können, ziehen sie dieses natürlich der kostspieligen Aufnahme von Geldern gegen Wechsel vor.

Gewichte, Maasse etc.

Die gesetzlichen und überall gebräuchlichen Maasse und Gewichte sind diejenigen von Massachusetts, und also den englischen in ihrer Basis gleich. 1 Fuss hält demnach 12 engl. Inches, 1 Yard = 36''; Flüssigkeiten werden nach dem alten englischen Gallon von 4 quarts à 2 pints gemessen, von welchem 252 auf 1 Tun gehen. Das Gewicht ist das alte engl. avoir-du-pois-Gewicht, wovon 1 \mathfrak{H} = 16 Ounces ist. 1 Quarter hält aber 25 \mathfrak{H} , 1 Hundred-weight 4 Quarter und 1 Ton 20 Hund.-wght, so dass der Ton nur gleich 2000 \mathfrak{H} engl. ist. — Ein Barrel Thran etc. hält 31½ Gallons.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Platz-Usancen etc.

Importe werden meistens auf Credit verkauft, nämlich Summen von 500 bis 1000 \$ auf 3 à 4 Monat und grössere Beträge auf 4 à 6 Monat, nur kleinere Summen unter 500 \$ pflegt man contant abzumachen. — Producte werden immer baar bezahlt.

Coûrtagen bestehen nicht. — Bei Begebungen von Wechseln werden keine Spesen berechnet. Der Arbeitslohn ist im Innern, wie bemerkt, sehr geringe, in den Häfen etwa $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ \$ \mathfrak{H} Tag. — Leichterfahrzeuge à 10 Tons kosten 2 \$ \mathfrak{H} Tag. Die Lagermiethe ist etwa 1 Real \mathfrak{H} Ton \mathfrak{H} Woche. Feuer-Assecuranz kann nicht gedeckt werden. — Weitere Specialia finden sich in der Anlage E. e. —

Zollbestimmungen und Abgaben.

Die Plätze, welche dem fremden Handel auf den Sandwich-Inseln geöffnet sind, d. h. wo Güter von andern Ländern eingeführt werden dürfen, sind:

für *Kauffahrer*, nur Honolulu und Lahaina,
und für *Wallfischjäger*, ausser diesen beiden Plätzen noch Hilo und Hanalei.

Wenn die Wallfischjäger also auf andern Rheden der Inseln ankern, um Erfrischungen einzunehmen, so dürfen sie dort aber keinen Handel treiben.

Die Waaren, welche auf obigen Plätzen gelandet werden, sind einem Einfuhrzolle von $5\frac{0}{100}$ ad valorem unterworfen, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

1. Spirituosa und gegohrene Getränke zahlen den folgenden Zoll:
Rum, Genever, Branntwein, Whiskey etc. \$ 5. —. $\frac{1}{4}$ Gallon.
Weine (ausser Rothwein), Liqueure, Cordiale \approx 1. —. \approx \approx
Rothwein (*claret*), Ale, Porter, Bier u. Cider \approx — 50 \approx \approx

2. Wallfischjäger können gegen Lösung eines Erlaubnisscheines (*first permit*), Waaren zum Betrage von 200 \$ zollfrei einführen. Ueberschreiten sie diesen Belauf, so müssen sie einen zweiten Schein (*second permit*) lösen, auf welchen dann der gewöhnliche Zoll von $5\frac{0}{100}$ bezahlt wird. Solche Erlaubnisscheine gelten aber nicht für den Verkauf, Tausch oder die Verfügung von spirituösen Getränken, sondern der Handel mit diesen stellt sie in Betreff der Zölle den Kaufahrern ganz gleich. Auch sind sie endlich denselben Kosten (wie Tonnengeldern etc.) wie die Kauffahrer unterworfen für den Fall, dass sie einen höhern Belauf von Gütern als 1000 \$ landen sollten.

Der Einfuhrzoll wird nach einer einzusendenden *Factura* berechnet.

Ausfuhrzoll auf Producte wird gar nicht erhoben.

Die Regierung besitzt keine Packhäuser zum *Entrepot*. Von Waaren, die reexportirt werden, wird jedoch, nachdem für sie beim Eingange der volle Zoll entrichtet worden, wieder ein entsprechender Rückzoll gegeben, so dass die Transitabgabe $\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ beträgt. In dem bereits erwähnten, zwischen den hawaiischen Inseln und Dänemark abgeschlossenen Tractat ist es bestimmt worden, dass von solchen dänischen Waaren oder von in dänischen Schiffen importirten Gütern, welche einem höheren Zoll als $5\frac{0}{100}$ unterworfen, nur der gewöhnliche Transitzoll entrichtet wird, wenn sie nicht zum *Consum* eingeführt werden. Ferner ist darin übereingekommen, dass solche Güter, so lange keine *Entrepot*-Gebäude errichtet, in Privatspeichern unter Siegel und Auf-

sicht der Zollbeamten, und unter der Verantwortlichkeit des Eigners derselben, oder desjenigen, an den sie consignirt, lagern dürfen.

Begünstigungen oder Benachtheiligungen für einzelne Nationen bestehen bei den Zollbestimmungen nicht.

Die reine Zoll-Einnahme betrug nach der *New York Shipping List* in Honolulu:

1843 . . . \$	8,468. 88.	1845 . . . \$	25,189. 96.
1844 . . . \$	14,263. 56.	1846 . . . \$	36,506. 64.

worin vermuthlich Tonnengelder mit einbegriffen.

Im Jahre 1845 betrug die Einnahme zufolge officieller Bekanntmachungen:

in Honolulu für Zölle	\$	19,465. 12.
∕ Tonnengelder etc. von Kauffahrern . . . ∕		1,817. 96.
∕ do. ∕ Wallfischjägern . ∕		3,072. 87.
	\$	24,355. 95.
in Lahaina für Zölle	\$	827. 35.
∕ Tonnengelder, grösstentheils		
von Wallfischjägern ∕		4037. —.
		4,864. 35.
Gesamt-Einnahme in beiden Häfen	\$	29,220. 30.

Schifffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Es ist schon im vorangehenden Abschnitt gesagt worden, welche Häfen dem fremden Handel auf den Sandwich Inseln geöffnet sind, und gleichfalls früher in der Einleitung, welche Plätze noch ausserdem von Wallfischfängern besucht werden. Begünstigungen bestehen nur für Schiffe unter der hawaiischen Flagge, indem sie erstens keine Tonnengelder zahlen, und zweitens, indem ihnen allein die Frachtfahrt zwischen den verschiedenen hawaiischen Plätzen vorbehalten ist. Fremde Schiffe dürfen jedoch ihre Originalladung in verschiedenen Häfen löschen, und auch Producte auf mehreren Stellen laden.

Ueber die einzelnen Häfen und Rheden ist Folgendes zu bemerken:

Honolulu. (Südseite von Oahu.)

Der Ort hat einen schönen, sicheren Hafen, welcher beinahe 100 Schiffe fassen kann, und allen Fahrzeugen, die nicht über 24 Fuss ziehen, zugänglich ist. Der Hafen hat guten Ankergrund, und ist gegen südliche Winde durch ein Corallenriff geschützt, während der Nordost-

Passat, der den grössten Theil des Jahres hindurch weht, schon durch die die Stadt umgrenzende Gebirgskette gebrochen wird. Auch vor dem Hafen ist guter Grund zum Ankern; die Schiffe müssen dort meistens eine Zeit lang liegen bleiben, da sie nur Morgens, wenn der Passat nachlässt, durch die schmale Einfahrt eingebracht werden können.

Die regulären Unkosten bestehen in:

Tonnengeldern für Kauffahrer 20 cts ₡ Ton

≠ ≐ ≐ Wallfischjäger und für Kauffahrer,

die nur wegen Erfrischungen einlaufen 6 ≐ ≐ ≐

und ausserdem für alle Schiffe in:

2 \$ für Bojen, 1 \$ für Clarirungscertificat und in Lootsgeld 1 \$

₡ Fuss eingehend, und ebensoviel ausgehend.

Muss das Schiff bei ungünstigem Wetter mit Hülfe von Böten in den Hafen gezogen werden, so wird in diesem Falle eine Ausgabe von 15 \$ verursacht. Ausserdem fallen den Schiffen eventuell noch einige andre Unkosten zur Last, wie z. B. für Atteste, Stempel oder Erlaubnisscheine zum Handeltreiben der Wallfischjäger (à 1 \$). Dieselben sind freilich nicht bedeutend, haben die Schiffer aber doch schon öfter zu Klagen veranlasst. Dass die Wallfischjäger, im Falle sie für mehr als 1000 \$ an Waaren verkaufen, die höheren, für die Kauffahrer festgesetzten Tonnengelder entrichten müssen, ist schon bei den Zollbestimmungen näher angegeben worden.

Lahaina. (Südseite von Maui.)

Offne Rhede, die von den Wallfischjägern am stärksten besucht wird.

Die Unkosten betragen daselbst nur: Ankern und Lootsgeld . \$ 10. —

Leuchtfeuer ≐ 1. —

Clariren ≐ 1. —

Canal (?) ≐ 3. —

Zusammen . \$ 15. —

Hilo. (Ostseite von Hawai.)

Liegt an der Byrons Bay, welche durch die an der Südseite liegenden Gründe einen Schutz gegen den Nordost-Passat erhält. Wegen starker Brandung ist es etwas schwierig, dort zu landen. Hilo liefert das beste Wasser auf den Inseln. Kosten daselbst:

Lootsgeld, eingehend 8 \$ und ausgehend 8 \$: \$ 16. —

Hafengeld ≐ 1. —

Zusammen \$ 17. —

Kailua auf der Westseite von Hawai

Kealekekua „ „ „ do.

Hanalei auf der Nordwestseite von Kauai

Koloa „ „ Südseite „ do.

Weimea „ „ „ „ do.

Ueber die Kosten an diesen Plätzen besitze ich keine Angaben. Dieselben sind übrighens nur geringe, da dort keine eigentlichen Häfen, sondern nur Rheden und Ankerplätze sind. Hanalai liegt an einer Bai, die jedoch einen ziemlich sichern Hafen gegen den Nordost-Passat bildet. Bei Koloa soll es am wenigsten gut zu ankern sein. Weimea ist ausser in den Monaten Januar und Februar, während welcher der Passat unterbrochen ist, und der Wind meistens stark von S. W. auf die Insel bläst, ein guter Ankerplatz.

Gelegenheit zur Reparatur ist nur in Honolulu, wo sich eine gute Schiffswerft findet. Die Kosten sind begreiflicher Weise sehr hoch, da alle Materialien und der Arbeitslohn theuer sind. Bei eintreffendem Unglücksfalle würde es dem Rheder von grossem Werth sein, wenn der Capitain mit guten Accreditiven versehen ist, denn, muss er Bodmerei zeichnen, so hat er eine enorm hohe Premie zu bezahlen.

Frachten.

Es ist für Schiffe, welche sich auf den Sandwich Inseln befinden, nur geringe Aussicht vorhanden, eine Fracht zu erhalten. Für einzelne Reisen, die nach Sydney vorkommen, haben englische Schiffe den Vorzug. Von den übrigen Gegenden, die mit den Inseln in Communication stehen, dürften demnächst bis jetzt nur Californien und Oregon (*Columbia-River*) in Betracht kommen. Nach diesen Ländern ist mitunter von Honolulu ab eine Fracht zu bekommen; der niedrigste Ansatz für solche Reisen ist bisher 15 \$ ꝥ Ton von 2000 \bar{w} gewesen. Ausserdem sind zuweilen Frachten entweder von den Sandwich Inseln selbst oder von Californien und Oregon nach den Vereinigten Staaten zu schliessen, etwa zu 20 à 23 \$ ꝥ Ton. Die Ladungen von der Nordwestküste America's bestehen in Pelzwerk, Talg und hauptsächlich in Häuten, wovon 80 Stk auf 1 Ton gehen.

Tahiti.

Tahiti oder Otaheiti, die grösste der Gesellschaftsinseln, liegt ungefähr in Lat. $17\frac{1}{2}^{\circ}$ S., und Long. 149° W. v. Grch., und die von den Franzosen gebildete Niederlassung *Papete* an der Nordwestseite von Tahiti in Lat. $17^{\circ} 31\frac{1}{2}'$ S. und Long. $149^{\circ} 34'$ W.

Die Insel ist früher ziemlich stark von Wallfischjägern frequentirt worden, und hatte sich auch einiger Handel auf derselben gebildet. Zur Zeit des Aufenthalts der Corvette daselbst, als noch die französische Protectoratsflagge dort wehete, und die Feindseligkeiten zwischen den Eingebornen und den Franzosen noch nicht beendigt waren, stockte aber jeder Geschäftsbetrieb, und ich vermag daher über die Bedeutung Tahiti's für Handel und Schifffahrt nur sehr wenig zu sagen. Was ich mir derzeit darüber aufzeichnete, ist Folgendes:

„Der geringe Handel beschränkt sich auf die Einfuhr für den unbedeutenden Consum und für den Bedarf einiger Schiffe, welche von Sydney und hauptsächlich von Valparaiso aus beschafft wird. Die Importe bestehen theils in für die Europäer und Eingeborenen bestimmten Artikeln und theils in Schiffsbedürfnissen, und sind denen der Sandwich und andern Inseln des Grossen Oceans ganz ähnlich. Auszuführen hat Tahiti dagegen fast nichts, da Niemand unter den gegenwärtigen Umständen aus Furcht vor den fortwährenden Zerstörungen bei den Gefechten etwas anzubauen wagt. Bei dem fruchtbaren Boden der Insel würde sonst die Cultur einer Menge tropischer Gewächse mit Erfolg betrieben werden, und die Mittel zu einem lebhaften Geschäftsverkehr bieten können. Zucker, Caffee, Arrow-root u. s. w. sind schon früher in schöner Qualität producirt worden. Jetzt sind die

einzigem Producte, welche noch gelegentlich ausgeführt werden, Perlen, Schildkröten- und Perlmutterschaalen, welche auf Tahiti und den umliegenden Inseln gesammelt werden.

Von Wallfischjägern findet man jetzt auch nur sehr wenige dort, weil sie sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen nur schlecht, unvollständig und zu hohen Preisen mit Lebensmitteln und andern Bedürfnissen versehen können. Sobald wieder Friede im Lande herrscht, erneuert sich indess der Verkehr, welcher schon früher durch einkehrende Schiffe hervorgerufen wurde, ohne Zweifel, denn Tahiti wird für die in der Südsee kreuzenden Fahrzeuge immer ein passender Anhaltspunkt bleiben. Wenn das Land gehörig angebaut ist, kann man sich dort hinreichend mit Lebensmitteln versorgen. Die Lage der Insel in der Nähe besuchter Fischergründe ist eine sehr günstige, das Klima derselben gesund, und der Hafen von Papete einer der schönsten und sichersten im ganzen Ocean. Derselbe wird durch eine kleine halbrunde Bai gebildet, die nach dem Meere zu durch ein Corallenriff vor dem Seegange ganz geschützt liegt, und an der Südseite einen schmalen, aber nicht gefährlichen Eingang hat. Abgaben sind dort nicht zu entrichten, nur ein Lootsgeld von $\frac{3}{4}$ \$ ₣ Fuss eingehend, und ebensoviel ausgehend. — Für Reparaturen an Schiffen ist Gelegenheit vorhanden.

Die Münzen, welche im Umlauf sind, sind hauptsächlich die verschiedenen Arten Dollars, welchen auch 5 Francs-Stücke gleichgeschätzt werden. Rupien gelten gewöhnlich $\frac{1}{2}$ \$ und Soverains 5 \$. Wechsel von Wallfischjägern werden auf die Vereinigten Staaten, 15 à 30 Tage Sicht, zu 15 bis 20 $\frac{0}{0}$ Premie auf den Dollar, und auf England zu derselben Premie mit fester Reduction von 4 sh. ₣ 1 \$ ausgeschrieben. Dabei muss auch gewöhnlich Connossement über einen Theil der Ladung als Garantie gegeben werden. — Es ist Whalern nicht gestattet Handel zu treiben, wenn sie nicht eine besondere Erlaubniss dazu erhalten. Die Gewichte und Maasse, welche jetzt im Gebrauch sind, sind die französischen, englischen und nordamerikanischen. Ein Ton wird zu 2000 ℥ engl. gerechnet. Zölle werden nicht erhoben. Spirituosa und zum Theil auch Wein werden jetzt nur zum Consum in Papete zugelassen, und Kriegsmunitionen sind ganz einzuführen verboten.“

Seitdem das Vorstehende geschrieben, sind die Streitigkeiten nun schon längst geschlichtet worden, und der Handels- und Schiff-

fahrtsverkehr von Tahiti hat sich in Folge davon wieder neu belebt. Bei den günstigen Culturverhältnissen und der geeigneten Lage werden die Gesellschafts-Inseln und besonders Tahiti sowohl für den Wallfischfang als für den Handel, als einer der Hauptmärkte der Südsee-Inseln, immer eine Bedeutung haben und einige Aufmerksamkeit verdienen. Ich habe bereits in dem gegebenen Berichte über die Sandwich Inseln nähere Andeutungen darüber gemacht, wie etwa ein Geschäft mit den verschiedenen Märkten des Stillen Meeres zu betreiben sei, und dabei auch der Gesellschafts-Inseln schon speciell gedacht. Ausführliche Nachrichten über den Handel derselben haben die Umstände mir zu jener Zeit einzuziehen nicht gestattet. Ich habe meine Anwesenheit daselbst deshalb namentlich dazu angewandt, um noch weitere Berichte den Wallfischfang betreffend zu sammeln, über welchen Letzteren nun hierunter der schon erwähnte besondere Abschnitt folgt.

Weitere Nachrichten, den Wallfischfang betreffend, *)

In dem Vorangehenden sind bereits im Zusammenhang mit dem Uebrigen verschiedene Nachrichten für die mit dem Wallfischfang Beschäftigten, welche die Sandwich Inseln, wie auch Tahiti als Erfrischungs-ort besuchen wollen, mitgetheilt worden. Ich will hier nun noch ausführlicher Alles aufführen, welches für dieselben sowohl mit besonderem Bezug auf den Grossen Ocean und andere Meere ein Interesse haben dürfte, als auch, was ich jenen Verkehrsbetrieb betreffend im Allgemeinen und im weiteren Sinne aufzuzeichnen Gelegenheit hatte.

Als Vortheile, welche die Sandwich Inseln den Schiffen als Anhaltspunkt bieten, **)

sind bereits die geeignete Lage, der reichliche Vorrath an frischen Provisionen und Materialien, die Häfen und das schöne Clima hervorgehoben worden. Es ist bis jetzt kein Platz im nördlichen Stillen Ocean, welcher so wie Honolulu, in der Regel gut mit den verschiedenen, sowohl für Schiff als für den Fang passenden Materialien versorgt ist, und wo die Capitaine daher billiger und leichter verlorene, beschädigte oder fehlende Gegenstände wieder anschaffen können. Der durch die Menge der auf den Inseln einkehrenden Schiffe hervorgerufene Verkehr bringt dort eine grosse Auswahl von Gegenständen auf den Markt, welche gerade für den Bedarf der auf den Fang ausgerüsteten Fahrzeuge geeignet, und die dagegen auf andern unbedeutenden Plätzen oft gar nicht zu haben sind. Honolulu ist daher für Schiffe,

*) Ich verweise daneben auf das Capitel über den Wallfischfang in dem später folgenden Berichte über die Vereinigten Staaten, so wie auf die in der Beilage C. C. enthaltenen Schriften.

**) Man beachte die Anmerkung zu Anfang des Abschnittes über die Sandwich Inseln.

welche auszubessern, Neues anzuschaffen oder zu proviantiren haben, zum Anlaufen der passendste Ort, und ebenfalls würden solche Schiffe, auf welchen gefährliche Krankheiten ausgebrochen, diesen Anhaltspunkt zu wählen haben, weil sich dort ein wohleingerichtetes Hospital und hinreichende ärztliche Hülfe findet. Lahaina genügt für diese Zwecke nicht in dem Maasse; wenn es sich aber hauptsächlich nur um das Einnehmen von Lebensmitteln handelt, so würde dieser Platz jedenfalls vorzuziehen sein, weil die Unkosten dort geringer und frische Provisionen billiger als an andern Stellen sind. — Nächstdem sind Hanalei und Hilo die geeignetsten Orte, um sich zu versorgen; in wie weit die übrigen obengenannten Plätze dazu ausreichen, weiss ich nicht so genau anzugeben, doch ist wohl nicht zu bezweifeln, dass Wasser, Kartoffeln, Gemüse und Brennholz fast überall zu bekommen sind.

Die Häfen Californiens*)

sind den umher kreuzenden Schiffen gleichfalls sehr zum Einkehren zu empfehlen. Die besuchtesten Orte daselbst sind Monterey und San Francisco. Letzterer Platz liegt an einer sehr geräumigen Bai, die zu jeder Jahreszeit leicht einzusegeln ist, guten Ankergrund hat, und einen sichern, schönen Hafen bildet. Die Unkosten in demselben betragen für ein Schiff nur ca. 10 \$. Die Lage der beiden Orte ist in der Nähe eines Fischergrundes, welcher jetzt der ergiebigste im ganzen Ocean ist, und das Clima Californiens mild und gesund. Frische Provisionen sind daselbst zu niedrigen Preisen zu bekommen; auch sollen sich die dortigen Kartoffeln und andere Früchte noch besser und länger auf der Reise halten, als diejenigen von den Sandwich Inseln. Wenn die Hoffnungen, welche man sich jetzt von der Erweiterung des Handelsverkehrs in Californien macht, sich realisiren, so werden die dortigen Häfen bald noch zahlreicher von Whalern und andern Schiffen besucht werden, als dieses bisher schon der Fall war.

In den Häfen von Kamtschatka sind die Unkosten für Schiffe nur sehr geringe. Brennholz ist dort äusserst billig, Fische und Wasser sind leicht zu erhalten; andere Gegenstände aber sehr theuer.

Ueber Sydney und Hobarttown, in welchen Plätzen jetzt kein Tonnengeld, sondern nur Lootsgeld zu entrichten ist, so wie

*) Ebenfalls hier ist die vorerwähnte Anmerkung zu beachten.

über die verschiedenen Südsee-Inseln, welche gleichfalls vielfach von Whalern zur Einnahme von Erfrischungen angelaufen werden, fehlen mir vollständige und genaue Angaben. Wegen

der Häfen Chili's, Peru's und Tahiti

beziehe ich mich auf die an den betreffenden Stellen meines Berichts über diese Länder gegebenen Nachrichten.

Allgemeine Bemerkungen

über den jetzigen Stand der Fischerei im Grossen Ocean und andern Meeren, Nachrichten über den Fang, über die Eintheilung des Fanges und die Vertheilung der Schiffe in den beiden Hauptarten desselben, u. s. w.

Der Wallfischfang wird seit den letzten 20 Jahren in einer Ausdehnung betrieben, wie dieses bis dahin nie der Fall war. Um die Wichtigkeit dieses Geschäftsbetriebes in seinem jetzigen ganzen Umfange gehörig zu erkennen, will ich einige allgemeine Berechnungen über die Grösse der Fischerei und die Anzahl der in derselben beschäftigten Schiffe mittheilen. Diese sind aus verschiedenen Quellen und zwar hauptsächlich nach *Hunt's Merchants magazine*, New-York 1847, nach dem Jahre 1846 zusammengestellt, können jedoch nur als annähernd betrachtet werden. Es soll demnach untersucht werden:

- 1) Wie gross jetzt die Anzahl der Schiffe ist, und in welchen Meeren dieselben den Fang betreiben,
- 2) Welchen Antheil die verschiedenen Nationen an dem Betriebe haben, und
- 3) Wie gross das Capital ungefähr ist, welches jährlich durch den Fang aus dem Meere gehoben wird:

Ad 1 und 2 gebe ich folgende Tabelle:

Nation.	Anzahl der Schiffe, welche 1846 kreuzten in:				Zusammen.
	d. Grossen Ocean.	d. Davis Strasse u. bei Grönland.	d. Atlantischen Ocean.	d. Indischen Ocean.	
Verein. Staaten	615	1	70	32	718
Englische	43	45	.....*	.....*	} 88
= Colonien	40***	
Französische	40	.....*	.....*	.....*	40
Deutsche, dänische u. andere europäische	25	.....*	.....*	.....*	25
Südamericanische und andere Staaten	15	.....*	.....*	.....*	15
Also Gesamtzahl der mit dem Fang beschäftigten Schiffe ca.					926

Die Angaben über die Schiffe der Verein. Staaten sind correct. Bei den andern Nationen konnte ich es nicht genau ermitteln, wie sich die Vertheilung ihrer Schiffe in den verschiedenen Meeren stellt, weshalb die resp. Rubriken mit einem Stern ausgefüllt sind. Die grösste Anzahl der Fahrzeuge kreuzt aber ebenfalls im Grossen Ocean, und habe ich daher die Gesamtanzahl derselben unter dieser Colonne aufgeführt. — Es ist obiger Tabelle zufolge und vermitteltst weiterer Schätzung demnach etwa anzunehmen, dass von den jetzt auf den Fang ausgehenden Schiffen

in der Davis-Strasse und bei Grönland	60
im Atlantischen Ocean	80
im Indischen Ocean	45
und im Grossen Ocean die Hauptzahl von	750

umherkreuzen. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass viele Schiffe auf der Hin- und Zurückreise in mehreren verschiedenen Meeren den Fang betreiben, und dass zu demselben im Atlantischen Ocean grösstentheils kleinere Fahrzeuge, wie Briggs und Schonerts, und in den übrigen Gewässern meistens grössere Schiffe verwandt werden. — Die Anzahl der von den Verein. Staaten ausgerüsteten Whaler hat sich in den letzten Decennien ausserordentlich vermehrt, während diejenige der englischen, welche in früheren Jahren die bedeutendste war, sich sehr vermindert hat. Von den andern Ländern ist die Zahl der ausgehenden Schiffe im Zunehmen. Von allen Schiffen aber, welche den Fang betreiben, besitzen die Americaner beinahe $3\frac{1}{2}$ mal so viel als alle übrigen Nationen zusammen.

Ad 3 nehme ich zur Ermittlung des Werthes die jährliche Einfuhr durch die zurückkehrenden Schiffe in den Verein. Staaten zum Maassstab. Es betrug daselbst der Import in den Jahren 1843 bis 1846 durchschnittlich per Jahr, in 200 bis 250 Schiffen:

ca. 140,000 Barrels Spermöl à 27 \$	\$ 3,780,000.
≙ 240,000 ≙ Thran à 10 ≙	≙ 2,400,000.
≙ 2,400,000 ≙ H Barden à $\frac{1}{3}$ ≙	≙ 800,000.

Es kommen also jährlich der dritte Theil aller Schiffe zurück mit einem Fange von \$ 6,980,000.

Nach diesem Verhältnisse würden von den übrigen 200 Schiffen anderer Nationen jedes Jahr 60 bis 70 heimkehren mit einem Ertrage von ungefähr \$ 2,020,000.
 so dass die Summe von \$ 9,000,000.

das Gesamtcapital repräsentiren würde, welches jetzt jährlich durch den Wallfischfang gewonnen wird.

Es ist hinlänglich bekannt, dass seitdem man auf den Fang der Wallfische ausgegangen ist, die Massen derselben immer von einem Meere zum andern gewandert sind, um den Verfolgungen der Menschen zu entfliehen. Jetzt halten sie sich seit langen Jahren in grösster Menge im Grossen Ocean auf. Vor etwa 10 bis 15 Jahren waren sie am häufigsten in der Südsee, später sind sie aber mehr nach dem nördlichen Theile des Oceans hinaufgezogen, in welchem sie noch gegenwärtig in grösster Anzahl angetroffen werden. Nachdem sie jedoch nun auch in dieser Gegend seit einer Reihe von Jahren am stärksten verfolgt sind, zeigt sich ebenfalls hier das bekannte Resultat, dass sie nämlich anfangen, an Zahl wieder abzunehmen. Das Summarium der mir zu jener Zeit von den verschiedenen Schiffern gemachten Mittheilungen geht wenigstens dahin, dass die Fische sich schon etwas seltener als in früherer Zeit zeigen, und dass es daher zu befürchten steht, dass in späteren Jahren eine noch merklichere Abnahme gespürt werden wird. — Diese Bemerkungen beziehen sich indess zum Theil nur auf den Fang des eigentlichen Wallfisches, welcher in grösserer oder geringerer Anzahl fast in allen grösseren Meeren zu finden ist. Der Caschelot dagegen zeigt sich hauptsächlich nur innerhalb der heissen Zone und verändert daher seinen Aufenthalt nicht in der Weise wie der Wallfisch. Dass derselbe sich aber überhaupt in den letzten Jahren an Anzahl sehr vermindert hat, ist eine ausgemachte Thatsache.

Unter dem Ausdruck Wallfischfang wird gemeiniglich (und auch in diesem Berichte) der Fang aller Fische, welche zu dem Geschlechte der Whale gehören, verstanden. Es ist indess bekannt, dass man hauptsächlich 2 Arten der Fischerei unterscheidet, nämlich den Fang des eigentlichen Wallfisches, englisch: des *Black-whale* oder *Right-whale*, und den des Caschelots, englisch: des *Sperm-whale*. Vom *Black-whale* wird der gewöhnliche Wallfischthran (*whale-oil*, *common-oil*), und vom Caschelot der Wallrath (*spermaceti*) und das Wallrath- oder *Spermaceti-Oel* (*sperm-oil*) gewonnen. Der Wallfischthran wird aus dem Fett des Thieres (*blubber*) am Bord der Schiffe ausgekocht. Dies geschieht in grossen Kesseln, welche an der Seite mit mehreren Löchern versehen sind, durch welche der Thran in daneben gestellte Fässer abläuft. Das zurückbleibende Fett wird nachher mit zum Heizen verwandt. Vom Caschelot wird der eigentliche

Spermaceti (und das Oel davon) aus dem Kopfe desselben, eine noch grössere Masse Spermaceti-Oel aber aus seinem Körper (dem Fette) gewonnen. Die Materie aus dem Kopfe des Fisches wird auf englisch *headmatter*, und diejenige aus dem Körper *bodymatter* oder *foots* genannt. Letztere wird wie der Wallfischthran am Bord ausgekocht, die *headmatter* aber, welche, so wie sie aus dem Kopf des Thieres kommt, eine compacte Masse ist, welche nur bei sehr warmer Temperatur etwas flüssig wird, dort nur leicht angewärmt und dann sogleich in Fässer gethan. Erst nachdem das Schiff zu Hause gekommen ist, wird sie dann weiter bearbeitet, nämlich in leinene Säcke gefüllt und ausgepresst, damit der eigentliche Spermaceti vom Oel gesondert werde. Aus Ersterem werden sodann die Spermaceti-Lichter fabricirt, das Oel aber wird ausgekocht, worauf es die Eigenschaft gewinnt, dass es sich in der grössten Kälte nicht mehr verhärtet. Man nennt dieses Oel aus der *headmatter* in den Vereinigt. Staaten *winter strained oil*, und belegt dagegen das von der schon am Bord ausgekochten *bodymatter*, welches nur bei wärmerer Temperatur gut zu brauchen ist, mit dem Namen *summer strained oil*. Letzteres ist nämlich in der Kälte zwar nicht hart, aber wie der Wallfischthran dick, und daher zum Brennen nicht so tauglich. Die *headmatter*, so wie sie vom Bord der Schiffe kommt, wird gewöhnlich im Durchschnitt zusammen mit der *bodymatter* verkauft, der Werth derselben ist aber an und für sich natürlich höher, als derjenige der Letzteren, so wie ebenfalls das Oel daraus höher als das *winter strained oil* bezahlt wird. Man mischt jedoch auch beide Gattungen Oel in verschiedenem Verhältnisse, und bestimmt danach den Preis. Das gewöhnliche Spermöl soll in den Verein. Staaten auch vielfach zum Schmieren von Maschinen verwandt werden. — Die Capitaine rechnen bei einem Caschelote durchschnittlich auf einen Ertrag von $\frac{2}{3}$ *bodymatter* und $\frac{1}{3}$ *headmatter*. Beides geht unter dem gewöhnlichen Namen *spermoil*.

Die Ausbeute von den Fischen ist nach deren Grösse natürlich sehr verschieden. Der *Black-whale* liefert etwa von 60 bis 180 selbst bis 200 Barrels (à $31\frac{1}{2}$ Gallons.) An der Nordwestküste America's fängt man die grössten, welche häufig 150 bis 180 Barrels geben. Die bei Neu-Seeland gefangenen liefern etwa 60 B., und diejenigen, welche man bei Chili und dem Cap der guten Hoffnung fängt, 80 Barrels. Der *Sperm-whale* giebt gewöhnlich nur 20 bis 80 Barrels Ausbeute, einzelne aber auch bis 150, — durchschnittlich etwa 40 bis

50 B. Die grössten Caschelote, welche in letzter Zeit gefangen wurden, waren einer von 145 B., nördlich von den Falklands Inseln und einer bei den Azoren von 150 B. — Ausser diesen beiden Hauptarten werden mitunter noch nebenbei die von den Engländern und Americanern sogenannten *Blackfish*, *Humpbacks*, *Grampus* und einige andere Gattungen zur Gewinnung von Thran gefangen. Der Thran des Blackfisches, welcher jedoch nur 1 bis 6 Barrels liefert, wird von Einigen höher als der gewöhnliche Wallfischthran geschätzt. Vor längerer Zeit wurden mehrere am Equator in Long 124° W., und eine grosse Menge nördlich von der Bai von Panama gefischt, so dass ein Schiff dort 700 Barrels gewann. — Die Ausbeute an Barden (*bone*), welche von Wallfischen, d. h. von Black-whales gewonnen wird, kann man im Durchschnitt auf 1000 \bar{b} Barden bei jeden 100 Barrels Thran berechnen. — Die Zähne des Caschelots werden von den Unternehmern des Fanges nicht zur eigentlichen Ausbeute gerechnet, sondern der Gebrauch ist, dass dieselben der Mannschaft zufallen, welche sie unter sich vertheilt.

Was die vortheilhaftesten Gewässer für den Fang betrifft, so wie nähere Angaben über den Aufenthalt des Caschelots und des Wallfisches, so habe ich für darauf bezügliche Nachrichten ein besonderes Capitel, welches weiter unten folgt, bestimmt, und lasse hier nur noch allgemeine Bemerkungen über die Ergiebigkeit des Fanges überhaupt und über die Vertheilung der Schiffe in den beiden Hauptarten der Fischerei folgen.

Vor einer Reihe von Jahren beschäftigte sich bekanntlich der grösste Theil der Whaler fast ausschliesslich nur mit dem Fange des Caschelots, weil das gewonnene Product dieses Thieres einen weit höheren Werth als der gewöhnliche Wallfischthran hat, und dieser Fang daher bei der vorhandenen grossen Menge von Fischen den grössten Vortheil abwarf. Seitdem die Caschelote sich aber so sehr vermindert haben, ist es allmählig anders geworden, und jetzt trifft man nur eine geringe Anzahl von Schiffen, welche sich allein auf den Fang dieses Fisches beschränken, und denjenigen des Black-whale ganz ausschliessen. Die meisten Schiffe treiben jetzt den Fang des Black-whale und des Sperm-whale zugleich, indem es unter den jetzigen Umständen am vortheilhaftesten ist, aus dem Meere zu erbeuten, was dasselbe eben bietet.

Zur Nachricht über die Ergebnisse des Fanges zu ver-

schiedenen Zeiten, die Abnahme der Spermfischerei, und die Dauer der Reisen dienen folgende Tabellen.*)

No. 1. Durchschnittlicher Ertrag von *Spermöl* von 6 Schiffen, welche von 9 bis 35 Monat vom Hause waren, in verschiedenen Jahren.

	1824	1829	1832	1835	1838	1842	1843
9 Monat aus	800	750	200		235	200	100
18 = =	1600	1400	1000	1200	600	850	700
19 = =	1500	1300	1800	250	1300	1000	300
21 = =	1920	2000	1600	1750	1600	450	900
26 = =	2300	1450	2000	2000	1200	1300	1070
35 = =	2200	2800	2400	1700	1500	1450	700

No. 2. Durchschnittlicher Ertrag von *Spermöl* von verschiedenen Schiffen in einer Saison.

Jahre.	Anzahl der Schiffe.	Durchschnitt.
1833	24	524
1834	45	504
1835	38	555
1836	44	561
1837	44	438
1838	51	388
1839	32	409
1840	29	285
1841	34	444
1842	36	406

No. 3. Durchschnittliche *Dauer der Reisen* in der Spermfischerei.

Von 1800 bis 1810	2 Jahr 3 Monat.
≧ 1810 ≧ 1820	2 ≧ 6 ≧
≧ 1820 ≧ 1825	2 ≧ 9 ≧
≧ 1825 ≧ 1835	3 ≧ — ≧
≧ 1835 ≧ 1842	3 ≧ 3 ≧

Nr. 4. *Durchschnittsertrag des Fanges* mehrerer zu verschiedenen Zeiten nach den Vereinigten Staaten zurückgekehrter Schiffe, so wie die *Durchschnittszeit*, während welcher sie vom Hause waren.

*) Diese Tabellen sind von mir aus verschiedenen Quellen gesammelt und zusammengestellt, und können als ziemlich correct angesehen werden. — Die Quantitäten sind darin in Barrels angegeben. W. bedeutet Wallfischthran, Sp. — Spermöl.

Grössere Spermwhaler im Stillen und Indischen Ocean:

Jahre.	Schiffe	Zeit.		Fang.	
		Mt.	Tage	Sp.	W.
1842	55	41 Mt.	8 Tage	1973	135.
1843	70	41 ∅	13 ∅	1641	124.
1844	69	43 ∅	— ∅	1419	293.
1845	90	43 ∅	21 ∅	1291	387.
1846	42	41 ∅	6 ∅	1350	280.

Kleinere Spermwhaler im Atlandischen Ocean:

Jahre.	Schiffe	Zeit.		Fang.	
		Mt.	Tage	Sp.	W.
1842	65	13 Mt.	28 Tage	280	12.
1843	55	14 ∅	20 ∅	288	25.
1844	42	12 ∅	— ∅	248	38.
1845	43	13 ∅	7 ∅	238	76.
1846	48	14 ∅	7 ∅	250	14.

Rightwhaler, hauptsächlich im Stillen Ocean, ungefähr 2 Jahr auf den Fang.

Jahre.	Schiffe	Zeit.		Fang.	
		Mt.	Tage	Sp.	W.
1842	74	24 Mt.	15 Tage	422	1722.
1843	90	25 ∅	10 ∅	311	1937.
1844	112	25 ∅	9 ∅	248	2059.
1845	101	24 ∅	— ∅	196	2180.
1846	94	30 ∅	2 ∅	225	2034.

Rightwhaler, ungefähr 1 Jahr auf den Fang.

Jahre.	Schiffe	Zeit.		Fang.	
		Mt.	Tage	Sp.	W.
1842	13	10 Mt.	15 Tage	122	1602.
1843	15	11 ∅	28 ∅	92	1398.
1844	7	11 ∅	14 ∅	69	1176.
1845	8	12 ∅	4 ∅	55	796.
1846	1	12 ∅	2 ∅	0	2005.

No. 5. Fang von auf den Sandwich Inseln im Jahre 1846 eingekehrten Spermwhalern, nebst Angabe der Zeit, während welcher sie vom Hause waren.

Im Frühjahr.		Im Herbst.	
Zeit.	Fang.	Zeit.	Fang.
29 Mt.	1300	40 Mt.	2200
28 ∅	1000	36 ∅	1900
20 ∅	1200	35 ∅	1650
17 ∅	600	22 ∅	500
17 ∅	400	17 ∅	600
10 ∅	350	15 ∅	600

Nr. 6. Durchschnittsfang und Zeit von 100 *Whalern*, welche im Frühjahr 1846 auf den Sandwich Inseln einkehrten.

Schiffe.	Monat aus	Fang.	
		W.	Sp.
1	24	450	150
3	22	730	110
4	21	1070	270
11	20	1450	155
6	19	1170	100
7	18	1110	145
8	17	1020	205
6	16	390	130
3	15	560	200
4	11	495	130
4	10	580	60
13	9	430	120
9	8	210	105
5	7	170	135
5	6	170	150
11	5	70	80
100	13	640 $\frac{1}{2}$	130

Nr. 7. Durchschnittsfang und Zeit von 100 *Whalern*, welche im Herbst 1846 auf den Sandwich Inseln einkehrten, nebst Angabe des Durchschnittsfanges in der Herbst- oder Sommer-Saison.

Schiffe.	Monat aus	Fang im Gauzen.		Fang in der letzten Saison.	
		W.	Sp.	W.	Sp.
1	40	100	900	0	70
4	28	1840	260	800	40
2	27	2025	160	800	0
11	26	2230	110	830	0
12	25	2030	130	940	0
4	24	2010	190	850	15
6	23	1770	130	725	20
5	22	1870	330	890	10
1	21	2200	0	1000	0
1	20	800	115	300	60
7	16	1340	200	1070	15
12	15	1600	115	1220	35
7	14	1660	60	1400	0
9	13	920	180	750	0
5	12	980	80	880	0
3	11	990	140	960	0
5	10	820	40	750	0
5	9	800	5	780	0
100	18 $\frac{3}{4}$	1558 $\frac{1}{2}$	142	923	10 $\frac{1}{2}$

Die Tabellen 1 bis 5, wovon die ersten drei grösstentheils aus Wahrnehmungen im Grossen Ocean zusammengestellt sind, zeigen zur Genüge, in welchem Grade die Spermfischerei allmählig abgenommen hat, indem die Schiffe in den letzten Jahren nicht allein geringere Ausbeute hatten, sondern auch länger ausblieben als früher. Whaler gewöhnlicher Grösse, welche den Spermfang allein betreiben, müssen demnach jetzt auf eine Entfernung vom Hause von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Jahren rechnen, wenn sie voll zurückkommen wollen. — Der Ertrag der Right-whale-Fischerei hat sich in der letzten Reihe von Jahren noch so ziemlich gleichmässig behauptet und die Dauer der Reise bei dieser mag etwa durchschnittlich zu $2\frac{1}{2}$ bis 3 Jahr angegeben werden, wenn auch manche Schiffe, obwohl alle nebenbei den Caschelot fangen, länger ausbleiben müssen. Zu den Tabellen 6 und 7 bemerke ich noch Folgendes. Der geringe Ertrag der Spermfischerei im Herbst rührt daher, weil in dieser Saison hauptsächlich auf den Black-whale-Fang ausgegangen wird, während man im Frühjahre mehr dem Caschelot nachjagt, und weil auf den Sandwich Inseln überhaupt die eigentlichen Spermwhaler in geringerer Zahl einkehren. Die Quantitäten des Fanges variiren natürlich bei den verschiedenen Schiffen sehr, je nachdem dieselben glücklich oder unglücklich sind, wie man dieses schon aus obigen Durchschnittsangaben ersieht. Von den 100 Schiffen der Tabelle 7 hatten unter anderm eins 2900 B., ein anderes 2300 B., mehrere 17 bis 1900 und ziemlich viele 14 bis 1500 B. in einer Saison gefangen; einige sind aber auch mit einem Fange von nur 1, 2 und 300 B. zurückgekehrt.

Von der Ausrüstung der auf den Wallfischfang ausgehenden Schiffe, deren Grösse, Bemannung, Antheil der Mannschaft am Gewinne u. s. w.

Es kommt wohl bei keiner Ausrüstung von Schiffen so sehr darauf an, dass das Fahrzeug selbst und Alles was dazu gehört, im besten Stande und für den Zweck geeignet, so wie dass Capitain und Mannschaft wohl gewählt seien, als eben bei Schiffen, welche auf den Wallfischfang ausgehen. Der günstige Erfolg des Unternehmens wird von zu vielen verschiedenen Umständen bedingt, als dass es nicht von grösster Wichtigkeit sein sollte, gleich bei den ersten Schritten zu demselben die grösste Aufmerksamkeit und Sorgfalt anzuwenden. Dass das Schiff ein dauerhaftes und gut segelndes, dass die Lebensmittel von guter Quali-

tät und die Materialien für das Schiff und für den Fang im besten Stande und reichlich vorhanden sein müssen, dies Alles ist indess zu bekannt, als dass es nöthig wäre, hier mit grösserer Ausführlichkeit darüber zu sprechen. Nicht überflüssig wird es jedoch sein, besonders in Erinnerung zu geben, dass alle Reparaturen, neue Anschaffungen und dergleichen, welche im Verlaufe der Reise freilich immer mehr oder weniger vorkommen müssen, an auswärtigen Plätzen theils sehr theuer sind, und theils die Vorschüsse zur Bezahlung derselben durch hohe Course und Zinsen noch mehr vertheuert werden, und dass es daher für die Unternehmer immer von erheblichem Nutzen ist, wenn solchen Auslagen durch eine reichliche Ausstattung von Hause aus zum grossen Theil vorgebeugt wird.

Was die Grösse der Schiffe betrifft, so hat man aus den vorangehenden Angaben über den Verkehr der einkehrenden Wallfischjäger auf den Sandwich Inseln ersehen, dass dieselbe im Durchschnitt 350 bis 400 Tons beträgt, bei welcher Trächtigkeit 3000 bis 3500 Barrels eingenommen werden können. Dies ist auch ohne Zweifel bei den jetzigen Umständen die passendste Grösse, hauptsächlich aus dem Grunde, weil grössere Fahrzeuge zu lange ausbleiben müssten, um voll zu werden. Dieselbe bezieht sich indess hauptsächlich auf solche Schiffe, deren Hauptbeschäftigung der Right-whale-Fang ist, und ausserdem auf eigentliche Sperm-whaler, welche in entfernten Meeren kreuzen, obwohl für diese Letzteren schon etwas kleinere Schiffe passender sind. Ein grosser Theil der Spermfischerei wird jetzt aber in noch kleineren Schiffen betrieben, theils im Atlantischen Ocean von den Verein. Staaten, theils in der Südsee von Neu-Holland, Neu-Seeland und andern Gegenden aus. Auch findet man im südlichen Theile des grossen Oceans einzelne kleine americanische Spermwhaler. Ich lernte von diesen in Tahiti einen Capitain kennen und will über die Art und Weise, wie er den Fang betrieb, einiges Nähere angeben. Derselbe beschäftigte sich auf einem kleinen Schonert, welcher nicht mehr als 800 Barrels laden konnte, ausschliesslich mit dem Caschelotfang. Aehnlich wie man den Fang an der Küste von Neu-Holland auf kleineren Schiffen betreibt, kreuzte er einige Zeit umher, und brachte dann seine Ausbeute nach Tahiti, von wo diese mit einem anderen Schiffe, so oft sich Gelegenheit bot, nach den Verein. Staaten gesandt wurde. Er war auf 5 Jahre nach diesen Gewässern herausgekommen, um sich während derselben fortwährend mit dem Fange zu beschäftigen, und berechnete

die Fracht, das Spermöl nach Hause zu schicken (wozu sich häufig eine billige Gelegenheit mit nicht voll gewordenen Whalern bietet) auf $2\frac{1}{2}$ \$ ₤ Barrel, und die Lagermiethe und sonstige Spesen in Tahiti auf $\frac{1}{2}$ \$ ₤ Barrel, welche Kosten zusammen ungefähr durch den Gewinn an Interessen wieder ausgeglichen wurden. Ausserdem hatte er einen wesentlichen Vortheil in den geringeren Kosten, welche ein nur so kleines Schiff im Vergleich zu einem grösseren verursacht, und konnte er mit demselben niedrigere Fischergründe besuchen, als die Grösse eines gewöhnlichen Whalers ihm erlauben würde. Die Besatzung bestand mit ihm aus 25 Mann, das Schiff war ein hübsch und stark gebauter, schnellsegelnder Schonert. Der Capitain hatte es eigends zu diesem Zwecke erbauen lassen, gedachte dasselbe am Ende der 5 Jahre in der Südsee zu verkaufen, und mit seinem letzten Fange in einem andern Schiffe selbst nach den Verein. Staaten zurückzukehren. Mit Fässern war er reichlich versorgt; sie waren aus einander genommen, und die Stabhölzer mit den eisernen Bändern zusammen gebunden, so dass für Stäbe zu 400 Barrels nur der Raum von 100 leeren Tonnen ausgefüllt wurde. Sein Unternehmen war bisher mit gutem Erfolge gekrönt worden.

Die Ausrüstung des Schiffes geschieht am geeignetsten auf 40 Monate. Besonders reichlich muss gesalz. Fleisch mitgenommen werden, denn wenn solches auch auf dem Schiffe selbst nicht alles verbraucht wird, so ist es doch an Andere immer mit Vortheil abzusetzen. Auch scheint es mir beim Besuche von Gegenden wie die an dem nördlichen Stillen Ocean belegenen sehr zu empfehlen zu sein, eine gute Anzahl anderer Gegenstände zum Verhandeln unterwegs mitzunehmen. Fertige Kleidungsstücke, wie Hosen, Jacken, leichte Röcke, Schiffshemden, wollene Decken und dergleichen lassen sich namentlich an der Küste von Californien und auf den Sandwich Inseln meistens mit gutem Vortheil anbringen. Gleiches gilt in geringerer Quantität unter Anderm von Schuhzeug, Flinten, Pistolen, Handschuhen und andern kleinen Artikeln, die sich unter der Hand meistens besser als durch Commissionaire verkaufen lassen. Der Hauptzweck, welcher durch die Verhandlung von dergleichen Gegenständen erreicht werden soll, ist der, dass der Capitain unterwegs nicht so oft genöthigt wird, Gelder aufzunehmen. Zu welchen ungünstigen Bedingungen dieses Letztere, wenn es erforderlich ist, geschehen muss, ist schon in den verschiedenen Abschnitten meiner Berichte über das Rechnungswesen angegeben

worden. Zuweilen wird auch zur Vermeidung jener hohen Spesen ein kleiner Theil des gemachten Fanges verkauft, doch thut man dieses im Ganzen wohl nicht gern, und nur im äussersten Falle. — Von dem Materialien zum Fange hörte ich es besonders empfehlen, sich mit recht vielen Linen zu versorgen, ein Schiff von 3500 bis 4000 Tonnen kann sehr wohl 7000 Faden Linen gebrauchen.

Ein besonders wichtiger Punkt bei der Ausrüstung ist aber noch die Wahl des Capitains und der Officiere (*officers*, wie die Steuerleute auf Whalern genannt werden) und das Verhältniss derselben zu einander. Die Meinung, dass es am geeignetsten sei, zwei Capitaine auszusenden, von denen der eine das Schiff und der andere den Fang unumschränkt commandirt, hat jetzt wohl ganz der richtigeren Ansicht, dass es zum Wohle des Ganzen am zweckmässigsten ist, nur einen Capitain, welcher über Beides befehligt, und dessen Autorität sich über alle Uebrigen an Bord erstreckt, anzusetzen, Raum gegeben. Da Jeder ohne Ausnahme bei dem Fange durch seinen Antheil daran direct interessirt ist, so wird er auch allerdings sein Möglichstes dazu beitragen, dass schnell ein grosser Fang gemacht werde, es wird aber auch Jeder die ihm gegebene Vollmacht und Freiheit zum Handeln seiner Ansicht zufolge so weit benutzen und ausdehnen, als nur möglich. So werden sich nothwendigerweise häufig Meinungsverschiedenheiten einstellen, welche, wenn sie nicht durch die Autorität eines Einzelnen entschieden werden, zur Uneinigkeit führen und dadurch dem Unternehmen wesentlich schaden. Diese Meinungsverschiedenheiten und die daraus entstehenden Streitigkeiten treten noch stärker hervor und wirken noch schädlicher auf das Ganze, wenn der Schiffscapitain und der sogenannte Whalingcapitain, oder auch schon, wenn die Officiere, namentlich die beiden ersten, von verschiedenen Nationen sind. Die Americaner und auch die Engländer kennen die aus gemischten Besatzungen hervorgehenden Unzuträglichkeiten nicht, denn sie finden unter ihren eigenen Landsleuten stets tüchtige Seeleute, die zugleich den Wallfischfang genau kennen, genug, um sowohl dem Capitain die alleinige Gewalt übertragen, als auch die ganze Besatzung aus einer, ihrer eigenen, Nation zusammensetzen zu können. Von den Whalern der übrigen Staaten Europas dagegen, welche nicht immer hinreichend für den Fang geschickte Leute in ihrem eigenen Lande haben, sind noch mehrere vorhanden, die auf die eine oder andere Weise getheilte Besatzungen haben. Ich habe über diesen

Gegenstand verschiedene Unterhaltungen mit Capitainen gehabt und könnte eine Menge Beispiele aufführen, welche zeigen, dass Uneinigkeiten der beiden Capitaine oder Rivalität und Streit der Mannschaft häufig entweder Schiff und Ladung in Gefahr bringen oder auch das Unternehmen überhaupt missglücken machen können. Ich glaube auch, dass der Uebelstand getheilter Besatzungen eine der Ursachen ist, weshalb der Wallfischfang von Deutschland aus nicht in grösserem Umfange betrieben wird. Es ist bei einer so gefährlichen und langwierigen Arbeit wie diese nichts schlimmer, als wenn die Betheiligten fortwährend mit einander in Zwist leben; Lust und Liebe zum Geschäft geht verloren, Unzufriedenheit, Unordnung und Völlerei treten ein und das ganze Unternehmen scheitert dadurch. Zum Gedeihen desselben ist es daher ohne Zweifel am besten, dass nur ein Capitain allein und unumschränkt die Autorität über Alle an Bord besitzt, und dass von verschiedenen Nationen gemischte Besatzungen des Capitains und der Officiere vermieden werden.

Als fernere Ergebnisse meiner vielfachen Unterredungen mit den Capitainen der verschiedenen Nationen, führe ich noch an, wie man allgemein der Meinung ist, dass es nicht erforderlich, dass der Capitain zugleich ein geschickter Harpunier sei, obwohl dieses, wenn es dennoch der Fall, dem Fange immer nur nützen kann. Ebenso hält eine grosse Anzahl der Whaler es für am besten, wenn der Capitain während des Fanges an Bord bleibt. Doch sind in Betreff dieses Punktes auch wiederum viele der Meinung, dass man sich hierin im Ganzen mehr von den Umständen leiten lassen müsse. Im Uebrigen ist es erforderlich, dass die Harpuniere in ihrem Fache geschickt sind, und dass der Capitain den Wallfischfang durchaus vollkommen kennt, dass er am Bord die grösste Ordnung aufrecht zu halten versteht, und dass er, um nicht durch beschränkende Instructionen bei seinem Handeln zu sehr gehindert zu werden, das volle Vertrauen seines Rheders besitzt.

Die Gesamtzahl der Mannschaft, welche durch den Wallfischfang beschäftigt wird, kann man, 930 Schiffe durchschnittlich zu 27 Mann gerechnet, auf über 25,000 Mann anschlagen. Alle sind je nach dem Amte, welches sie bekleiden, direct am Ertrage des Fanges theilhaftig. Diese Antheile betragen etwa:

bei den Americanern:

für den Capitain der 15. bis 18. Antheil

= = 1sten Officier = 25. =

für den 2ten Officier	der 35. bis 40. Antheil			
= = 3ten =	= 45. = 60. =			
= = Bootsteuerer und Harpunier				
und den Küper	= 45. = 50. =		im Atlant. Ocean	
	und = 65. = 80. =		= Stillen =	
= Zimmerleute	= 90. = 110. =		= = =	
= Matrosen, ganz befahrene ..	= 120. =		= = =	
= = unbefahrene				
(<i>green hands</i>) =	165. =		= = =	
= Jungen	= 200. =		= = =	
= Matrosen, ganz befahrene ..	= 110. =		= = Atlant. =	
= andre Matrosen im Atlant. Ocean	im Verhältniss.			

bei den Engländern:

für den Capitain 1ste Reise . . .	der 14. bis 15. Antheil	
später =	12. =	
= = 1sten Officier	= 28. =	
= = 2ten =	= 50. =	
= = 3ten =	= 80. =	
= Küper und Zimmerleute . . .	= 90. = 100. =	
= Bootsteuerer und Harpuniere	= 120. = 125. =	
= Matrosen, ganz befahrene .	= 150. = 160. =	
= = halbbefahrene ..	= 180. =	
= Jungen	= 200. =	

bei den Deutschen:

für den Capitain	= 12. bis 14. =
= = 1sten Officier	= 20. =
= = 2ten =	= 30. =
= = 3ten =	= 40. bis 45. =
= Bootsteuerer und Harpuniere	= 100. =
= Matrosen, ganz befahrene.	= 150. bis 200. =
= = halbbefahrene ..	= 250. =
= Jungen	= 350. bis 400. =

bei den Franzosen:

für den Capitain	= 12. = 14. =
= die Uebrigen zwischen den Americanern und Deutschen.	

Obigen Angaben zufolge, welche im Einzelnen freilich in der Praxis oft Veränderungen erleiden, im Allgemeinen jedoch ziemlich correct sind, bezahlen also die Americaner ihre Capitaine am wenigsten gut. Die Officiere erhalten bei den Deutschen den grössten und bei den Engländern den kleinsten Antheil und die Matrosen werden am schlechtesten bei den Deutschen bezahlt. Rechnet man die verschiedenen Antheile mit Berücksichtigung der Personenzahl zusammen, so ergibt

sich, dass bei verschiedenen Ansätzen für die einzelnen Theilnehmer, bei allen Nationen die ganze Besatzung etwa $\frac{1}{3}$ des Ertrages erhält, und für den Rheder oder Unternehmer ungefähr $\frac{2}{3}$ des Fanges verbleiben.

Kurze Schilderung des Vorganges beim eigentlichen Fange.

Sobald ein Fisch in Sicht ist, werden je nach der Grösse desselben 2 oder 3 Böte ausgesetzt, in welchem jedem sich 6 Mann befinden, nämlich ein Bootsteurer und Harpunier (eine und dieselbe Person), ein Officier (der 1ste, 2te oder 3te Steuermann, oder zuweilen der Capitain), und 4 Ruderer (*oarsmen*). Der Harpunier oder Bootsteurer sitzt vorne im Boot, indem er zunächst beim Ausgehen nichts mit dem Steuern, welches dem Officier obliegt, zu thun hat. Diese Böte halten immer zusammen, um sich gegenseitig helfen zu können, und nähern sich dem Fisch vorsichtig. Kommt ein Boot durch eine Bewegung desselben oder durch einen andern Umstand vor ihm zu liegen, so müssen sich die Leute im Boote niederlegen, damit sie nicht gesehen werden, und dadurch das Thier verjagen. Sowie das Fahrzeug dem Hintertheile desselben nahe genug ist, wirft der Harpunier die erste Harpune aus, schleudert aber im Augenblicke darauf noch eine zweite nach. Die erste Harpune ist an einer Leine von 370 Faden Länge befestigt, und an dieser Letzteren nahe am vorderen Ende derselben ist eine andre Leine von nur 10 Faden Länge, an welcher die zweite Harpune befestigt ist, eingehängt. Fässt nun jene beim ersten Wurf nicht gehörig, so sitzt doch gewöhnlich diese zweite, welche durch ihre Leine wieder an der langen Leine der ersten Harpune festhält. Sobald der Fisch das Eisen im Leibe hat, schiesst er mit grosser Schnelligkeit fort, die Leine, welche vorne im Boot locker aufgerollt liegt, aus demselben herausziehend. Schnell giebt nun der Harpunier das letzte Ende seiner Leine einem der andern Böte hin, damit der Harpunier in diesem dasselbe an die seinige befestige. Läuft der Fisch dann noch immer zu heftig weiter, so wird das Ende dieser Leine wieder an diejenige des dritten Bootes befestigt. An die Böte selbst dürfen die Taue nicht befestigt sein, denn wenn dies der Fall wäre, würden bei dem heftigen Fortschiessen des Fisches, welchem das Fahrzeug, schäumende Wogen auftreibend nachfolgt, erstere umgerissen oder mit in das Wasser gezogen werden. Die Befestigung der einen Leine an die andre muss aber sehr schnell geschehen, damit das Tau nicht aus dem Boot herausläuft, und nebst der Harpune, und was das

Schlimmste ist, dem Fische selbst, davon geht. Dies ereignet sich indess zuweilen, und man sieht daher mitunter Fische, welche mit Harpune und ganzer Takelage im Leibe umherschwimmen.

Nachdem der Fisch nun eine Weile fortgeschossen ist, wird er durch den Verlust des Blutes matt, und kommt wieder auf die Oberfläche des Wassers, welches oft aber Stunden lang dauert. Der Harpunier, nachdem er die Harpune geworfen und seine Leine an diejenige eines der andern Böte befestigt hat, verlässt sogleich seinen Platz und wird nun Bootsteurer, indem er somit die Stelle des Officiers einnimmt. Dieser Letztere geht dagegen auf den ersten Platz des Harpuniers, und hat nun den Fisch mit seinen Lanzen zu tödten. Ist es nöthig, so helfen ihm auch die Officiere der andern Böte dabei. Diese Lanzen sind durch Leinen an das Boot befestigt, damit sie nicht verloren gehen. Umreißen kann der Fisch durch selbige das Boot nicht, da bei einer schnellen Bewegung desselben die Lanze, welche nicht wie die Harpune mit einem Wiederhaken versehen ist, von selbst wieder loslassen würde. Nachdem der Fisch verblutet und getödtet ist, wird er an die Seite des Schiffes gebracht, dort wird das Speck herausgeschnitten und an Bord ausgekocht.

Man sieht aus dem Vorangehenden, dass von allen bei dem Fang beschäftigten Personen der Harpunier nicht allein die wichtigste, sondern auch diejenige ist, deren Leben am meisten exponirt ist, indem er von den Schlägen, welche der Fisch mit dem Schwanze austheilt, am ersten getroffen wird. Dass sein Verdienst demungeachtet geringer als der der Officiere ist, kommt zum Theil daher, weil er dem Range nach unter diesen Letzteren steht. Beim Fange dient nämlich Jeder von unten auf, und der Harpunier wird beim nächsten Avancement schon Officier. Dieser Letztere ist aber ausserdem auch Steuermann, und hat daher auf der Reise fortwährend zu thun, während der Harpunier an Bord wenig beschäftigt ist.

Ueber die vortheilhaftesten Gewässer für den Fang in den verschiedenen Meeren, ins Besondere im Grossen Ocean, und über die geeignetste Abgangszeit der Whaler von Europa.

Was ich während meines Aufenthalts auf den verschiedenen Plätzen des Stillen Meeres an Nachrichten über die ergiebigsten Gewässer für die Fischerei gesammelt habe, hat jetzt allerdings einen

Theil seines Werthes verloren, da seitdem über 2 Jahre verstrichen sind. Dessenungeachtet halte ich es für richtig, das von mir zu jener Zeit Aufgezeichnete in derselben Gestalt hier wieder zu geben, da bedeutende Veränderungen seitdem nicht stattgefunden haben, und diese Nachrichten daher immer ein allgemeines und jedenfalls ein geschichtliches Interesse behalten werden. Was ich in dem Nachfolgenden über die Verhältnisse im Atlantischen und Indischen Ocean bemerke, habe ich im Wesentlichen nach den von Commodore Wilkes in der „*Unites States Exploring Expedition*“ gegebenen Nachrichten in meinen Bericht zur Vervollständigung aufgenommen. Meine Mittheilungen über den Fang im Grossen Ocean aber, (nebst einem Theil desjenigen über die eben vorher genannten Meere) sind von mir selbst aus Journalen und Aufgaben von mit der Fischerei beschäftigten Capitainen verschiedener Nationen (namentlich Americanern) und aus Unterredungen mit ihnen sorgfältig zusammengetragen, und daher auf die Erfahrung gegründet. *)

Bekanntlich ist der Black-whale überall im Meere zu finden, hauptsächlich aber in den höheren Breiten beider Hemisphären, woselbst er auch grösser als in den niedern zu sein pflegt. Er hält sich besonders in der Nähe von Küsten und Baien auf, während der Sperm-whale mehr auf hoher See zu suchen ist. Der Aufenthalt dieses Letzteren sind hauptsächlich die tropischen Gegenden, doch beschränkt er sich nicht allein auf diese, sondern geht auch über dieselben eine ziemliche Strecke hinaus.

Bei Angabe der vortheilhaftesten Gewässer kommt es aber nicht allein auf diese selbst an, sondern es sind dabei ebenfalls die verschiedenen Jahreszeiten und gewisse Monate, während welchen der Fang hauptsächlich betrieben werden muss, zu berücksichtigen. Die ergiebigsten Jahreszeiten richten sich nach mehreren Umständen, wie z. B. nach der Brunstzeit der Fische, dem herrschenden Wetter in gewissen Monaten u. s. w., und sind je nach der Gegend überall verschieden. Im Allgemeinen kann man sagen, dass die nördliche Hemisphäre jetzt mehr in unsern Sommermonaten, und zwar hauptsächlich für die Right-whale-Fischerei, und die südliche Halbkugel mehr in unsern Wintermonaten besonders für den Caschelotfang von Schiffen besucht wird, dass also überall die warme Jahreszeit die er-

*) Einen Auszug aus meinem Berichte über den Wallfischfang habe ich bereits von Valparaiso im Januar 1847 nach Copenhagen gesandt; derselbe ist aber nie veröffentlicht worden.

giebigste ist. — Auf den Sandwich Inseln, der Hauptstation für die Whaler, rechnet man nach 2 Fischerei-Jahreszeiten (*seasons*). Nachdem die Schiffe an der Nordwestküste von America bis hinüber nach Kamtschatka und Japan vom April bis October gefischt, und eine Zeitlang auf den Inseln ausgeruht haben, wenden sie sich für die übrige Zeit nach dem Süden, nach der Linie, Neuholland, Neu-Seeland und andern Theilen des Stillen Oceans. Jene erstere Zeit wird *fall* genannt, und die letztere *spring*.

Was nun zuerst den

Right-whale - Fang

betrifft, so hat sich seit einer Reihe von Jahren als die ergiebigste Gegend für denselben die *Nordwestküste von America* für die Zeit von April bis October erwiesen, und es wird selbige daher von einer grossen Menge von Schiffen besucht. In der Saison von 1845 rechnete man, dass ungefähr 300 Whaler dort gekreuzt, welche, jeder durchschnittlich 7 Fische, zusammen 2100 Walfische erlegt, und einen Fang von 273,000 Bar. Thran und 2,730,000 ℥ Barden gemacht hatten. Die Saison von 1846 war ebenfalls günstig ausgefallen, obwohl manche Schiffer mit Klagen zurückkamen, dass die Fische schon anfangen scheu zu werden. Viele Schiffe hatten einen Durchschnittsfang von 1500 Bar. gemacht, einzelne über 2000 B. und eines sogar 2900 B. gewonnen.

Die Fischergründe an der Nordwestküste erstrecken sich im Allgemeinen von Lat. 34 bis 60° N. und von der Küste bis zu Long. 170° O.; die grössten und meisten Fische werden aber von Lat. 50 bis 60°, und von Long. 145 bis 180° W. gefangen. Es soll am besten sein, im April in Lat. 40° zu kreuzen, und in den übrigen Monaten die höhern Breiten aufzusuchen. Im September fängt die Fischerei an, weniger ergiebig zu sein.

An den Küsten von *Kamtschatka*, *Japan* etc. soll es am geeignetsten sein, sich im April auf der Breite von 38 bis 40° zu halten. Im Mai, Juni und Juli pflegen die Breiten von 45 bis 49 ergiebig zu sein; doch herrscht dort zu jener Zeit viel Nebel, und es ist daher oft besser, nach 50° und höher hinauf zu gehen. Es soll sich der *Black-whale* nämlich in neuerer Zeit von Japan etwas höher hinauf gezogen haben, und eigentlich nur im Frühjahr südlicher angetroffen werden. Im August und Septbr. fischt man an der Küste von Kamtschatka und geht Ausgangs Septbr. von dort weg.

Es ist der Black-whale im Allgemeinen auf der *nördlichen Hemisphäre* überall von 40° an reichlich zu finden.

Im *südlichen Grossen Ocean* liefert erstens die Küste von *Chili* und *Patagonien* eine gute Ausbeute von Black-whalen. Die ergiebigsten Breiten sind dort von 43 bis 48° , d. h. in der dortigen Sommersaison vom Septbr. an. — Dann sind ebenfalls die Ost- und Westküsten von *Neu Holland* und *Neu Seeland* bekannte und viel besuchte Fischergründe, besonders von Septbr. bis März, jedoch nicht nördlicher als zum 30° S. Eine besonders ergiebige Gegend bei Neu Seeland war den letzten Angaben nach von Lat. 34 bis 46° S., und von der Küste ab bis Long. 160° W. vom Septbr. bis Febr. Die *Ostseite von Australien* wird im Allgemeinen als eine zu allen Jahreszeiten von Wallfischen besuchte Küste angesehen.

Im *Indischen Ocean* würden ausser der obengenannten *Westküste Neu Hollands* noch hauptsächlich die Inseln *St. Paul*, *Amsterdam* und die *Crozet Inseln* als besonders ergiebige Gegenden zu nennen sein, und

im *Atlantischen Meere*: die *Davis Strasse* und die *Küste von Grönland* im nördlichen Theile; und im südlichen Ocean zur dortigen Sommerzeit: die Gegend beim *Cap der guten Hoffnung* nach Westen hin und die Insel *Tristan d'Acunha*; die Ostküste von *Patagonien*, namentlich zwischen derselben und den *Falklands Inseln*; und die sogenannte *Brazil Bank* südlich von Brasilien in Lat. 40° S.

Und überhaupt erstrecken sich also die Fischergründe für den *Right-whale* überall in der *südlichen Hemisphäre* von Lat. 30 à 34 bis 48 à 55° , besonders von Septbr. bis März, und in der *nördlichen* von Lat. 34 à 40 bis 60° und selbst noch höher, hauptsächlich vom April bis Septbr.

Als besonders ergiebige Stellen für den

Caschelot - Fang

würden die folgenden zu bezeichnen sein.

Im *Stillen Meere*: die *Ostküste von Japan* zwischen Lat. 30 und 35° N. vom Mai bis Anfangs Septbr.; der sogenannte *off shore-ground*, welcher sich etwa von Lat. 3 bis 6 à 10° S. und von Long. 90 bis 120° W. erstreckt, zu allen Jahreszeiten, besonders aber im Novbr. und Decbr.; die ganze Gegend von der *Kingsmill Gruppe* nach *Tahiti* hinüber und weiter *hinunter bis zu Lat. 50° S.*, und dann ungefähr von Long. 150° W. hinüber nach *Australien*, besonders

die *Kingsmill* und *Fidschi Inseln* und bei *French rock*; die Gegend am *Aequator* überhaupt; und ferner, wenn auch weniger ergiebig als die ebengenannten Gewässer: die Küste von *Californien* von San Francisco nach Süden hin, hauptsächlich in der Nähe von Cap Lucas; die *Inseln Juan Fernández* an der Südwestküste von America; die Gewässer bei den *Sandwich Inseln*, und nördlicher die Gegenden von *Lat. 50 bis 55° N. und von Long. 150° W. bis 170° O.*

Im *Atlantischen Ocean* sind die Fischergründe für Spermwähler besonders: bei den *Azoren*; bei *Cap Verd*; nördlich von den *Bahama Bänken*; der *Golf von Mexico*; das *Caraibische Meer*; östlich von den sogenannten *Windward Inseln*, d. h. den südlichen der westindischen Inseln; die *Abrothos Bänke* bei Brasilien und beim *Plata-Fluss*; der sogenannte *Carrol-ground* zwischen St. Helena und Africa; und

Im *Indischen Ocean*: der *Mozambique Canal* und am nördlichen und südlichen Ende von *Madagascar*; die Küste von *Arabien*; die *Westküste* von *Java*; die *Nordwestküste* von *Neu Holland*; die *Südküste* von *Neu Holland* und die *Bass Strasse* bei Vandiemensland.

Man trifft den Caschelot also fast überall innerhalb der beiden Wendekreise, und in noch höheren Breiten bis 35 und selbst bis 40° auf beiden Hemisphären.

Schiffe, welche von Nordamerica auf den Caschelotfang im Atlantischen Meere ausgehen, sind gewöhnlich, wie bereits bemerkt, kleinerer Art. Sie gehen etwa zuerst nach den Azoren, wo der Fischergrund sich nicht weiter als 200 engl. Meilen von diesen Inseln ab erstreckt, und nach Süden hin am ergiebigsten ist. Die Schiffe halten sich hier in den Sommermonaten bis October auf. Dann gehen sie weiter in die Nähe des Cap Blanco und Cap Verd, von da nach der Nordküste Brasiliens hinüber, und dann nach der Mündung des Plata-Flusses, wo sie im Januar und Februar fischen. Demnächst wird St. Helena und der Carrol-ground besucht, welcher Letztere 50 bis 200 engl. Meilen südöstlich von St. Helena liegt, bis nach dem Cap der guten Hoffnung hin. Auf diesem Grunde bleiben sie während der Monate März, April und Mai, und wenden sich dann wieder westwärts nach der Küste von Südamerica, gehen längs derselben östlich von den Windward Inseln nach den Bahama Bänken und Cap Hatteras, und dann längs der Küste der Vereinigten Staaten nach Hause.

Noch kleinere Schiffe gehen, nachdem sie bei den Azoren und Cap Verd gewesen, von da westlich gegen die Insel Fernando do No-

ronha, und dann längs der Küste von Südamerica bis nach den Windward Inseln. Sie besuchen das Caraibische Meer im Januar und Februar, gehen weiter nach Westen in die Nähe der Halbinsel Jucatan und nach Cuba im April, und dann durch den Golf von Mexico, um im Mai auf den Bahama Banks und bei Cap Hatteras zu kreuzen. Zuletzt kehren sie an der einen oder andern Seite des Golfstroms, östlich der Grand Banks, nach Hause zurück.

Im Indischen Ocean wird der südliche Theil von Madagascar in der Nähe des Cap Dauphin im März und April besucht, und im Mai, Juni und Juli der Grund beim Südwestcap von Madagascar, und der Mozambique Canal an beiden Seiten. Die Schiffe laufen dort gewöhnlich Augustine's Bai an, wo Erfrischungen im Ueberfluss und gleichfalls Holz und Wasser leicht zu haben sind. Dann gehen sie einige Zeit nach Cap Corrientes und den Canal hinauf nach den Comoro Inseln und weiter. Die africanische Küste von Mozambique bis Zanzibar soll ein besonders guter Fischergrund sein. Einige Schiffe dehnen ihre Fahrt während des Nordostmonsuns von October bis April auch nach der arabischen Küste aus; von den meisten wird aber die africanische vorgezogen. Der Chagos Archipel ist zuweilen ergiebig, aber gefährlich und wenig besucht. Die Jahreszeit dort ist der Südwestmonsun. — Der beste Fischergrund im Indischen Ocean ist die West- und Nordwestküste von Neu Holland, östlich bis Timor, Lombock und Angier und westlich bis nach den Keeling Inseln und der Küste von Java.

Nach Mittheilung der vorangehenden Reiserouten von Spermwhalern im Atlantischen und Indischen Ocean, sollen nun noch einige für die jetzigen Verhältnisse passende

Reiserouten für nach dem Grossen Ocean bestimmte Whaler,
d. h. solche, welche den Fang beider Arten Fische betreiben, nebst noch speciellerer Bezeichnung der Fischergründe, so wie die richtigste

Abgangszeit von Europa

angegeben werden.

Die auf den Fang ausgehenden Schiffe wenden sich vom Atlantischen Meere entweder um das Cap der guten Hoffnung, oder ums Cap Horn. Es scheint passend, dass wenn sie das erstgenannte Vorgebirge im Frühjahr erreichen können, sie besser thun, dorthin zu gehen und dann ihren Cours nach Neu Holland fortsuzetzen, um da zu Anfang

der besten Zeit im September einzutreffen. Um zur rechten Zeit an den verschiedenen Stellen im Stillen Ocean anzulangen, ist es dagegen am geeignetsten, erst im Mai oder Anfangs Juni von Europa zu gehen, weil man dann das Cap Horn, wo es im Juli und August weniger stürmisch ist und wo in jener Zeit die östlichen Winde vorherrschen, am schnellsten passirt, und weil die Schiffe in diesem Falle, ehe sie im nördlichen Grossen Ocean eintreffen, noch die günstige Jahreszeit an der Küste von Chili benutzen, und vorher an der Ostküste America's einen gelegentlichen Fang machen können. Es scheint nämlich verschiedenen Aussagen zufolge passend, die Breite des La Plata-Flusses etwa 4 bis 500 Seemeilen vor dessen Mündung zu passiren, indem dort viele Caschelote bemerkt worden. Nachdem man darauf zwischen den Falkland Inseln und der Küste von Patagonien hindurch gesteuert, in welcher Gegend der Blackwhale reichlich ist, würde man an der Westküste von America zum September eintreffen, in welchem Monate der Fang dort beginnt. In Lat. $44\frac{1}{2}^{\circ}$ S. und Long. $75\frac{1}{2}^{\circ}$ W. ist daselbst in letzter Zeit zu Anfang der Saison viel gefangen worden; bei vorrückender Jahreszeit sollen dagegen die Fische weiter vom Lande ab bis nach 80° W. gehen. Sobald das Schiff den Fang an der Küste von Chili beendigt hat, setzt es seinen Cours weiter nach dem Aequator fort, besucht den Off-shore-ground, und läuft zum Frühjahr die Sandwich Inseln an.

Von dort kann man alsdann für die Sommersaison einen zweifachen Cours verfolgen, nämlich entweder nach Japan und Kamtschatka, oder nach der Nordwestküste von America gehen. Will man nach Japan hinüber, so muss man etwa im Mai dort sein, und bis August und Anfangs September auf der Breite von 30 bis 36° und der Länge von 150 bis 160° O. kreuzen, wenn man hauptsächlich auf den Caschelotfang ausgeht. Blackwhaler hingegen müssten schon im April dort sein, und dann später die schon oben erwähnten höheren Breiten aufsuchen. Anfangs oder Ausgangs September pflegen die Schiffe jene Gegenden zu verlassen; ein Theil derselben, namentlich diejenigen, welche für die nächste Saison dem Osten zu wollen, gehen nach den Sandwich Inseln, andere aber nach Californien, welche letztere Bestimmung die zweckmässigste ist, wenn man zunächst den Off-shore-ground besuchen will. Diesem zu geht man am besten südöstlich längs der Küste von Californien, sucht den Aequator in Long. 110° W. zu passiren, und hält sich dann in der Nähe desselben von Lat. $\frac{1}{2}$ bis 9° S.,

indem man den Weg nach Osten zu bis Long. 130° W. verfolgt. Von dieser Länge geht man Anfangs März wieder nach den Sandwich Inseln, um sich entweder wieder für Japan etc. oder für die Nordwestküste auszurüsten. Um an der Nordwestküste einen guten Fang von Wallfischen zu machen, ist es den letzten Erfahrungen zufolge passend, sich so einzurichten, dass man Anfangs Mai in Lat. 50 à 51° N. und zwischen Long. 140 und 150° W. zur Stelle ist. Man fischt an der ganzen Küste etwa bis Mitte September, und geht dann San Francisco oder die Sandwich Inseln an, je nachdem man für die Wintersaison die oben beschriebene Route nach dem Off-shore-ground oder eine andere mehr südöstliche Route nach der Kingsmill Gruppe u. s. w. verfolgen will.

Würden Rheder es vorziehen, Schiffe direct nach der Nordwestküste zu senden, so würde die beste Zeit zum Aussegeln von Europa im November sein. Alsdann können die Schiffe Anfangs April auf den Sandwich Inseln anhalten, und zu Anfang Mai zur rechten Zeit an jener Küste eintreffen.

Für Schiffe, welche sich im Februar, März, April oder Mai an der Küste von Chili befinden, ist zu bemerken, dass in diesen Monaten die Gegend bei der Insel Juan Fernandez in Lat. 33 bis 34° S., südöstlich von Masafuera, sich in der letzten Zeit als sehr ergiebig für den Spermfang erwiesen hat. Kommen sie aber zu andern Jahreszeiten dort hin, so ist es besser, höher hinauf dem Aequator zu gehen und den Off-shore-ground zu besuchen, welcher, wie bemerkt, zu allen Jahreszeiten ergiebig ist.

Um von dem letztgenannten Fischergrunde eine andere neue Route zu verfolgen, würde man, nachdem dort die beiden besten Monate November und December benutzt sind, den Aequator von Lat. 1° N. bis 2° S. entlang gehen können bis zur Kingsmill Gruppe, wo gleichfalls zu jeder Jahreszeit gefischt werden kann. Von dort müsste man sich aber nicht vor April nach den südlicher belegenen Inseln wenden, denn jener südwestliche Theil des Oceans von der Kingsmill Gruppe bis Tahiti und dann von Lat. 30° S. bis nach Australien hin (welcher bereits oben als ein guter Fischergrund für den Caschelotfang angegeben) wird selten der dort herrschenden Orcane wegen in den Monaten von November bis April besucht. In der übrigen Zeit aber von April bis November findet man eine Menge Schiffe dort; als besonders ergiebige Stellen in jener Meeresgegend und deren Nähe haben sich erwiesen:

Die Fidschi (Feejee) Inseln, zwischen Lat. 15 und 20° S., und Long. 175° O. und 175° W.

- Der Salomons Archipel, besonders in der Nähe der Insel Malenti in Lat. 9½° S. und Long. 160° O.

Die Breite von 30 bis 33° in der Gegend des „French rock“ oberhalb von Neu Seeland. In der Nähe dieser Felseninsel werden eine Menge Caschelote gefangen. Sie halten sich ungefähr 60 engl. Meilen in der Runde desselben auf, und im Süden und Südosten bis 80 à 100 Meilen entfernt.

Mehrere kleine niedrige Inseln ungefähr in Lat. 10° N. und Long. 170° O., N.N.W. von der Kingsmill Gruppe. Diese Gegend können indess nur kleinere Schiffe besuchen, da grössere der vielen Corallenriffe wegen zu häufig in Gefahr kommen würden.

Die Nordostküste von Neu Holland, besonders in der dortigen Winterzeit.

Schiffe also, welche etwa im September oder October auf einem Platze in diesem Theile des Oceans ausgeruht, richten sich am besten so ein, dass sie im November beim French rock sind (bis wohin die gedachten Orcane sich nicht erstrecken). Dort, in der Nähe und bis Neu Seeland hin können sie dann bis April bleiben, und demnächst sich nach dem Norden, nach den Fidschi Inseln und dem Aequator wenden. Oder — sie können auch von September bis Februar den bereits genannten Fischergrund von Lat. 34 bis 46° S., von Neu Seeland bis Long. 160° W. für den Blackwhale-Fang benutzen, und dann dem Norden zu steuern.

Gefährliche Riffe und Inseln im Stillen Ocean, welche auf vielen Karten nicht verzeichnet, und die zum Theil erst in neuerer Zeit von Whalern aufgefunden sind.

Riffe.

in Lat. 37° S. und Long. 151° 13' W.

„ „ 10° 25' S. und Long. 179° 50' W.

„ „ 12° 33' „ „ „ 176° 35' O.

„ „ 28° 24' „ „ „ 177° 4' „ , Brandung.

„ „ 5° 33' N. „ „ 145° 39' „ , von den Carolinen Inseln ca. 85 engl. Meilen entfernt.


„ „ 15° 35' bis 16° 5' S. und Long. 175° bis 176° 13' O., diverse Riffe, N.W. von den Fidschi Inseln.

- in Lat. ungefähr $12\frac{1}{2}^{\circ}$ S. und Long. $153\frac{1}{2}^{\circ}$ O., verschiedene Riffe im
 Louisiade Archipel, S. S. W. von Cap Deliverance.
- ∕ ∕ $31^{\circ} 14'$ S. und Long. $178^{\circ} 8'$ W., nach dem Compass O. N. O.
 vom French rock, etwa 45 engl. Meilen entfernt. Soll
 12 Fuss Wasser haben; Brandung wurde nicht bemerkt.
- ∕ ∕ $31^{\circ} 17'$ S. und Long. 179° W., nach dem Compass W. N. W.
 von French rock, 10 Meilen entfernt. Gleich hoch mit dem
 Wasser; starke Brandung.
- ∕ ∕ $31^{\circ} 28'$ S. und Long. 178° O., nach dem Compass W. von
 French rock, ca. 133 Meilen entfernt. Ebenfalls starke
 Brandung.

Inseln.

- in Lat. $9^{\circ} 29'$ S. und Long. $171^{\circ} 2'$ W.
- ∕ ∕ $11^{\circ} 5'$ ∕ ∕ ∕ $170^{\circ} 58'$ ∕
- ∕ Long. $176^{\circ} 48'$ W., ca. 46 Meilen nördlich vom Aequator.
- ∕ Lat. $4^{\circ} 30'$ S. und Long. $174^{\circ} 55'$ W., Gardners Island.
- ∕ ∕ $15^{\circ} 32'$ ∕ ∕ ∕ $176^{\circ} 16'$ O., Hunters Island.
- ∕ ∕ $5^{\circ} 34'$ ∕ ∕ ∕ $161^{\circ} 30'$ ∕ , Gruppe.
- ∕ ∕ $4^{\circ} 15'$ ∕ ∕ ∕ $159^{\circ} 20'$ ∕ , ∕

Die Westküste von America.

n der Westküste von America sind von der Corvette die Häfen von *Valparaiso* in Chili, *Cobija* in Bolivien, *Callao (Lima)* in Peru, und eine der *Chincha Inseln* besucht worden.

Die auf diesen Plätzen eingesammelten, unten folgenden Nachrichten erstrecken sich demnach hauptsächlich über die drei Staaten *Chili*, *Bolivien* und *Peru*, und zwar in grösster Ausführlichkeit über das erstgenannte Land. Ausserdem sind darin (namentlich in den Special-Berichten) aber auch verschiedene Mittheilungen über den *Ecuador*, *Nueva Granada*, *Centro-America* und *Mexico* enthalten, wo hingegen der Besitzungen Englands, Russlands und der Verein. Staaten an der Nordwestküste America's in diesem Berichte nicht weiter gedacht ist.

Das Geschäft an der Westküste America's, wenn auch im Speciellen auf den einzelnen Plätzen verschieden, ist sich im Allgemeinen an den resp. Orten sehr ähnlich, und ich habe sowohl aus diesem Grunde als des nahen Zusammenhanges wegen, worin die verschiedenen Staaten unter einander zum Handel mit Europa stehen, dasselbe auch hier in einem Abschnitte zusammengestellt. Dabei ist solches jedoch überall, sowohl mit Rücksicht auf die resp. Plätze als auf die verschiedenen Gegenstände im Einzelnen gehörig gesondert behandelt.

Valparaiso ist von den Städten der Westküste der wichtigste und bedeutendste Handelsplatz. Es ist der Vorhafen von *St. Jago* (*Santiago*), der Hauptstadt der Republik Chili oder Chile, und belegen in Lat. $33^{\circ} 2' S.$ und Long. $71^{\circ} 41' W.$ v. Gr., hart an einer kleinen Bucht des Grossen Oceans. Vor 15 bis 20 Jahren noch ein Ort von

geringer Bedeutung, hat Valparaiso sich jetzt zum grössten Handelsmarkte nicht allein Chili's, sondern, wie bemerkt, der ganzen Westküste America's, für welche, wie auch für die Inseln des Weltmeeres es als ein Depotplatz zu betrachten, emporgeschwungen. Freilich hat in den letzten Jahren (wie dieses auch noch neuere Berichte bestätigen,) das Geschäft von da aus mit den kleineren oder weniger bedeutenden Häfen der Westküste nicht unmerklich abgenommen, indem die frühere theilweise Versorgung der resp. Plätze, namentlich der Häfen Peru's und Mexico's von dort her jetzt mehr directen Zufuhren vom Auslande selbst Platz gemacht hat. Demungeachtet hat sich aber der Handel Valparaiso's, wenigstens bis zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst, im Allgemeinen doch nicht vermindert, sondern vielmehr noch zugenommen, weil gegen den Ausfall des Transithandels auf der andern Seite die Consumption in Chili, sowie der Verkehr überhaupt, seit früheren Jahren bedeutender geworden ist.

In *Lima*, der Hauptstadt von Peru, und dem 6 engl. Meilen davon entfernten Vorhafen *Callao*, belegen in Lat. $12^{\circ} 3' S.$ und Long. $77^{\circ} 14' W.$ v. Gr., hat ebenfalls der Handels- und Schifffahrtsverkehr an Ausdehnung gewonnen. Ebenfalls Lima versorgt theilweise die nahe und weiter nördlich belegenen Staaten, und die directe Zufuhr von Europa hat in den letzten Jahren sehr zugenommen.

Cobija ist der einzige Seehafen von Bolivien, und belegen in Lat. $22^{\circ} 33' S.$ und Long. $70^{\circ} 21' W.$ v. Gr. Die directen Beziehungen Cobija's mit den andern Welttheilen sind nur sehr unbedeutend, denn der Bedarf Bolivien's wird fast ausschliesslich theils von Chili aus über Cobija, und theils über die peruanischen Häfen Islay und Arica dem Lande zugeführt, und auch die Exporte nehmen wieder grösstentheils den Weg über die beiden letztgenannten Plätze.

Die übrigen bedeutendsten Häfen und Plätze der Westküste sind folgende:

in Chili: *Chiloe* (Insel), *Valdivia* (in Araucanien), *Talcahuano*, Vorhafen von Concepcion, *La Serena*, Vorhafen von Coquimbo, *Huasco*, *Copiapo* und *Ancud*;

in Peru: *Arica*, Vorhafen von Tacna, *Islay*, Vorhafen von Arequipa *Huanchaco*, Vorhafen von Truxillo, *Payta*, Vorhafen von Piura, *Lambayeque*, *Iquique* und *Pisco*;

im Ecuador: *Guayaquil*;

in Nueva Granada und Centro-America: *Panama', Realejo, Concha-gua, Punta arenas* und *Caldera*; und in Mexico: *Matzatlan* und *Acapulco*.

Der Handelsverkehr.

A. Im Allgemeinen.

Von den verschiedenen Staaten der Westküste findet man in Chili über den Verkehr mit dem Auslande die genauesten und vollständigsten officiellen statistischen Angaben. In Peru und Bolivien fehlen dieselben dagegen entweder ganz oder sie sind nur sehr mangelhaft, so dass die Notizen, die man über den Handel dieser Länder hat, grösstentheils von dem herrühren, was von Privaten nach Manifesten, Bekanntmachungen, u. s. w. zusammengestellt ist. Das was ich im Stande war, über den ganzen Handelsverkehr an der Westküste einzusammeln, genügt freilich nicht, um danach eine zuverlässige Berechnung des Gesamtumsatzes anstellen zu können, doch will ich demungeachtet nicht unterlassen, das Nachstehende darüber mitzutheilen: Ungefährer Werth der Einfuhr in Pesos nach der Westküste America's bis Mexico incl.

in	Einfuhr			Davon		Brutto Total Einfuhr incl. des Transits.
	direct.	über Chili.	über Peru.	Consum.	Transit.	
Chili	12,825,000	0	0	9,000,000	3,825,000	12,825,000
Peru	10,200,000	500,000	0	8,000,000	2,700,000	10,700,000
Bolivia	0	1,900,000	1,500,000	3,400,000	0	3,400,000
Mexico	2,400,000	800,000	500,000	3,700,000	0	3,700,000
Ecuador	500,000	500,000	500,000	1,500,000	0	1,500,000
Centro-America ...	300,000	50,000	150,000	500,000	0	500,000
Nueva Granada ...	75,000	25,000	50,000	150,000	0	150,000
Einige der nördlichen Provinzen von Buenos Ayres....	0	50,000	0	50,000	0	50,000
	26,300,000			26,300,000		
Der Transithandel Chili's beträgt also.....		3,825,000		} Diese	6,525,000	
und der von Peru			2,700,000			
						32,825,000
						6,525,000
						26,300,000
so dass, wenn man für Contrebande, und für zu niedrige Zollevaluationen, etc. eine geeignete Summe hinzulegt, die wirkliche Total-Einfuhr jetzt zu ungefähr.....						\$ 32,000,000
anzuschlagen sein dürfte.						

Die obigen Angaben über Chili und Peru sind grösstentheils nach den letzten Jahren, freilich nicht immer nach officiellen Daten berechnet, diejenigen über die übrigen Staaten mögen einige Jahre älter sein, so dass vielleicht einige Veränderungen seitdem stattgefunden haben; im Ganzen dürfte die Berechnung aber der Wahrheit ziemlich nahe kommen. In den oben angegebenen Summen des Consums von Chili und Peru sind sowohl eingeführte Contanten als auch Producte der Westküste selbst einbegriffen; in wie weit diese Letzteren bei den andern Ländern mit eingeschlossen, weiss ich dagegen nicht so genau anzugeben. Jedenfalls aber kann deren Werth nicht sehr bedeutend sein, und wenn man von obiger Summe theils dafür und theils für die Geldsendungen einige Millionen kürzt, so würden ca. 28 à 29 Mill. für die Einfuhr von andern Weltgegenden bleiben, und zwar ganz hauptsächlich als Werth von europäischen Industrie- und andern Producten.

Ueber die jährliche Ausfuhr von der Westküste konnte ich nicht so genaue Data erhalten. Diejenigen von chilenischen Producten, incl. der Contanten und edlen Metalle von Chili betrug in den letzten Jahren etwa \$ 7,500,000
 Die von peruanischen und bolivianischen Producten, incl. Gold, Silber etc. von Peru aus dürfte angeschlagen werden annähernd zu \approx 10,000,000
 Für directe Ausfuhr von Bolivien, wenn man die letzte Zeit berücksichtigen will, könnte angesetzt werden etwa \approx 500,000
 Also zusammen chilen., boliv. und peruan. Producte . . . \$ 18,000,000

Wenn man hiezu die Producte der übrigen Staaten hinzurechnet, nämlich diejenigen, welche direct von dort nach andern Gegenden verladen, sowie solche, welche transito, über Chili und Peru nach dem Auslande gesandt werden, und ebenso den Zwischenverkehr auf den Plätzen der Westküste in Producten und Contanten, so wird sich dadurch die Handelsbilanz ungefähr herstellen.

B. Im Speciellen.

1) Chili.

Eine genaue Uebersicht des Handelsverkehrs von ganz Chili gewähren die in Lit. F. F. beigelegten 2 Hefte der „*Estadistica comercial*“, eins vom Jahre 1845, und das andre vom ersten Semester von 1846. Ich hebe Folgendes daraus hervor:

Gesammtumsatz: 1844 — \$ 14,683,697.

 " " 1845 — " 16,706,287.

Davon Einfuhr v. Waaren, Gold u. Silber, Contanten; zusammen:				
1844 \$ 7,359,457	82,354	1,154,863	8,596,674	
1845 " 7,252,553	47,736	1,804,475	9,104,764	

und Ausfuhr:

1844 \$ —	—	—	6,087,023
1845 " 3,545,648	1,879,693	2,176,182	7,601,523

Antheil hatten 1845	am Importhandel	am Exporthandel
England und Colonien	354 ⁰ / ₀	417 ⁰ / ₀
Frankreich " "	88 " "	151 " "
Spanien " "	3 " "	05 " "
Deutschland	81 " "	63 " "
Vereinigte Staaten	74 " "	168 " "
Uebrige Staat. der Westküste	309 " "	127 " "
Brasilien	26 " "	09 " "
La Plata-Staaten	1 " "	07 " "
China	23 " "	39 " "
Die Südsee	01 " "	06 " "

Von den verschiedenen Plätzen Chili's hatten 1845 am fremden Handel Antheil: . bei der Einfuhr bei der Ausfuhr

Valparaiso	\$ 8,908,805	...	\$ 6,062,138
Coquimbo	" 71,834	...	" 655,731
Talcahuano	" 73,613	...	" 291,912
Constitucion	" 607	...	" 32,313
Valdivia	" 10,851	...	" 1,139
Ancud	" 8,378	...	" 16,246
Santa Rosa de los Andes	" 30,676	...	" —
Huasco	" —	...	" 370,708
Copiapo	" —	...	" 171,336
	<u>\$ 9,104,764</u>		<u>\$ 7,601,523</u>

Von den im Jahre vom 30. Juni 1845 bis 1. Juli 46 in Chili eingeführten Waaren wurden 444,476 Colli für den Consum verzollt und 210,830 reexportirt. Der Transithandel ist also noch sehr bedeutend.

2) Bolivia.

Ueber den Importhandel Bolivien's besitze ich keine Specialia, über die Exporte werden unter Peru später verschiedene Angaben nachfolgen.

3) Peru.

Die Einfuhr in Callao (Lima) betrug:

Ao. 1839 . . . \$ 3,990,054.

∴ 1840 . . . ∴ 5,858,648, und zwar waren davon:

Baumwollenwaaren . . .	\$ 2,458,231	Eisen	\$ 27,558
Seidenwaaren	∴ 732,365	Glas	∴ 13,460
Wollenwaaren	∴ 645,888	Diverses	∴ 50,321
Leinen	∴ 547,314	Mehl v. d. Ver. Staat. ∴	160,222
Quecksilber	∴ 401,465	∴ ∴ Chili	∴ 131,063
Papier	∴ 59,913	Waizen v. Chili	∴ 122,880
Wachs	∴ 57,801	Taback von Havana	∴ 138,090
Eisenwaaren	∴ 52,560	Indigo v. Centro-Am. ∴	102,937
Irdene Waaren	∴ 45,220	Talg v. Calif. u. Chili ∴	19,776
Spermlichter	∴ 31,380	Zusammen	∴ 5,858,648

und ferner betrug dieselbe in Callao von:

	1845	1846	1847
Baumwollenwaaren	\$ 1,721,363	\$ 2,081,477	\$ 2,264,086
Seidenwaaren	∴ 763,630	∴ 983,879	∴ 848,975
Wollenwaaren	∴ 824,497	∴ 725,478	∴ 717,171
Leinen	∴ 201,999	∴ 337,231	∴ 370,492
Diversen Waaren	∴ 1,523,274	∴ 1,907,028	∴ 1,459,242
Total	<u>\$ 5,034,763</u>	<u>\$ 6,035,093</u>	<u>\$ 5,659,966</u>

Von den 1847 eingeführten Waaren kamen von Hamburg:

Baumwollenwaaren für . . .	\$ 41,112
Seidenwaaren	∴ 24,485
Wollenwaaren	∴ 16,382
Leinen	∴ 7,514
Diverse Waaren	∴ 88,430
	<u>\$ 177,923</u>

1846 dagegen zusammen \$ 222,192.

Der Werth der Einfuhr in den übrigen Häfen Peru's kann auf $2\frac{1}{2}$ à 3 Millionen \$ angeschlagen werden.

Den Gesamtwert zu 8 Mill. (ohne Transit) angenommen, sind davon nach ungefährender Schätzung:

Englische Waaren	\$ 4,000,000
Französis. ∴	∴ 800,000
Nordameric. ∴	∴ 665,000

Chilenische Waaren	\$	600,000
Spanische / 	/	450,000
Chinesische / 	/	400,000
Deutsche / 	/	300,000
Italienische, belgische, holländ. /	/	175,000
Andre	/	610,000

Die Ausfuhr von peruan. und bolivian. Producten aus Peru betrug 1840:

Gold und Silber	\$	7,660,746
Salpeter Q. 227,356	/	454,712
Baumwolle / 35,341	/	429,444
Alpaca-Wolle / 16,500	/	412,500
Schaafwolle / 24,434	/	295,208
Chinarinde / 3327	/	118,000
Kupfer und Kupfererz / 12,940	/	126,528
Zinn / 5000	/	64,500
Ochsenhäute Stk. 7795	/	19,090
Chinchilla-Felle Dtz. 2412	/	9648
Vicuña-Häute Stk. 1213	/	910
		<hr/>
	\$	9,591,286

Ueber die Jahre 1845 bis 47 folgen bei dem Abschnitte der Exporte weiter unten noch verschiedene Angaben. Aus diesen ist zu ersehen, dass die Ausfuhr von Producten im Allgemeinen zugenommen hat, besonders der Export von Chinarinde, Salpeter und Kupfer.

Ob die Ausfuhr von Gold und Silber ab- oder zugenommen, ist jedoch nicht hinreichend deutlich daraus zu erkennen. Es scheint indess nach den Angaben über die Hauptmine Peru's, dass dieselbe jetzt geringer ist, als sie 1840 war, doch ist in obiger Angabe von diesem Jahre der Werth der ausgeführten Contanten wahrscheinlich mit inbegriffen.

Von den 1847 in Callao eingeführten Waaren wurden 96,256 Colli für den Consum verzollt, und 40,168 wieder ausgeführt.

4) Ecuador.

Auch über die Ausfuhr dieses Staates verweise ich auf den Abschnitt der Exporte.

Der Schiffahrtsverkehr an der Westküste.

1) In Chili.

Der fremde Handel wurde 1845 vermittelt:

	Einfuhr	Ausfuhr
durch chilenische Schiffe, z. Werthe von \$	539,074 . . .	\$ 298,753.
„ fremde „ „ „	8,535,014 . . .	7,302,770.
über Land über die Cordilleras	30,676 . . .	—
	\$ 9,104,764	\$ 7,601,523.

An Schiffen kamen in den verschiedenen Häfen Chili's 1845 an, einschliesslich der chilenischen Schiffe, die zum innern Handel verwandt wurden:

Chilenische	711	von 108,642 Tonel.	Dänische	17	v. 3842 Tonel.
Englische . .	386	„ 154,571	Italienische	14	„ 3276
Französische	73	„ 17,546	Spanische	15	„ 4052
Deutsche . .	36	„ 6497	Uebrige Westküste	41	„ 7753
Ver. Staaten	149	„ 51,842	, (wovon 74 Wallfischjäger), u. s. w.		

Zusammen: 1452 Schiffe von 359,859 Toneladas, worin 82 Wallfischjäger einbegriffen, aber 71 einheimische und fremde Kriegsschiffe von 1759 Kanonen, die 1845 die verschiedenen Häfen besuchten, nicht eingeschlossen sind. — Weitere Specialia finden sich in der „*Estadística comercial*.“

2) In Bolivia.

Der Verkehr in Cobija ist, wie bemerkt, nur unbedeutend, und beschränkt sich grösstentheils auf von Chili ankommende Schiffe verschiedener Nationen.

3) In Peru.

Nur über den Hafen von Callao kann ich Angaben machen.

Angekommen waren daselbst

1845: 577 Schiffe von 127,549 Tons, worunter 16 Schiffe direct v. Liverpool,

1846: 686 „ „ 178,657 „ „ 18 „ „ „ „

(worin ebenfalls die den innern Handel Peru's vermittelnden peruianischen Schiffe einbegriffen.)

Von den 1846 angekommenen 686 Schiffen waren

Peruanische	285	Sardinische	8
Englische	226	Dänische	7
Ver. Staaten	49	Spanische	6
Chilenische	42	Der übrigen Westküste	14

Französische	36	Andre	3
Deutsche	10		

und sind darin einbegriffen 19 Kriegsschiffe, 23 engl. Dampfschiffe (die Post-Dampfschiffe), 24 nordamericanische und 3 peruanische Wallfischjäger.

Im Allgemeinen kann man sich übrigens über den Schifffahrtsverkehr bemerken, dass derselbe nach den vorstehenden Angaben über Chili und Peru etwas grösser erscheint, als er eigentlich ist, indem dieselben Schiffe bei kleinen Versegelungen doppelt darin aufgeführt sind. Ein Schiff geht z. B., wie es häufig vorkommt, in Ballast nach einem Nebenplatze, nimmt dort Ladung ein, und geht wieder nach dem ersten Hafen, um dort zu clariren; deshalb erscheint namentlich der Verkehr der englischen Schiffe so gross.

Aus den vorangehenden und den ebenfalls noch weiter unten folgenden verschiedenen statistischen Daten über die Handels- und Schifffahrtsbewegung an der Westküste wird man zur Genüge ersehen, dass von den europäischen Staaten auch hier England einen übermässig grossen Antheil an derselben hat, und dass demnächst Frankreich, Deutschland und dann die Vereinigten Staaten in grösstem Maasse daran betheilig sind, während die übrigen Staaten Europas nur hauptsächlich an der Frachtfahrt, aber wenig an dem directen Handel participiren. Die Umsätze, welche die verschiedenen Staaten der Westküste unter sich machen, sind ebenfalls bedeutend, so wie für Chili die Verbindungen mit Brasilien und den La Plata-Staaten von Wichtigkeit sind. Die Beziehungen mit China beschränken sich auf ein ziemlich ansehnliches Importgeschäft von da nach den verschiedenen Theilen der Küste. Das deutsche Geschäft hat namentlich in den letzten Jahren einen neuen Aufschwung genommen, wenngleich dasselbe gegen das bedeutende englische noch immer sehr in den Hintergrund tritt. Wären die deutschen Leinen nicht grossentheils durch die irländischen verdrängt, und der Verbrauch von Leinen überhaupt durch den grössern Consum der billigeren Baumwollenwaaren so sehr vermindert worden, so würde der Antheil Deutschlands an der Einfuhr nach der Westküste ansehnlicher sein. Deutsche Tuche und andere Wollenwaaren haben sich in den letzten Jahren an einigen Stellen einen guten Eingang verschafft; an andern, z. B. in Lima, herrscht aber noch ein grosses Vorurtheil für das französische und namentlich das englische Fabricat. Das Export-

geschäft in Producten ist es hauptsächlich, welches den Beziehungen Deutschlands zu jenen Gegenden in den letzten Jahren eine grössere Bedeutung gegeben hat. — Was jedoch im Uebrigen weitere Bemerkungen über den Handel der Westküste, namentlich mit Bezug auf den Antheil Deutschlands an demselben betrifft, so verweise ich auf die weiter unten folgenden Abschnitte, und hauptsächlich auf diejenigen über das Import- und Exportgeschäft, wo die mehr ins Specielle gehenden Nachrichten einen geeigneteren Platz finden.

Ueber den Transithandel Chili's und Peru's, d. h. über solche Güter, die an den resp. Zollstätten nur gelagert und später nach andern Plätzen der Küste und sonstigen Gegenden weiter verladen werden, besitze ich keine weiteren Angaben, als die bereits mitgetheilten. Da diese Waaren die Zollhäuser nur passiren, ohne dass der Werth angegeben wird, so ist eine genaue Schätzung desselben unmöglich. Zur Herstellung der Handelsbilanz der einzelnen Staaten ist das Transitogeschäft jedoch nicht unberücksichtigt zu lassen. Bei den vorstehenden Angaben wird man oft einen bedeutenden Unterschied zwischen der Einfuhr und der Ausfuhr derselben bemerken, welches seinen Grund zum Theil eben darin hat, dass die reexportirten Waaren nicht mit in den amtlichen Tabellen einbegriffen sind. Ausserdem ist dabei aber auch zu veranschlagen, dass die Retouren häufig von einem andern Staate aus gemacht werden, als wohin die Ausladung dirigirt wurde.

Zu beklagen habe ich es noch, dass ich über die Gold- und Silberproduction der Westküste keine vollständigeren Angaben erhalten konnte, denn was ich darüber mittheile, giebt über die Gesamtproduction noch keinen deutlichen Begriff. Gewiss ist, dass namentlich der jährliche Ertrag von Peru und Bolivien weit bedeutender sein müsste, wenn der Bergbau in diesen Ländern mit grösserer Thätigkeit betrieben würde, und wenn nicht zwischen den beiden Staaten fast fortwährend politische Zerwürfnisse herrschten, welche Handel und Verkehr immer wiederkehrenden Stockungen aussetzen. Auch in Chili, welches von den verschiedenen Staaten der Westküste sonst in seinen Culturzuständen ohne Zweifel am weitesten fortgeschritten ist, könnte für die Vergrösserung der Ausbeute der Minen gewiss mehr gethan werden.

Importartikel.

England nimmt, wie bereits bemerkt, am Importhandel der Westküste den grössten Antheil, und liefert daher in fast allen Haupt-

branchen desselben den grössten Bedarf. In wie weit deutsche, französische und nordamericanische Waaren an der Einfuhr participiren, wird man bei den unten mitgetheilten Nachrichten über die einzelnen Artikel näher angegeben finden. Manufacturwaaren bilden den Haupttheil der Einfuhr, und demnächst sind bei derselben Metalle, Schiffsmaterialien, Provisionen, Eisen- und Glaswaaren von grösster Bedeutung. Leider sind die vorhandenen statistischen Angaben nicht genau und vollständig genug, um den Werth der Einfuhr jedes einzelnen Artikels berechnen zu können. Zur Schätzung des Bedarfes habe ich dagegen bei den weiter unten specificirten Gegenständen fast überall das einer Ladung davon beizugebende Quantum hinzugefügt.

Zunächst werden über die Einfuhrgegenstände folgende allgemeine und auf alle Plätze der Küste anwendbare Bemerkungen zweckmässig sein.

Um das Importgeschäft von Industrieartikeln nach der Westküste mit Vortheil zu betreiben, ist es bei der überdies in neuerer Zeit so sehr vermehrten Concurrenz vor Allem wichtig und erforderlich, die Auswahl der Waaren nach dem neuesten Geschmacke, und mit genauer Berücksichtigung und Kenntniss des jedesmaligen Standes des Marktes zu treffen. Die Consumenten dieser Länder sind in ihren Forderungen in Betreff der Gegenstände, welche sie brauchen, nicht so stationair wie etwa die Einwohner Ostindiens und China's, sondern sie folgen grösstentheils ganz dem europäischen Geschmack. Bei den meisten Gegenständen, namentlich den Manufacturwaaren, ist daher das erste Erforderniss, dass dieselben von neuester Mode gesandt werden. Artikel, welche in Europa die Mode passirt haben, sind auch hier unverkäuflich. Nicht minder ist ein passendes und richtiges Sortiment, in welchem die Güter zu senden sind, sowohl das Quantitäts- als das Farben-Sortiment eine nothwendige Bedingung, um der Waare Absatz zu verschaffen. Eine übrigens schöne und tadelfreie Qualität, welche aber nicht passend assortirt ist, würde hier, wo man hauptsächlich auf ein elegantes, den neuesten Forderungen der Mode entsprechendes Aeusserer sieht, schwer anzubringen sein, und einer geringeren Waare, die jene Ansprüche erfüllt, vorgezogen und sogar höher als diese bezahlt werden. Bei den meisten Artikeln ist das Sortiment häufigen Veränderungen unterworfen, und die neuesten Berichte dürfen daher auch bei Ausführung von Geschäften nicht fehlen, und müssen schleunigst benutzt werden. — Bei den Aussendungen, ins Besondere

nach den südlicheren Plätzen, ist es sodann ebenfalls wichtig, dass solche je nach dem Verbrauch der Gegenstände zur richtigen Jahreszeit, zum Winter oder zum Sommer, dort eintreffen. Waaren, die ihre richtige Absatzzeit verfehlen, müssen entweder mit Verlust verkauft werden, oder liegen bleiben, in welchem letzteren Falle sie eine hohe Lagermiethe und andere Kosten tragen müssen und dazu noch ausser Mode kommen. Wollene Waaren z. B. und überhaupt alle diejenigen, welche für den Winter gebraucht werden, sollten in Valparaiso grösstentheils im März, April und Mai ankommen; Sommerartikel dagegen, als seidne und baumwollne Stoffe, Drille u. s. w. hauptsächlich von August bis Januar und besonders im September und October. — Dann muss ferner noch bei den Versendungen nach der Westküste auf die einzusendenden Muster, wonach die Waare verkauft werden soll, eine besondere Aufmerksamkeit verwandt werden. Dieselben sind hier ganz unentbehrlich, weil die gelandeten Güter sogleich ins Zollhaus gehen und dort nicht geöffnet werden dürfen. Es muss auch dem Capitain empfohlen werden, selbige bei seiner Ankunft sogleich zur Hand zu haben, damit ein rascher Verkauf nicht gehindert werde. Von jedem Ballen oder jeder Kiste muss ein eignes, nicht geschmeicheltes, sondern genau die Qualität zeigendes Muster beigelegt werden, entweder ein ganzes Stück oder ein Abschnitt, aus welchem die volle Breite zu ersehen ist. Die Musterkarten selbst müssen hübsch und geschmackvoll verziert, und Benennung und Farbe darin in spanischer Sprache angegeben sein. Diese Vorschriften sind bei fast allen Waaren zu befolgen, und nur bei voluminöseren und solchen Gegenständen, deren Form und Beschaffenheit durch frühere Sendungen oder im Allgemeinen hinlänglich bekannt ist, darf die Einsendung von Mustern unterlassen werden. — Die beigelegten Facturen müssen bei Manufacturwaaren stets das genaue Farben-Sortiment von jedem Collo enthalten, und die Breite ist darin in englischen Inches anzugeben. — Mit Rücksicht auf die Verpackung ist im Allgemeinen zu empfehlen, nicht zu grosse Colli zu machen, namentlich bei solchen Gegenständen, die ins Innere des Landes transportirt werden sollen. Für Valparaiso so wie für Callao und Lima selbst kommt es freilich nicht so sehr auf die Grösse an. Alles aber, was weit über die Berge geht, und namentlich alles für Bolivien Bestimmte und dahin entweder über Cobija oder über Peru Gehende sollte nicht über 150 $\overline{\text{P}}$ spanisch wiegen.

Wenn, wie bereits oben angeführt, die Einfuhrartikel nach der

ganzen Westküste in der Art der Gegenstände sich meistens sehr ähnlich sind, so sind doch die Forderungen, welche an Beschaffenheit, Farbe und Form derselben, namentlich der Manufacturwaaren gemacht werden, je nachdem sie für den einen oder den andern Platz bestimmt sind, zum grossen Theil verschieden. Es muss daher auch in dieser Beziehung die Ausrüstung und Assortirung einer Ladung nach einem oder mehreren Häfen der Küste mit grosser Aufmerksamkeit und mit hinreichender Vorkenntniss der resp. Märkte geschehen. Um über alle einzelne Plätze genügend zu berichten, würde ein sehr langer Aufenthalt in dieser Gegend erforderlich, bei den fortwährenden Veränderungen, welchen ein grosser Theil der Einfuhrartikel in der Form unterworfen, aber dennoch ein ganz specieller Bericht nur von geringem Nutzen sein. Ich beschränke mich hier daher hauptsächlich nur auf allgemeine Mittheilungen über die beiden Hauptmärkte: Valparaiso und Lima, sowie auf an diesen Plätzen über die Westküste überhaupt eingezogene Nachrichten, während ich Alles, was ich sonst über die verschiedenen Häfen im Einzelnen gesammelt, den Specialberichten, welche in der Anlage G. G. (nebst Proben von No. 359 bis 485) folgen, übergebe. Am ausführlichsten berichte ich über den Markt von Valparaiso, sowohl in seiner Qualität als der Hauptort Chili's, als auch als Depotplatz für die übrigen Häfen, weil derselbe als der wichtigste daher auch den geeignetsten Maassstab für die Qualifikation und die Preise der Waaren für die ganze Küste abgiebt. Wenn nichts Andres dabei bemerkt, wolle man demnach die unten gegebenen Nachrichten als in Valparaiso gesammelt ansehen.

An der directen Zufuhr von fremden Gegenden participiren die kleineren chilenischen Plätze nur sehr unbedeutend, während in Peru auch die Häfen von Arica und Islay in der letzten Reihe von Jahren zum Theil geradezu vom Auslande versorgt wurden. Der grösste Theil der in den verschiedenen Nebenplätzen eingeführten Waaren trifft aber doch über Valparaiso und Lima dort ein, an welchen letzteren Stellen die Importe daher in solche, welche hauptsächlich auf den Absatz in den andern Häfen der Küste berechnet, und in solche, die für den Consum der Stadt selbst, und für das Innere des Landes bestimmt sind, geschieden werden. Bei den unten folgenden, über den erstgenannten Platz gegebenen Nachrichten ist es meistens dabei bemerkt, ob eine Waare in der oder der Beschaffenheit für St. Jago, d. h. für den Hauptmarkt im Inneren oder für die Küste überhaupt be-

stimmt ist, obwohl diese Scheidung sich nicht gerade bei allen Artikeln so genau vornehmen lässt, und auch nicht überall nöthig ist. In solchen Fällen ist dann überhaupt nur die Qualificirung für den Markt von Valparaiso angegeben. Die über Lima mitgetheilten Nachrichten beschränken sich dagegen grösstentheils nur auf solche über den dortigen Markt.

Je nachdem eine Waare für den Reexport oder für den Consum bestimmt sein soll, wird dann auch der Preis dafür notirt, nämlich entweder Zoll bezahlt (*despachado, duty paid*), oder ohne Zoll (*en aduana, in bond*). Auf diesen Unterschied hat man bei Preisangaben von der Westküste wohl zu achten, sowie auch darauf, dass das Zeichen für den Thaler: \$ nicht den harten spanischen Thaler, sondern den *Peso corriente* bedeutet.

Insoweit die Aussendungen nach der Westküste nicht durch Retourwaaren compensirt werden, geschieht dieses grösstentheils durch Sendungen von Gold, Silber und Contanten, wie man dieses aus den vorangehenden statistischen Angaben über die Ausfuhr bereits ersehen haben wird. Ich verweise mit Rücksicht auf die Art der Berechnung solcher Remessen auf den Abschnitt über das Rechnungswesen.

Manufacturwaaren.

Der wichtigste Gegenstand des Imports nach der Westküste und worunter hier Baumwollen-, Wollen-, Seiden- und Leinenwaaren, und von diesen Stoffen gemischte Zeuge verstanden werden. England, Frankreich, Deutschland, die Vereinigten Staaten und China liefern den Bedarf. Es ist in Vorstehendem bereits Mehreres gesagt worden, was besonders auf Manufacturwaaren Bezug hat, und hier daher keiner Wiederholung bedarf. Nur in Betreff der Farben will ich nochmals erinnern, dass auf selbige eine besondere Sorgfalt zu verwenden ist, und dass sie dem Fabrikanten unter den spanischen Benennungen genau bekannt sein müssen. Man hat eine Menge verschiedener Nüancirungen derselben, die zum Theil auch an den einzelnen Plätzen verschieden benannt werden. Schöne, den Anforderungen entsprechende Farben sind eines der Hauptfordernisse, um der Waare Eingang zu verschaffen.

Shirtings, Madapollams, Domestic, etc. — Ueberall von starkem Consum, in Breiten von 25 bis 36". In Valparaiso nennt man

die weissen: *Generos de algodón blancos lisos*, und die ungebleichten *Tocuyos*, in Lima aber die weissen *Domestics* auch *Tocuyos* mit Hinzufügung von *blancos*. Die gangbarsten Sorten für Chili sind von weissen:

29 à 30'' brt. von grobem aber gut gewebtem Faden

33'' = = besserer Qualität und hübsch gestreift

36'' = = feiner Qualität (*Shirtings*)

und das Verhältniss bei einer Sendung:

von 29 à 30'' — 300,000 Yds. zu etwa $5\frac{1}{2}$ bis $7\frac{1}{2}$ cts. p^{r} Yd. ohne Zoll.

„ 33'' — 50,000 „ „ „ $7\frac{3}{4}$ „ $8\frac{1}{2}$ „ „ „ „ „

„ 36'' — 250,000 „ „ „ $9\frac{1}{2}$ „ 12 „ „ „ „ „

und das Verhältniss bei ungebleichten:

von 25'' — 100,000 Yds. zu etwa $7\frac{1}{4}$ cts. p^{r} Yd. ohne Zoll

„ 26'' — 100,000 „

„ 29 à 30'' — 200,000 „

„ 32'' — 100,000 „

„ 36'' — 100,000 „

} im Preise correspondirend.

Letztere müssen recht egal gewebt, möglichst weiss und rein sein; bei den weissen mag man keine Glätte (*finish*). Beide Gattungen werden in Stk. von 25 à 30 Yds. und in Ballen von 800 à 1000 Yds. verpackt. — Die Verein. Staaten liefern einen Theil der groben Sorten, namentlich der ungebleichten; von England kommt aber das Hauptquantum.

Prints (*Quimones* in V. und *Olanes* in L.) — Von sehr ausgebreitetem Consum an der ganzen Küste. Man muss besonders darauf sehen, stets die neuesten und hübschesten Muster zu erhalten. Sonst ist es nur nöthig, die Grundfarben anzugeben; die *Desseins* müssen dem Geschmacke des Fabricanten überlassen bleiben. Alle baumw. Prints kommen am besten, wie die englischen, in Stk. von 28 Yds. von 24 à 25'' Breite, und Ballen oder Kisten von 50 Stk., in ächten Farben und mit etwas Gummi, so dass sie ein besseres Aussehen gewinnen. Für St. Jago würden folgende Classen zu nennen sein: Prints für Hemden, in *rosado*, *cafe* und *morado*; *Prints para el campo*, besonders in *mahon* und *cascara*; *Prints para señoras*, besonders in *rosa* und *cascara*; Prints für Trauerkleider, schwarze mit kleinen weitläufig stehenden Punkten oder Blumen; blaue Prints mit klein geblühten Mustern, und für die Küste überhaupt wären zu empfehlen: für die Wintersaison 20 bis 30 Kisten von dunklen Grundfar-

ben; für die Sommersaison 30 bis 40 Kisten von hellen Grundfarben; von Prints für Hemden 6 à 8 Kisten und von türkischrothen 6 Kisten, wovon 4 mit rothem und 2 mit schwarzem Grund. — Wollene Mousseline Prints sind ebenfalls zu allen Jahreszeiten besonders in Chili von starkem Consum, namentlich im Winter. Diese müssen in Abschnitten von 11 Yds. oder 12 Varas, 25 à 28'' breit kommen, und zwar die feineren Classen in Papier. Die Muster müssen gross und etwas wild sein, die *para el campo* sogar etwas grell. — Von den verschiedenen Gattungen der Prints liefert England das Hauptquantum.

Mousseline, wie Book-, Lappet-, Jaconet-Muslins und Dresses, von neuestem Geschmacke, sind an der ganzen Küste absetzbar.

Ginghams sind weniger courant, *Listados*, sogenannte *cotton checks* jedoch in Lima für dort und zum Reexport in Sendungen von 20,000 Yds. passend.

Hosenzeuge, baumw., wollene und gemischte. — Ueberall von ansehnlichem Consum. Deutschland nimmt einen ziemlich bedeutenden Antheil an der Einfuhr. Stoffe wie *Buckskin*, *Doeskin*, *Casinet*, sowie auch die in Valparaiso unter den Benennungen *Borlones*, *Pieles labrados* und *Pieles negros* bekannten Zeuge sind für den Markt von Valparaiso sehr passend. Von starken deutschen baumw. Hosenzeugen mögen 40 bis 50 Ballen à 1000 Yds. mit einem Schiff nach der Küste dirigirt werden. Im Allgemeinen werden die dunkleren Farben vorgezogen; die Breite muss 26 bis 27'' und nicht unter 26'' sein. — Von baumw. Drellen (*driles*), weissen und bleifarbenen, ist eine Sendung von 6 bis 8 Kisten passend.

Tuche. — Ein wichtiger Importartikel an der ganzen Küste, namentlich in Chili. Es ist bei Tuchen für diese Märkte auf eine hübsche, reiche Qualität zu achten. Die Wolle muss kurz, das Tuch gut bedeckt und in der Wolle gefärbt sein. Die Leiste darf nicht dicker als das Tuch und nie angenäht sein. Die Güte der für Valparaiso passenden Tuche ist verschieden, und nach den dortigen Verkaufspreisen etwa von 1½ bis 4½ \$ ꝥ Yd. ohne Zoll zu bestimmen. Die courantesten Gattungen, von denen der Consum am bedeutendsten, möchten etwa von 16, 20 bis 26 Real ꝥ Yd. sein, und ein allgemeines Sortiment: 4 Ballen zu 4 à 4½ \$, 10 B. zu 26 Real, 10 B. zu 18 à 20 Real und 6 B. zu 12 à 16 Real. Die verlangten Farben sind hauptsächlich dunkle, wie schwarz, braun, grün und blau in verschiedenen Nüancirungen. Die Verpackung geschieht meistens in Ballen von 6 Stk.;

in einem Ballen sind demnach 150 à 180 Yds., und die feineren Gattungen kommen in Blechkisten. Die Breite des Tuches muss wie folgt sein:

60''	für die feinere Qualität
56''	„ „ mittlere „
52''	„ „ ordinaire „

oder noch genauer:

Tuche zu ca.	4 \$	—	60''	brt.
24 à 26 Rl.	—	57 à 58''	„	
18 „ 20 „	—	56 „ 57''	„	
12 „ 16 „	—	52 „ 53''	„	

Die beste Verkaufszeit für Tuche ist von Februar bis August. — Für St. Jago würden zu empfehlen sein: 10 Ballen, 50 à 51'', zu 16 à 18 Rl., 5 B., 52'', zu 20 à 22 Rl., 3 B., 52 à 53'' zu 28 à 30 Rl. und 6 B., 60'', zu 4 à 4½ \$ ¶ Yd. Zoll bezahlt; und für den Consum von Chili überhaupt: 5 B. extra feines Tuch zu 5½ \$, 5 B. feines zu 4 \$, 10 B. mittleres zu 3 \$ und 10 B. ordin. zu 1½ \$ ¶ Vara, Zoll bezahlt; — ferner für Bolivien: nur eine Qualität, von der, hauptsächlich in Blau, 20 B. kommen können, und welche sich in Valparaiso zu 16 à 18 Rl. ¶ Vara ohne Zoll verkaufen lässt; — für Peru: ebenfalls in den genannten dunklen Farben, 10 B., 52'', zu 10 à 12 Rl., 10 B., 56'', zu 15 à 16 Rl., 10 B., 56 à 58'', zu 2 à 2½ \$ und 5 B., 60'', zu 3 à 3½ \$ ¶ Vara ohne Zoll in Valparaiso zu bedingen; — und für Guayaquil: 25 B. ordin. Tuch, 52'', zu 18 à 20 Rl. ¶ Vara ohne Zoll in Valparaiso zu verkaufen. — Die deutschen Tuche haben sich, wie bereits bemerkt, an den südlicheren Theilen der Küste einen guten Eingang verschafft, während man in Lima noch immer das englische Fabricat vorzieht. Dort verkaufen sich ebenfalls ganz feine wie ganz ordin. Sorten. Der Zoll in Peru ist ohne Unterschied der Qualität 4 Rl. ¶ Vara, während er in Chili 20 $\frac{0}{0}$ auf die verschiedenen Evaluationen nach Qualität beträgt.

Casimires, in Breite 27 à 28'' sind gleichfalls von courantem Absatz. Davon wären zu senden: für St. Jago 1 B. für den Landbedarf zu 11 Rl.; für die Stadt 3 B. zu 11 Rl., 2 B. zu 13 à 14 Rl., und feine (*Satin de laine*) zu 15 à 16 Rl. ¶ Yd. Zoll bezahlt, ferner für die Küste überhaupt 6 à 8 Kisten, Alles hauptsächlich in Farben schwarz, blau und *cascara*. In Lima sind die helleren Farben beliebter. — Von Casimires für Westen können 4 oder 5 Kisten in lebhaften Farben gesandt werden.

Bayetas de pellon oder de larga afelpao. — Engl. *baize*, ein plüschartiger Wollenstoff; von ansehnlichem Consum. England liefert das Meiste davon, Deutschland nur Weniges. Für Valparaiso sind die Hauptfarben *lacre*, *rosa* und *pasa*, die Breite 69 à 70'', die Länge 54 Yds. und der Preis 10 à 11 Rl. ₭ Yd. Zoll bezahlt. Es mögen davon 10 Ballen à 8 Stk. gesandt werden; nach Lima ein ähnliches Quantum in Stk. von 45 Varas.

Fajuelas oder Bayetillas. — Derselbe Stoff ohne die langen Haare. Die Stücke halten 40 Varas in 58 à 59'' Breite; Hauptfarbe für Chili: *lacre*. Der Preis wird ₭ Stk. (ca. 23 \$ ohne Zoll) notirt.

Fernere **Bayetas-Stoffe** sind: *Bayetas de dos frisas* mit zwei rauhen Seiten in 62 Varas Länge, 52'' brt., und *Bayetas cienhilos*, 68'' brt. und 45 Varas lang.

Punto de lana. — Ein Wollenstoff von nur geringem Absatz in Valparaiso. Er kommt in Ballen von 10 Stk., 29 à 30'' brt., hauptsächlich in schwarz und blau.

Flanell. — Von mässigem Absatz. Davon für St. Jago 5 Kisten à 500 Yds. in Breite 33'' ganz wollene, und 10 Kisten in Breite 28 à 30'' halb wollene, und ferner für die Küste überhaupt einige Kisten ganz wollene.

Merinos. — Sind überall von gutem Absatz. Es kommt aber sehr auf ein richtiges Farben-Sortiment an. Breite 48''. Deutschland liefert einen ansehnlichen Theil des Bedarfs.

Duraderas, Lastings. — Sie gehen hauptsächlich nur nach den in England bekannten Nummern, in Chili nach No. 6, 8 und 10, und in Lima besonders nach 5. Für St. Jago sind 20 Ballen hauptsächlich von No. 6 und 8 passend. — Auch Lastings von Wolle und Baumwolle (*lastings cotton back*) wurden derzeit in Lima gern gekauft.

Damascirte Stoffe gehen an der ganzen Küste, sowohl ganz von Wolle, als von Wolle und Seide, als auch von Wolle und Baumwolle gefertigte. Verpackung 10 à 12 Stk. ₭ Kiste, Breite 26 oder 52'', Hauptfarben in Valparaiso *lacre* und *celeste*.

Shawls und Tücher. — Von bedeutendem Consum. Man versendet sie in Ansehung der Beschaffenheit des Stoffes und der Form in grosser Mannigfaltigkeit. Von seidenen gehen sowohl *chinesische Shawls*, *ostindische Corahs*, wie namentlich *Longshawls*, *Echarpes*, und *Tücher* verschiedener Art im französischen Geschmacke. Von franz. *Foulards* No. 8 ist der Consum ins Besondre bedeutend. Shawls,

(in Valp. *pañuelos*, in Lima *pañuelones*) sowohl von Baumwolle und Wolle, als von Baumwolle, und von Wolle allein gehen in verschiedenen Grössen und in ansehnlicher Quantität. Der Verbrauch der erstgenannten Gattungen mag in Valparaiso ꝥ Jahr 12000 Dutz betragen. Man hat ferner Umschlagetücher (*pañuelos para rebozo*) von Baumwolle, Wolle und Casimir, sowie von kleineren Tüchern simple baumwollene, die sogenannten Madras-Tücher und eine Menge anderer Arten, deren Aufzählung hier zu weit führen würde. — Bei den seidnen Zeugen wie bei allen Seidenwaaren haben die Franzosen den Vortheil, dass sie Alles immer zuerst von neuestem Geschmacke liefern. Von den wollenen und halbwollenen Shawls und Tüchern kommt von Deutschland ein bedeutender Theil des Bedarfs.

Anascotes. — Eine Gattung feiner wollener Serge, welche viel von Mönchen getragen wird. Die Hauptfarbe ist überall *blanco perla*, Breite 36 à 39'', Länge 40 bis 42 Varas, Verpackung in Ballen von 10 à 12 Stk.

Cubicas. — Ein ähnlicher Stoff von 31 à 33'' Breite und 28 à 29 Yds. Länge, in Ballen von 20 Stk. Hauptfarbe blau (*azul turqui*).

Lanilla de colores. — Ebenfalls ein ähnlicher, aber noch gröberer Stoff. Breite in Valparaiso 24'', Länge 29 Yds. Verpackung 26 Stk. ꝥ Ballen. Hauptfarben *lacre* und *azul turqui*.

Generos para ponchos. — Stoffe für *Ponchos*, kurze Mäntel, die in Chili selbst aber in grosser Menge und billig verfertigt werden, so dass die Einfuhr jetzt nur unbedeutend ist.

Alpacas. — Ein wollenes Gewebe, auch mit Baumwolle gemischt, in der Breite von 40 à 42'' und in Kisten von 16 Stk. à 30 Yds., ein- und mehrfarbig.

Cocos de colores. — Farbiges Baumwollenzeug, 30 à 31'' brt., 24 Yds. lang in Ballen von 50 Stk., muss hübsch gestreift und geglättet sein.

Cotonias. — *Quiltings*, baumw. *Bobinets*, von mässigem Consum. Breite 27'', Hauptgrundfarben für Valparaiso: gelb und weiss. Sie gehen zu Preisen von 1½ bis 6 Rl. ꝥ Yd. Zoll bezahlt.

Leinenstoffe. — Dieselben sind an der ganzen Westküste durch die Baumwollenwaaren sehr verdrängt worden, so dass der Consum davon gegen früher bedeutend abgenommen hat, und jetzt hauptsächlich nur die feinen Gattungen, und zwar namentlich die *Irlandas* und *Breñañas* (von engl. Fabricat) gehen. Die bekannten *Platillas* sind

fast ganz verdrängt, *Estopillas* werden noch dann und wann für Centro-America und Mexico gekauft, und *Creas* kommen nur noch ganz selten vor. Ueber die courantesten Gattungen von Leinen sei hier nur Folgendes bemerkt.

Bretañas. — Von starkem Consum in Stk. von 7 Yds. und 25 Stk. ☿ Kiste zu Preisen von 3 bis 5 \$ ☿ Stk. ohne Zoll.

Irlandas. — Ebenfalls von ansehnlichem Verbrauch. In zierlicher Aufmachung, 36'' brt. und 12½ Yds. lang, zu Preisen von 5 bis 9 \$ ☿ Stk. ohne Zoll.

Ord. Creas für Schuhfutter, weiss und von einem groben aber egal gewebten Faden. Für St. Jago mögen 3 Ballen à 20 Stk. à 30 Yds., 30'' brt., kommen, für die Küste überhaupt 5 B. à 20 Stk. à 50 Yds, 30 à 31'' brt. und 15 B. ebenso 26'' brt.

Bramantes de hilo zu Bettlaken, 41'' brt. von mässigem Consum.

Choletas. — Ein glatter Stoff in schwarz und bleifarben, 26 à 27'' brt., wovon 5 Ballen à 30 Stk. à 34 Yds. für St. Jago zu senden.

Leinendrelle. — Gebleichte wie ungebleichte, 26'' brt. sind von ziemlich raschem Absatz.

Sackleinen. — Namentlich für die Mehl- und Kornabschiffungen von Chili von ziemlichem Verbrauch. Nach Valparaiso mögen 6 à 700 Stk. von No. 4, 5 und 6, nach Lima 4 à 500 Stk. gesandt werden.

Seidenwaaren. — Von Atlas (*razo*) gehen sowohl bunte Sortiments als namentlich schwarzer. Es ist aber nur eine sehr feine und glänzende Waare für den Markt passend. Dasselbe gilt von Sammt (*terciopelo*) und von *Serge de Mallaga*, wovon nur eine auf das Vollkommenste der spanischen Waare imitirte Qualität dienlich ist. Der Consum dieser Stoffe ist ziemlich ansehnlich, wie gleichfalls derjenige von Herren-Cravatten, sogenannten Slips, Halstüchern, Velveteens (baumw. Sammt, *Panas*), Nähseide u. s. w.

Strümpfe. — Das grösste Quantum von baumwollenen liefert Deutschland. Von seidenen sind die feinen englischen am gesuchtesten, von wollenen dürfen nur zum Winter einige Kisten ganz feine gewebte kommen.

Wollengarn findet nur in geringen Quantitäten Absatz.

Spitzen. — Davon gehen in Valparaiso jetzt hauptsächlich nur leinene und seidene. Von letzteren mag der Consum ☿ Jahr 20 à 30,000 Varas sein, und von ersteren 10 mal so viel. Der Verbrauch von baumwollenen hat sehr abgenommen, und es gehen fast

nur ganz ordinaire, namentlich die englischen *Patent lace*, die derzeit mit 4 à 7 cts. ₰ Vara ohne Zoll bezahlt wurden.

Bänder (*cintas*) von Seide, Sammt (*Ribetillos*, *listones*), von Wolle, Baumwolle und Leinen (*guinchas*), Poncho-Bänder von Seide, ferner feine seidne und lederne **Handschuhe**, **Zwirn**, baumw. **Gardinenfrangen** sind nicht unwichtige Einfuhrartikel, wie noch manche andre kurze Waaren, deren Aufzählung hier jedoch unterbleiben muss.

Metalle. — Von grösstem Consum ist *englisches Eisen*. Davon mag nach Valparaiso gehen, von rundem 180 Q. von $\frac{1}{2}$ bis 1'' dick, von viereckigem 75 Q. von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ '' , von flachem 150 Q. von $\frac{3}{8}$ bis $\frac{5}{8}$ '' dick und $1\frac{1}{2}$ bis 6'' breit, und von Rädereisen (*planchuela*) 230 Q. von 1 bis 5'' breit und $\frac{7}{8}$ bis 2 Linien dick. — Von *Stahl* geht schwedischer und mailändischer. Die Verpackung geschieht in Kisten von 1 Q. Netto. 50 Kisten mögen zur Zeit kommen. — Von *Quecksilber* kommt fast nur das spanische, welches über England eingeführt wird, in eisernen Flaschen von $\frac{3}{4}$ Q. — Von *Blei* in Blöcken und Rollen, *Kupfer* in Platten und *Blechtafeln* ist der Verbrauch nur mässig.

Schiffs- und andre Materialien. — *Tauwerk* ist ein couranter Artikel. Für Valparaiso passt eine zweite Qualität und ein Sortiment von 250 Rollen von $\frac{1}{2}$ bis 6'' , dazu eine Partie Schimansgarn, Hüsing und Merlinien. Für Lima sind 50 à 60 Rollen genug. — Von *Segeltuch* geht nach Valparaiso russisches, gutes Halbtuch, wovon 10 Stk. dickes, 10 Stk. halbes und 10 Stk. Schiertuch zu senden, und englisches von No. 1 bis 5, wovon 100 Stk. zur Zeit kommen mögen. Für Lima ist nur ein geringes Quantum englisches, hauptsächlich von No. 1 und 2 zu empfehlen. — Von nachstehenden Artikeln passen für Valparaiso: von *Theer* 40 To., von *Pech* 25 To., in ganzen und halben Fässern mit eisernen Reifen; von *Hanf* 5 Sch th gehechelten und 5 Sch th ungehechelten; von *Leinöl*, am besten in steinernen Krügen, in Blechdosen oder in eisernen Trommeln, 800 Gallons; von *Rüb- und Hanföl*, in denselben Behältern, 800 Gallons; von *Terpentinspriet* in Blechdosen 400 Gallons; von *Leim* einige 100 th ; von *Oelfarben*, in blechernen oder eisernen Dosen, 400 Dosen à 25 th schwarze, grüne und hauptsächlich weisse; von *Bleiweiss* 2000 th in Blechdosen à 50 th span. und 3000 th in Foust. von 150 th , und von andern *trocknen Farben*, wie Mennie, Chromgelb und Oker kleine Quantitäten. — Nach Lima wären von allen diesen Waaren nur kleinere Partien zu senden.

Provisionen. — Von *gesalz. Ochsen- und Schweinefleisch* wird in Valparaiso ein ansehnliches Quantum gebraucht, welches hauptsächlich von den Verein. Staaten zugeführt wird. Ebenso kommt *Mehl* von dort, welches jedoch nur für Peru gekauft wird, da Chili den Artikel selbst exportirt. *Schinken* werden ebenfalls in Chili bereitet, aber ausserdem auch von verschiedenen Ländern zugeführt. 100 Stk. dänische oder westphälische mögen zur Zeit kommen, ferner von *Käse* 100 Stk. Rohkäse und einige 100 Eidammer, von *Butter* in Fässern von 25 oder 50 Th , hauptsächlich von Mai bis August, 1500 Th , von Hambgr. *Melis* 500 Broden und 20 Fässer à 170 Th in Stücken, und von gestossenem Melis einige Kisten. *Eingemachte Sachen* sind, wenn sie gut erhalten sind und in geringen Quantitäten zur Zeit kommen, ebenfalls gut verkäuflich. England und Frankreich versorgen hauptsächlich den Markt von Valparaiso mit Conserves. Von Hamburg aus würden aber ebenso manche Gegenstände zu empfehlen sein, wie z. B. Krebs- und andre Suppen, gebratene Hasen, Vögel etc., Hummer, Aale, Hechte, verschiedene Arten Gemüse, wie Kohl, Spargel, Erbsen, ferner Gurken, Kronsbeeren, saure Zwetschen, Sardellen und dergleichen. — Sowie für Schiffsmaterialien ist Valparaiso auch für Provisionen der beste Markt an der Westküste, Lima dagegen für diese Gegenstände weniger zu empfehlen. Die Einfuhr von raffinirten Zuckern kann in Peru des hohen Zolles wegen gar nicht rentiren.

Getränke. — Die Einfuhr ist von ziemlichem Belang. *Rothwein* kommt direct von Bordeaux. Von andern Weinen wären einer Ladung beizugeben 40 Kisten *Rheinwein*, 40 K. *Portwein*, 70 K. *Sherry* und 100 K. *Champagner* à 1 Dtz. Bouteillen. Bei Letzterem ist die Hauptsache, dass er süß ist, stark schäumt, und dass die Flaschen mit hübschen goldnen Etiquetten versehen sind. Von *Genever* mögen 50 Kisten à 2 Dtz. Steinkrüge kommen, von verschiedenen süßen *Liqueuren* 20 Kisten à 2 Dtz., von *Cognac* 20 Kisten à 1 Dtz., und von *Selters Wasser* 20 Körbe à 50 halbe Kruken. — Von *Bier* wird fast nur englisches consumirt.

Eisen- und andre Metallwaaren. — Sie werden in ansehnlicher Quantität und in grosser Verschiedenartigkeit zugeführt. Es mögen gesandt werden von *Rüchenmessern* verschiedener Grösse 10 Kisten à 50 Dtz., von *Taschenmessern* 6 Kisten à 60 Dtz., von *Tischmessern* und *Gabeln* 4 K. à 50 Dtz. mit weissem Knochenheft und 2 K. feine mit Elfenbeinheft, von *Federmessern* 2 K. à 50 Dtz., von *Scheeren* zu

verschiedenem Gebrauche 6 K. à 60 Dtz., ferner mehrere Kisten mit vollständigen *Fischlergeräthschaften*, eiserne und messingene *Bettstellen*, *Geldkisten* u. s. w. — Von England kommen namentlich auch *eiserne Töpfe* und *Pfannen*, inwendig emaillirt mit blechernem Deckel, *kupferne und messingene Kessel*, *blecherne Caffekannen*, *Krüge* und *Lampen*, *plattirte Waaren*, wie Theetöpfe, Zuckerdosen, Caffekannen etc. (*Britania Tin ware*), ferner *eiserne Gusswaaren* ohne Emaille, wie Grapen, *Caminöfen*, *Küchen-Comforts*, *Gitterwerk* zu Balkonen etc. — Von *Nägeln* aller Art kommen ebenfalls ansehnliche Quantitäten, sowohl geschmiedete als gegossene zum Schiffs- wie zu anderm Gebrauch, auch Hufnägel für Maulthiere. Die sogenannten *american cut nails*, *tacks* u. s. w. sind hier sehr beliebt. — Ueberhaupt giebt es nicht viele Artikel in dieser Branche, die nicht an der Westküste einen Absatz finden.

Glaswaaren. — Alle Arten finden Absatz, wie Wein-, Liqueur-, Champagner- und Lampen gläser, Karaffen, grüne Bouteillen, Blumenvasen, Plats de menage u. s. w.; von stärkstem Verbrauch sind Biergläser verschiedener Grösse. *Fensterglas* kommt meistens direct von Belgien. *Spiegelglas* findet nur in mässigen Quantitäten Absatz.

Steinzeug. — Teller, Schüsseln, Tassen, Wasch-Utensilien und dergleichen werden in ziemlich bedeutender Quantität zugeführt, und zwar grösstentheils von England.

Papier. — Passende Quantitäten davon wären bei einer Ladung, 20 Ries Packpapier, 20 R. Maculatur, 15 Ballen beschn. Schreibpapier, 50 Ries Postpapier und 50 Ries Rauchpapier (*florete*), nach dem spanischen imitirt.

Seife. — Den grössten Absatz von ordin. Seife in Chili findet die nordamericanische weisse und gelbe. Die Art, wie dieselbe versandt wird, muss genau imitirt werden. In Lima ist der Zoll auf Stangenseife zu hoch, um Sendungen zuzulassen.

Mobilien. — Sie sind, wenn geschmackvoll und elegant gearbeitet, oft mit grossem Vortheil anzubringen. Man verkauft sie gewöhnlich in einem Satz von 2 Sophas, 2 Dtz. Stühlen, 2 Armstühlen und 2 Fussbänken, oder man nimmt auch statt letztgenannter vier Gegenstände 4 Lehnstühle und einen Wiegestuhl. Die Arbeit mag von Mahagoni oder Jacaranda sein, und die Polster sind mit feinem gemuster-tem Haartuch, mit geblütem Sammt oder mit damascirten Stoffen zu überziehen. Von Stühlen sind auch Rohrstühle von Buchenholz zu verkaufen. Tische werden nur wenig verlangt.

Musik. Instrumente. — Aufrechtstehende *Fortepianos* von elegantem Aeussern sind ebenfalls oft gut anzubringen, doch sind immer viele davon auf dem Lager. *Guitarren* werden vielfach im Lande angefertigt. Von europäischen feinen werden die spanischen vorgezogen; ordinaire in Chili gemachte sind dort zu 14 à 16 Rl. $\frac{1}{2}$ Stk. zu kaufen.

Leder und Lederwaaren. — Von zubereiteten *Fellen* wären für Valparaiso passend: 8 Kisten à 10 Dutz fette schwarze gewichste Kalbfelle, 6 K. à 10 Dtz. schwarz lackirte Kalbfelle, 3 K. sogenannte *Tafletes*, d. h. broncirte, gefärbte und polirte Felle; für Lima: 6 K. gewichste, 6 K. schwarz lackirte Kalbfelle und 3 K. *Tafletes*. Von *Sätteln* sind einige Kisten Herren- und Damensättel englischer Art, complet mit Gebiss, Halfter, Peitsche, Reitdecke und Stahlsporen anzubringen, ferner eine Partie einfache Herrensättel blos mit Gebiss, und dann Sättel zu grösseren Touren nebst Gurt, Pistolenhalter, ledernem Ueberzug und Kopfgeschirr ohne Gebiss. Von *Schuhzeug* wird sowohl feines wie ordinaires im Lande verfertigt, und der Eingangszoll auf fremdes Fabricat ist zu hoch, um Zufuhren davon zu gestatten. *Zapatonos*, Halbschuhe, (sogenannte Wellington-Schuhe) werden demungeachtet nach der Küste gesandt, aber nur geschmuggelt.

Hüte. — Die einzelnen Theile und Materialien werden von Frankreich theils an Commissionaire und theils an die Hutmacher selbst gesandt, so dass Sendungen von fertigen Hüten nicht rentiren können.

Pulver. — Nach Valparaiso mögen 50 Q. Kanonen- oder Minenpulver, 40 Q. Gewehrpulver in Foust. von 25 $\frac{1}{2}$ span. und 5 Q. feines polirtes Pulver in Blechdosen gesandt werden. In Peru ist die Einfuhr verboten.

Gewehre mit Percussion haben sich in Chili einzelne Male sehr gut bezahlt, wenn sie von der Regierung gerade gebraucht wurden. Sonst ist aber kein eigentlicher Gebrauch dafür, und der Artikel ist daher auch etwas riscant. In Lima ist die Einfuhr verboten.

Wachstuch zu Tischdecken, Fussböden zu belegen, und Mobilien zu überziehen, findet einen mässigen Absatz.

Chemische Zündhölzer. — Kommen grösstentheils von den Verein. Staaten. Einige Kisten à 40 Dutz gewöhnliche und ca. 50 Gross wächserne mögen gesandt werden.

Lichter. — Es gehen in Chili keine Wachslichter, sondern nur Spermaceti- und Stearinlichter, die von Nordamerica und Europa zugeführt werden. In Peru macht man selbst Spermacetilichter.

Wachs, d. h. weisses oder ins Röthliche schimmerndes, findet Absatz. Nach Valparaiso mögen 150 Q., nach Lima 100 Q. gesandt werden.

Cigarren. — Sie müssen für Chili ziemlich gross, fest, leicht und von gutem hellen Aussehen, für Lima ebenso, jedoch von der gewöhnlichen Dicke und Form sein. Am besten geschieht die Versendung in $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{10}$ Kisten. Grössere Quantitäten gehen nur in ordin. Sorten. Feine werden weniger verlangt, aber oft hoch bezahlt.

Bauholz. — Es ist von Nordamerica und Schweden importirt, und einige Male gut bezahlt worden. In Folge vieler Zufuhren vom Süden der Küste ist der Preis aber seitdem sehr gewichen und derzeit war zuletzt nur 28 \$ $\text{=} 1000 \square$ Fuss von 1 Zoll Dicke bezahlt. Ein passendes Sortiment für eine Ladung würde sein:

Von Tannenholz in Dielen, 12 à 18 Fuss lang und 9 à 12 F. breit :

25000 \square F.	3	Zoll	dick
6000	\approx	2	\approx
13000	\approx	$1\frac{1}{2}$	\approx
6000	\approx	1	\approx

und einige 100 Dielen von 25 F. Länge und 3 Zoll dicke, und einige 6 Zoll dicke Planken von 12 à 20 F. engl. Balken sind keinenfalls zu senden.

Stabholz. — Sowohl Pipen- als Oxhoft- und andre Fässerstäbe sind in Valparaiso von gutem Absatz. Die Zufuhren kommen grösstentheils von den Verein. Staaten.

Steinkohlen sind ebenfalls gut verkäuflich, die Preise fluctuiren aber stark.

Von *kurzen Waaren* haben bereits einige unter dem Artikel über die Manufacturwaaren Erwähnung gefunden. Es könnten hier noch mehrere derselben sowie manche andre Einfuhrgegenstände namhaft gemacht werden, wovon der Verbrauch jedoch nur gering ist, und deren nähere Bezeichnung ich daher unterlasse.

Das Geschäft mit China, dessen ich schliesslich noch kurz gedenken will, erfordert eine bedeutende Capitalauslage, da die von dort kommenden Ladungen mit baarem Gelde bezahlt werden müssen. Dieselben bestehen aus Thee, Seidenwaaren und andern chinesischen Industrie-Artikeln. Man sagt, dass ein Avance von beinahe $100\frac{0}{0}$ auf die Factura-Preise nöthig ist, um einen erklecklichen Vortheil von dem Geschäfte zu haben.

Exportartikel.

Mit England ist von jeher das grösste Exportgeschäft von der Westküste betrieben worden. Seit einer Reihe von Jahren nehmen aber auch Frankreich und die Verein. Staaten einen ansehnlichen Antheil daran, und ebenfalls haben die Beziehungen Deutschlands mit diesen Gegenden in letzter Zeit sehr an Ausdehnung gewonnen, wogegen die übrigen Continentalstaaten Europa's bisher nur sehr geringe directe Zufuhren von dort erhalten haben. Dass England immer einen so hervorragend grossen Antheil am Exporthandel nahm und auch noch nimmt, ist allerdings einentheils eine Folge des lebhaften Absatzes, welchen seine Fabricate an der Westküste finden, und der ausgedehnten Handelsbeziehungen dieses Landes überhaupt. Andererseits liegt der Grund hier aber auch in der Art und Beschaffenheit der Producte selbst, die sich nicht alle für die verschiedenen Märkte des europäischen Continents jeder Zeit qualificirten, sowie noch in besondern Verhältnissen, welche in Betreff mehrerer Producte obwalten. Der Export von Gold und Silber ist allerdings bedeutend, und nimmt unter den Erzeugnissen der Westküste in Ansehung des Werthes den ersten Rang ein; bei Retoursendungen sind diese Metalle jedoch nur als Geldremessen zu betrachten, indem sie neben den Contanten selbst zum grossen Theile zur Ausgleichung der Einfuhren dienen. Von den übrigen eigentlichen Producten der Westküste, von denen die Gewinnung einzelner überdies auf Monopolen beruht, sind als wirkliche Stapelartikel, d. h. solche, welche in grosser Quantität zu erhalten, und die auf die Belebung des Handels- und namentlich des Schiffahrtsverkehrs thätig einwirken, hauptsächlich Kupfer und Huano (Guano) und demnächst Salpeter und Cacao zu bezeichnen. Von letzteren beiden Artikeln gehen neben dem Hauptquantum, welches England und andere Länder beziehen, freilich ziemlich ansehnliche Partien ebenfalls nach Frankreich und Deutschland, für Huano dagegen ist Gross-Brittanien fast der einzige Markt, denn wenn auch jährlich mehrere Ladungen davon nach Frankreich dirigirt werden, so existirt doch auf den übrigen Continentalmärkten für diesen Artikel gar kein Bedarf. Was endlich Kupfer betrifft, so ist es bekannt, dass die Leichtigkeit und Billigkeit, womit die Engländer vermöge der ihrem Lande eigenthümlichen Vortheile dasselbe ausschmelzen und verarbeiten können, ihnen bei dieser Fabrication einen grossen Vorsprung gewährt, und dass sie daher bisher immer bei Weitem den grössten

Theil der Ausbeute von diesem Metalle bezogen haben. So ist England denn nicht allein für die wichtigsten Producte der Westküste der Hauptmarkt, sondern für einzelne sogar beinahe der ausschliessliche Markt, und erst in neuerer Zeit, nachdem ebenfalls in Hamburg eine Kupferschmelze angelegt worden, sind namhafte Abschiffungen von diesem Metalle nach Deutschland dirigirt worden. Mögen solche Unternehmungen, wie die eben berührte, welche auf die Belebung unserer Handelsbeziehungen mit jenem wichtigen Theile America's einen so wohlthätigen Einfluss äussern, an Ausdehnung gewinnen, und mit glücklichem Erfolge gekrönt werden. Sie müssen wesentlich dazu beitragen, den Producten der Westküste auf unsern Märkten einen grösseren Eingang zu verschaffen, und der nutzbringende directe Verkehr, den England in so ausgedehntem Maasse betreibt und geniesst, wird dann auch mehr den Staaten zufallen, welche sich jetzt auf einem Umwege einen Theil jener Erzeugnisse erst zugänglich machen. *)

Einen recht reichhaltig assortirten Markt findet man an der Westküste eigentlich nicht, sondern die Producte sind mehr auf den verschiedenen Plätzen vertheilt. Da der Handel mit einigen der Exporte, wie bemerkt, Monopol ist, so sind diese daher oft auch schwer zu erhalten. Ueberall concentrirt sich das Exportgeschäft mehr in den Händen gewisser Häuser, da die Mittel und Wege, sich guter Quellen zu versichern, nicht Jedem zu Gebote zu stehen scheinen, und bei grösseren Ankäufen meistens bedeutende und lange Vorschüsse gefordert werden.

Es folgen nun hierunter die einzelnen Artikel nebst den dazu erforderlichen Bemerkungen. Solches sind hauptsächlich die Producte von Chili, Peru und Bolivien, die entweder in Valparaiso oder Lima selbst am Markt sind, oder die von andern Stellen ab verladen, worüber jedoch die Ankäufe meistentheils an den beiden ebengenannten Plätzen abgeschlossen werden. Theils sind es aber auch Producte der Westküste überhaupt, welche in Valparaiso und Lima gekauft, und ebenso entweder in diesen Orten zur Stelle sind, oder ab andern Häfen verschifft werden. Hierüber findet sich das Nöthige bei jedem

*) Von Kupfer erhält Frankreich allerdings schon seit einer Reihe von Jahren ziemlich ansehnliche Quantitäten. Ich habe bei obigen Betrachtungen indess hauptsächlich nur das deutsche Geschäft im Auge gehabt, welches erst seitdem jener wichtigste Exportartikel der Westküste in Hamburg einen Absatz findet, eine grössere Bedeutung gewonnen hat.

Artikel angegeben. — Die Preise der Producte werden meistens frei an Bord stipulirt. Durch die grösstentheils nöthigen Versiegelungen der Schiffe, um die Waaren zu laden, werden verschiedene Agentur- oder Commissionsspesen verursacht, die aber fast immer dem Rheder zur Last fallen, und worüber daher das Capitel über die Schiffsunkosten nachzusehen. — In Betreff der angegebenen Quantitäten der Ausfuhr ist noch zu beachten, dass diejenigen Producte, welche von andern Häfen der Küste nach Chili und Peru eingeführt und von dort als transitio wieder exportirt werden, nicht darin einbegriffen sind. — Das Zeichen: \$ bedeutet immer den Peso corriente.

Silber, Gold und Contanten.

Ab Chili.

Silber. — Ausfuhr 1845: \$ 1,660,818. Sogenanntes *Plata piña* kommt in runden, oben und unten abgeplatteten Blöcken vor und wird ₡ Mark verkauft. Die Preise davon in Valparaiso variiren und richten sich nach denjenigen von *Plata en barras*, Silber in Barren. *Plata piña* kostete derzeit $9\frac{1}{2}$ \$ ₡ Mark, und ist etwa 6 Real weniger als *Plata en barras*, dessen Feingehalt 12 dineros sein muss, werth. *Plata piña* ist übrigens ein gefährlicher Artikel, da der Feingehalt nicht garantirt wird, und man Eisen in den Blöcken gefunden hat. — *Plata en barras* kommt in Valparaiso von allen nördlich belegenen chilenischen Häfen an, und wird auch ₡ Mark von 12 dineros Feingehalt verkauft. Die Preise variirten in den letzten Jahren zwischen 10 \$ $1\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{2}$ Rl. ₡ Mark fein. *) Den Exportzoll, 4 Rl. ₡ Mk. bezahlt der Mineur oder Verkäufer.

Pesos fuertes, harte spanische Thaler. — Expt. 1845: \$ 1,727,689. Sie werden in Valparaiso in grosser Anzahl zum Remittiren nach Europa etc. gebraucht, und zahlen eine Premie gegen den Peso corriente; vide Art. Rechnungswesen. Man entrichtet bei der Ausfuhr keinen Zoll für dieselben, sondern zahlt nur für eine Clarirungs-Police 2 \$.

Gold. — Expt. 1845: \$ 218,875. Es kommt nicht so häufig vor. Staubgold, *oro en polvo* von Bolivien, (*Rinconada*) kostete derzeit ca. $22\frac{1}{2}$ Rl. ₡ Castellano, Staubgold von Coquimbo ca. 21 Rl., und *oro bello*, mit Quecksilber vermisches, auch *pasta* genannt 18 à 19 Rl. Probirtes Barrengold, *oro en barras*, wird in der Regel mit 1 Rl.

*) Im November 1847 stand der Preis von Silber in Valparaiso 10 \$ 5 Rl.

⌘ Castellano oder für jedes Quilat (Karat) Feingehalt bezahlt, und da dieser in 24 Quilates getheilt wird, ist demnach z. B. 21karatiges Gold 21 Rl. ⌘ Castellano werth; zuweilen ist der Preis jedoch etwas höher. Ausfuhrzoll $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$.

Onzas, Unzen. — Expt. 1845: \$ 448,493. Sie werden hauptsächlich nach Rio und Montevideo remittirt. Vide Art. Rechnungswesen. — Die Ausfuhr ist frei.

Ab Peru.

Silber. — Die Hauptmine Peru's ist in Cerro de Pasco, und der Ertrag derselben war:

1841 . . .	1671	Barren	=	356,118	Mk.	2	Unz.
1842 . . .	1501	∕	=	327,919	∕	6	∕
1843 . . .	1378	∕	=	325,458	∕	7	∕
1844 . . .	1129	∕	=	274,602	∕	4	∕
1845 . . .	1009	∕	=	252,414	∕	6	∕
1846 . . .	1063	∕	=	281,011	∕	—	∕
1847 . . .	923	∕	=	245,307	∕	7	∕

Im Jahre 1846 empfing die Münze in Lima von Pasco und andern Minen im Ganzen 307,208 Mk. 4 Unz., wovon 283,075 Mk. 1 Unz. ausgeführt und 24,133 Mk. 3 Unz. gemünzt wurden.

1843 wurden von Callao ausgeführt 236,615 Mk.

1844 ∕ ∕ ∕ ∕ 268,280 ∕

Nächst Callao findet die grösste Silberausfuhr Peru's von Huanchaco, dem Hafen Truxillo's statt. Der Export von Islay ist nicht bedeutend; in Arica besteht er grösstentheils in Silber aus Bolivien.

Silber wird in Lima ebenfalls ⌘ 12 dineros Feingehalt verkauft, und dann ⌘ Mark nach bestimmten Preisen des Münzwertes von Silberbarren mit Hinzufügung einer Premie, welche seit 3 Jahren zwischen 4 und 6 $\frac{0}{0}$ variirte und im März 1846 — 6 $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ betrug. Diese Münzpreise sind wie folgt:

1 Mk. Silber, welche Feingehalt hat von

11 dineros	22 granos	kostet	8 ⁶⁷⁴⁶ \$	11 dineros	15 grandos	kostet	8 ⁴⁶²⁵ \$
11 ∕	21 ∕	∕	8 ⁶⁴⁴³ ∕	11 ∕	14 ∕	∕	8 ⁴³²² ∕
11 ∕	20 ∕	∕	8 ⁶¹⁴⁰ ∕	11 ∕	13 ∕	∕	8 ⁴⁰¹⁹ ∕
11 ∕	19 ∕	∕	8 ⁵⁸³⁷ ∕	11 ∕	12 ∕	∕	8 ³⁷¹⁶ ∕
11 ∕	18 ∕	∕	8 ⁵⁵³⁴ ∕	11 ∕	11 ∕	∕	8 ³⁴¹³ ∕
11 ∕	17 ∕	∕	8 ⁵²³¹ ∕	11 ∕	10 ∕	∕	8 ³¹¹⁰ ∕
11 ∕	16 ∕	∕	8 ⁴⁹²⁸ ∕	11 ∕	9 ∕	∕	8 ²⁸⁰⁷ ∕

11 dineros 8 granos kostet	8 ²⁵⁰⁴ \$	11 dineros 4 granos kostet	8 ¹²⁹² \$
11 " 7 " " "	8 ²²⁰¹ "	11 " 3 " " "	8 ⁰⁹⁸⁹ "
11 " 6 " " "	8 ¹⁸⁹⁸ "	11 " 2 " " "	(?) 8 ⁰⁹⁸⁹ "
11 " 5 " " "	8 ¹⁵⁹⁵ "		

Ausserdem zahlt Silber einen Exportzoll von 9 Rl. ₰ Mk., so dass dasselbe mit Kosten zu $6\frac{1}{4}\frac{0}{0}$ Premie gleich \$ 10. 3 Rl. ₰ Mk. an Bord zu stehen kommt.

Der Preis von Silber in Lima kommt also ungefähr ebenso wie in Valparaiso im Ganzen auf $10\frac{1}{8}$ à $\frac{1}{2}$ \$ ₰ Mk. fein aus.

Pesos fuertes. — Sind in Lima selten und werden ebenfalls mit einer Premie gegen den Rechnungs-Peso bezahlt. Auch fällt ein Exportzoll von $5\frac{0}{0}$ auf dieselben. Vide Art. Rechnungswesen.

Gold. — Die Ausfuhr ist nicht sehr bedeutend, da es keine besonders reiche Goldminen im Lande giebt. Sie beschränkt sich deshalb in Callao grösstentheils auf Gold, welches von Nueva Granada, Ecuador und Centro-America dahin gebracht und theilweise wieder ausgeführt wird. Von Arica wird Gold verschifft, welches in Bolivien gewonnen wird. Es ist Waschgold, *Tipuani* genannt, sehr guter Qualität, und kommt in ganz kleinen Kernen (*pepitas*). Die Ausfuhr davon mag jährlich an Werth 1 à 200,000 \$ betragen. *Oro en barras* wird in Lima ähnlich wie in Valparaiso für jedes Quilat Feingehalt mit 1 Real ₰ Castellano und einer Premie darauf von 2 à $3\frac{0}{0}$ bezahlt. *Oro en polvo* kostete derzeit in Arica $17\frac{1}{2}$ à 18 \$ ₰ Unze, (ohne Zweifel dasselbe wie das bei Valparaiso genannte Rinconada.) Ausfuhrzoll 2 Rl. ₰ Unze.

Onzas. — Werden zu Remessen an der Küste verwandt. Vide Art. Rechnungswesen. Ausfuhrzoll $1\frac{0}{0}$.

Kupfer und Kupfererz.

Ab Chili. — Expt. 1845: 337,000 Q. zu \$ 1,930,000.

Kupfer in Erzen wurde früher nur nach England verschifft; in neuerer Zeit gehen aber auch ansehnliche Quantitäten davon nach Hamburg. Der Preis desselben richtet sich natürlich ganz nach dem Gehalte; das Erz muss wenigstens $25\frac{0}{0}$ reines Metall enthalten, um bei der Verschiffung Rechnung zu geben. *) — Sogenanntes *Kupfer in ejes*

*) In einem im „Freihafen“ mitgetheilten Berichte aus Valparaiso vom Decbr. 1847 wird der Preis für $25\frac{0}{0}$ haltiges Erz mit 20 Rl. ₰ Q. angegeben, und dabei einer jetzt gebräuchlichen Vergütung von $1\frac{1}{4}$ Rl. für jedes $\frac{0}{0}$ mehr oder weniger erwähnt.

ist eine bessere Waare, die schon einmal geschmolzen ist. — Die Ausfuhr von *Kupfer in Barren*, welches schon beinahe rein ist, ist am bedeutendsten, und vertheilt sich hauptsächlich über England, Frankreich, die Verein. Staaten und Deutschland. Dasselbe hält etwa zwischen 88 und 98 $\frac{0}{100}$ reines Kupfer, und muss, um den Namen guter Qualität zu verdienen, 92 à 94 $\frac{0}{100}$ geben. Die Preise in Valparaiso variirten in den letzten Jahren etwa zwischen 15 $\frac{1}{4}$ und 15 $\frac{3}{4}$ \$ ₣ Q. an Bord gelegt. Exportzoll und an Bord legen (in diesen Preisen inbegriffen) kostet ca. 1 \$ ₣ Q., und eine Waare guter Qualität, die ca. 14 $\frac{1}{4}$ \$ am Lande einsteht, legt sich bei einer Fracht von £ 3. 3. 6. & 5 $\frac{0}{100}$ ₣ Ton nach Hamburg zu 43 à 44 Mk. Bco. ₣ 100 ₣ hin. Die Plätze, von welchen Kupfer verschifft wird, sind Valparaiso, Coquimbo, Huasco und Copiapó; von den beiden erstgenannten Orten wird die beste Qualität versandt. In Valparaiso fehlt es zuweilen zu Ende des dortigen Winters. Von Arica kommt ein Kupfer aus den Corocoro Minen im Handel von Valparaiso vor, welches, wie man mir dort sagte, so rein ist, dass es ohne geschmolzen zu sein bis 94 $\frac{0}{100}$ Metall enthalten, und wovon der Preis auch immer einige $\frac{0}{100}$ höher als der des Chili Kupfers sein soll. Man sehe wegen dieses Kupfers jedoch die folgenden Nachrichten unter Peru nach.

Ab Bolivien. — In der Nähe von Cobija wird seit einiger Zeit auch eine Kupfermine bearbeitet, woraus bis jetzt jedoch nur unbedeutende Quantitäten gewonnen, und nach Valparaiso gesandt wurden.

Ab Peru, sowohl *peruanisches* als *bolivianisches Kupfer*. — Von bolivian. Kupfer betrug die Ausfuhr aus Arica:

1845	K. in Barren	Barilla-Kupfer
nach Frankreich . . .	1504 $\frac{1}{2}$ Q.	24791 Q.
„ England	80 „	1406 „
„ andern Ländern	2 $\frac{1}{2}$ „	— „
	<u>1587 Q.</u>	<u>26197 Q.</u>
1846		
nach Frankreich . . .	5146 Q.	19477 Q.
„ England	133 „	— „
„ d. Verein. Staat.	— „	623 „
	<u>5279 Q.</u>	<u>20100 Q.</u>

Das sogenannte Barilla-Kupfer ist gemahlenes Kupfererz, aus den Corocoro Minen in Bolivien kommend, und enthält nach mir in Lima ge-

machter Angabe 70 à 80 $\frac{0}{100}$. Dasselbe war derzeit in Peru mit einem Transitzoll von 2 \$, und das geschmolzene Kupfer mit einem Transitzoll von 3 \$ $\frac{1}{2}$ Q. belegt, welches die Ausfuhr damals unmöglich machte. (Vide Zollwesen.)

In Peru werden seit einigen Jahren ebenfalls Kupferminen in der Provinz Lima bearbeitet, die in den letzten Jahren ca. 20,000 Q. Erze durchschnittlich $\frac{1}{2}$ Jahr zur Ausfuhr geliefert haben. Man hatte derzeit auch angefangen, Schmelzungsversuche zu machen, indess bisher nicht mit sehr günstigem Erfolge, indem die dortige Temperatur dem Schmelzungsprocesse hinderlich zu sein schien.

Salpeter.

Ab Iquique in Peru, und den Nebenplätzen Pisagua, etc.

Die Ausfuhr betrug:

	1845	1846	1847
nach England	195,613	255,955	284,744
\sphericalangle Frankreich	66,331	37,605	64,748
\sphericalangle Deutschland	56,237	66,129	16,572
\sphericalangle den Verein. Staaten	15,465	17,761	—
\sphericalangle andern Ländern . . .	31,532	31,658	16,662
	<u>365,178 Q.</u>	<u>409,108 Q.</u>	<u>382,726 Q.</u>

Der Preis von Salpeter stand in den letzten Jahren zwischen 14 und 16 Rl. $\frac{1}{2}$ Q. frei an Bord. Die Verladung geschieht in Säcken, die der Verkäufer liefert. Ein Preis von 12 Rl., wie derselbe sich 1847 einmal stellte, ist unter dem Productionswerthe. Die Ankäufe werden in Valparaiso und Lima gemacht.

Huano. (Guano.)

Expt. von Chili: 1843 — 14,745 Q.

1844 — 13,671 \sphericalangle

1845 — 102,364 \sphericalangle zum Werth von \$ 93,663.

Von Bolivien wird ebenfalls Huano ausgeführt, das grösste Quantum liefert aber Peru. Von den Abschiffungen geht ein kleinerer Theil nach Frankreich und einigen andern Gegenden, bei Weitem der grösste Theil wird England zugeführt. Guano, oder wie derselbe an der Westküste genannt wird: Huano ist bekanntlich eine Substanz aus Excrementen von Vögeln, verweseten Vögeln etc., welche zur Düngung verwandt wird. Der Handel damit in Peru ist ein von der Regierung den Contrahenten,

der sogenannten Guano-Compagnie, *) zugestandenes Monopol. In diesem Contracte wurde es bestimmt, dass bis zu dessen Ablaufe am 17. Decbr. 1846 die Gesellschaft 120,000 Tons Huano ausführen solle, wogegen sie der Regierung einen Vorschuss von \$ 487,000 machte. Am 6. Febr. 1846 wurde derselbe gegen einen von den Contrahenten der Regierung auf das früher bestimmte, auszuführende Quantum gemachten neuen Vorschuss von \$ 300,000 bis zum 17. Decbr. 1847 ausgedehnt, und im Janr. 1848 wurde wieder eine neue Anleihe von \$ 850,000 gegen ferner abzuschiffende 100,000 Tons abgeschlossen. Die weiteren wesentlichsten Bedingungen des Contracts sind folgende:

Die Contrahenten schiessen ferner alle Verschiffungs- und sonstigen Kosten auf den Huano vor, und machen sich dafür aus dem Netto-Ertrage desselben bezahlt.

Der Huano wird den Contrahenten vorläufig zu \$ 30 † Ton register angerechnet, von denen die eine Hälfte in baarem Gelde zahlbar ist, die andre aber in Papieren der Nationalschuld entrichtet werden kann; dieses jedoch unter folgenden näheren Bestimmungen:

Uebersteigt das Netto-Provenue des Huano den Preis von \$ 30, wozu er den Contrahenten zunächst angerechnet, so erhält der Staat $\frac{3}{4}$ und Erstere $\frac{1}{4}$ des Gewinnes. Liefert er aber keine \$ 30 aus, so bezahlen die Contrahenten statt der \$ 30 auch schliesslich nur den wirklichen Netto-Ertrag, und zwar ebenfalls die Hälfte in baarem Gelde und die andre Hälfte in Papieren der Nationalschuld. Sollte aber der Verkauf selbst nicht die Verschiffungskosten, Fracht und Commissionen decken, so trägt die Regierung $\frac{3}{4}$ und die Contrahenten $\frac{1}{4}$ des Verlustes. Der Theil, den letztere in baarem Gelde zu entrichten haben, wird a conto der von ihnen geleisteten Vorschüsse von diesen abgerechnet.

Als Zinsenersatz auf den ersten Vorschuss von \$ 487,000 ist den Contrahenten die Ausfuhr von 1300 Tons register Huano für ihre Rechnung als Privateigenthum gestattet, und als Zinsvergütung für den zweiten Vorschuss von \$ 300,000 $\frac{1}{20}$ † Monat zugestanden worden. Welche Bedingungen über die dritte Anleihe festgestellt sind, ist mir nicht bekannt, da die Mittheilung von dem Abschlusse derselben mir erst vor Kurzem und ohne nähere Details gemacht wurde.

In Betreff der vorstehenden, ursprünglichen Bestimmungen über den anzurechnenden Preis ist freilich kein eigentlicher Schaden vorge-

*) Dieselbe bestand ursprünglich aus einigen englischen Häusern. Später ist ein französisches hinzgetreten.

fallen, aber auch nie ein Gewinn eingetreten, und überhaupt nie der Preis von \$ 30 erreicht worden. In der Praxis hat es sich gezeigt, dass der Huano in England fast nie über \$ 20 † Ton Netto sondern immer nur ungefähr diesen Preis ausgeliefert hat, so dass die Contractanten also im Allgemeinen der Regierung nur \$ 10 gegen ihre baaren Vorschüsse anrechnen, und die andern \$ 10 in Obligationen bezahlen.

Man sieht hieraus, dass der Huano also eigentlich doch nur für Rechnung der Regierung zur Deckung der ihr geleisteten Vorschüsse abgeschafft wird. Der Nutzen, welchen die Contractanten für ihren namentlich in der ersten Zeit bedeutenden Risico ausser den Zinsen und den Commissionen, welche sie und ihre Häuser in England verdienen, bei dem Geschäfte erndten, und welcher allerdings nicht gering ist, besteht darin, dass sie, wie bemerkt, die Hälfte des Provenues in Papieren der Nationalschuld entrichten, und zwar von dieser Hälfte wieder eine Hälfte in Obligationen der inneren Schuld und die andre in Papieren der auswärtigen. Diese Obligationen stehen nämlich sehr niedrig; im März 47 war in Lima der Stand der *Billettes* der innern Schuld $12\frac{1}{2} \frac{0}{0}$, und der der äussern in London gegen $40 \frac{0}{0}$.

In Peru lassen sich demnach keine Preise von Huano aufgeben. Ob der Artikel nach endlichem Ablaufe des Contractes für Jeden käuflich werden wird, muss sich später zeigen. Die Ausfuhr belief sich

1845 auf 17,222 Tons register = 22152 wirkliche Tons

und 1846 \approx 38,503 \approx \approx \approx = 48129 \approx \approx

da nämlich 1 Ton register gewöhnlich $1\frac{1}{4}$ Ton wirkliches Maass ausliefert. Das ganze Quantum, welches von den Contractanten bis März 1847 abgeschafft war, belief sich zu 90,000 Tons reg., so dass also derzeit noch 30,000 T. auf den ersten Contract zur Verladung übrig waren. Nun sind aber, wie oben angeführt, neuerdings 100,000 Tons contrahirt; bis zu welchem Zeitpunkte diese verladen sein müssen, kann ich jedoch nicht angeben.

Von den Chincha Inseln an der Küste Peru's, in der Nähe von Callao, welche den Huano hauptsächlich liefern, hat die Corvette eine besucht, und alle Mitglieder der Expedition können von dem Gestanke, welchen man schon im Hafen anzustehen hat, ein gültiges Zeugniß ablegen. Diese Inseln ruhen auf Felsen, und bestehen über Wasser fast durchaus aus jener Substanz. Eine Berechnung über den Inhalt und die Ergiebigkeit derselben, die ich in Lima erhielt, lautet wie folgt:

Inhalt der Inseln 8 engl. □ Meilen von 20 Yds. Dicke, oder
 1760 Yds. ≙ Meile × 1760

macht 3,097,600 □ Yds. × 8

also 24,780,800 □ Yds., 20 Yds. dick

giebt 495,616,000 Cubic Yds., jede Cub. Yd. enthält 4 Cwt.

giebt 1,982,464,000 Cwt., ÷ 20

oder 99,123,200 Tons.

Demnach würde bei einer jährlichen Abtragung und Verladung von
 ca. 50,000 Tons für beinahe 2000 Jahre Huano vorhanden sein.

Cacao.

Ab Guayaquil im Ecuador. — Expt. 1845 — 97,290 Q.

≙ 1846 — 112,035 ≙,

hauptsächlich nach andern Plätzen der Küste, nach Havana, England,
 Spanien und den Verein. Staaten.

Der Export 1847 betrug 12,095,627 ₧, wovon gingen:

nach andern Häfen der Küste 4,525,571 ₧

≙ Frankreich 1,797,957 ≙

≙ England 1,625,913 ≙

≙ Spanien und Colonien . 1,477,950 ≙

≙ Hamburg 1,284,115 ≙

≙ den Verein. Staaten . . 980,343 ≙

≙ Genua 376,778 ≙

12,095,627 ₧. (?)

Die Preise waren früher 4 bis 5 \$ und sind später auf 3 bis 4 \$ ≙ Carga
 von 81 ₧ span. frei an Bord und noch mehr gefallen.

Chinarinde.

Sie wird an der Westküste *Cascarilla* genannt. Bekanntlich gehört
 eine genaue Kenntniss des Artikels und grosse Uebung dazu, um die
 verschiedenen Qualitäten von einander zu unterscheiden.

Ab Valparaiso. — Chinarinde kommt hier von Bolivien, Payta und
 Guayaquil, welche letzten beiden Sorten aber der bolivianischen sehr
 nachstehen. Letztere ist jedoch nicht leicht zu erhalten, da der Han-
 del damit in Bolivien ein Monopol ist.

Ab Peru. — Bolivianische, peruanische und columbianische. Aus-
 geführt wurden von bolivianischer:

	1845	1846	1847
von Arica	7211 Q. . . .	8790 Q. . . .	5796 Q.
" Islay	5662½ "	2747½ "	2418 "
	<u>12873½ Q.</u>	<u>11537½ Q.</u>	<u>8214 Q.</u>

Davon gingen:

nach England	6503 Q. . . .	6187½ Q. . . .	3111½ Q.
" Frankreich . . .	3624 "	518 "	4710½ "
" andern Ländern	2746½ "	4832 "	392 "

A) Bolivianische. Dies ist hauptsächlich die ächte *Calisaya Rinde*, wovon der Handel in Händen einer von der Regierung mit Monopol verliehenen Gesellschaft ist. Der Preis derselben war derzeit 85 \$ ꝥ Q. frei an Bord in Arica; die meisten Verschiffungen geschehen aber für Rechnung der Gesellschaft selbst nach England, Frankreich und den Verein. Staaten.

B) Peruanische. Man hat jetzt auch angefangen in Peru China-*rinde* zu schneiden. Dieselbe ist aber von bedeutend geringerer Qualität als die bolivianische. Man nennt sie *Caravaja Rinde*, wovon der Preis 30 à 40 \$ ꝥ Q. frei an Bord war.

C) Columbianische. *Cascarilla de Loja*, eine noch geringere Sorte, die in Lima 20 à 25 \$ ꝥ Q. kostete.

Wolle.

Chili Wolle, hauptsächlich ab Valparaiso und Talcahuano. Expt. 1845: 21550 Q. zu \$ 158,000. Sie ist von geringerer Güte als die peruanische. Man unterscheidet: ordinaire, weiss und schwarz gemischt, welche $\frac{1}{5}$ schwarz und $\frac{4}{5}$ weiss derzeit 7½ à 8 \$ ꝥ Q. frei an Bord kostete; Mestiza Wolle, von einem Sprössling von einem Merino und einem gewöhnlichen Schaaf, deren Preis 9 à 10 \$ war; und Merino Wolle, von einem Merino Schaaf, deren Preis 12 bis 25 \$ war. Ich nenne diese Preise nur zur Unterscheidung der Qualitäten; dieselben sind seitdem gewichen. — Die schöne *Vicuña Wolle* kommt gar nicht in den Handel.

Peru Wolle ab Arica und Islay. Expt. von Schaafwolle 1847: 28,201½ Q., hauptsächlich nach England. Unsortirte kostete etwa 10 à 11 \$ ꝥ Q. frei an Bord, feine gewaschene ungefähr die Hälfte mehr. — Expt. von Alpaca Wolle 1845 — 4650 Q.

1846 — 4007 "

1847 — 18625 "

fast Alles nach England. Preis etwa 25 à 30 \$ ₣ Q. frei an Bord. — Peruanische Wolle wird meistens für Rechnung der Häuser in Peru welche dieselbe sammeln, verschifft.

Häute.

Chilenische. — Expt. von Chili 1845: 77,383 Stk. zu \$ 135,825, wovon das Hauptquantum nach Deutschland ging. Preis für beste Qualität von 26 à 30 ₣ ca. 10 \$ ₣ Q.

Ab Peru. — Sie werden von verschiedenen Häfen exportirt, doch ist das Quantum nicht bedeutend. Die Hauptausfuhr ist von Payta, und besteht theils aus Häuten des Landes, theils aus solchen, die vom Ecuador und von Panamá zugeführt wurden. Auch kommen zuweilen Häute von Californien in Callao an den Markt, die meistens für die Verein. Staaten aufgekauft werden.

Chinchilla - Felle.

Chilenische. — Expt. von Chili 1845: 3563 Dtz. zu \$ 4468.

Ab Peru. — Bolivianisches Product. Expt. 1845: 6425 Dtz., 1846: 7461 Dtz. hauptsächlich nach England. Die bolivianischen Chinchilla-Felle sind an Qualität besser als die von Chili und Buenos Ayres.

Baumwolle, ab Peru, — Der Export von peruanischer Baum-

wolle belief sich vom 1. Juli 1845 bis 31. Decbr. 1846

von Payta 7000 Q.

∕ Cuzma 11,450 ∕

∕ San Nicolas & Pisco . . 22,709 ∕

zus. 41,159 Q.

oder ca. 27440 Q. ₣ Jahr. Von Arica ist nur ungerreinigte Baumwolle nach Chili verschifft worden. Je südlicher die peruan. Baumwolle gebaut wird, je besser ist sie. Von den europäischen Märkten soll sie in Bordeaux am beliebtesten sein. Preise etwa 8 bis 12 \$ ₣ Q. frei an Bord, nach Qualität.

Semilla de alfalfa, ab Valparaiso. — Expt. 1845: 2825 Fanegas zu \$ 19488. Eine Art Lucernsaamen. Preis 5 à 6 \$ ₣ Fanega von 200 ₣ span.

Schaaffelle, ab Arica. — Expt. 1845: 1226 Q. und 1846: 1270 Q. grösstentheils nach England.

Zinn, ab Arica. — Bolivian. Product. Expt. 1845: 3755 Q. und 1846: 3093 Q., grösstentheils nach Frankreich.

Balsam, peruvianischer. — Derselbe kommt in Lima von Nueva Granada und Centro-America in kleinen Partien am Markt, ist aber kein peruanisches Product.

Als fernere *Producte der Westküste*, die zum Theil auch an den chilenischen und peruanischen Plätzen auf den Markt kommen, die aber jetzt meistens direct von den Productionsländern nach Europa verschifft werden, wären unter anderm noch *Indigo* von Guatemala, *Rothholz* von Mexico und *Caffe* von Centro-America zu nennen. Chilenische *Producte*, welche für die Westküste selbst, für Rio und für Montevideo ein Interesse haben, sind:

<i>Waizen.</i>	—	Expt. 1845 :	64,366	Fanegas	zu \$	136,389.
<i>Gerste.</i>	—	„	29,836	„	„	37,357.
<i>Bohnen.</i>	—	„	4625	„	„	18,526.
<i>Mehl.</i>	—	„	30,596	„	„	207,725.
<i>Wallnüsse.</i>	—	„	5077	„	„	17,161.
<i>Schiffszwieback.</i>	—	„	21,839	Q.	„	87,519.

Ueber peruanische *Producte* mögen schliesslich noch folgende Notizen Platz finden. *Wein* und *Branntwein* (welche ebenfalls in Chili gewonnen werden) liefern namentlich die Provinzen Yea und Moquegua. Beide *Producte* werden theils im Lande consumirt, theils nach Bolivien ausgeführt. *Taback* wird im Norden Peru's gebaut, ebenso ein guter *Reis*. Beide Artikel dienen ausser zum Consum im Lande zur Ausfuhr nach Chili. Dasselbe gilt von *Zucker*, der fast in allen Theilen von Peru gebaut wird. Der Ertrag des *Olivenbaums* dient nur zum eignen Gebrauch im Lande; es wird die Frucht sowohl gegessen, als auch Oel daraus gepresst. Etwas *Cochenille*, *Caffe* und *Seide* wird ebenfalls gewonnen, und werden diese Artikel vielleicht in der Folge von grösserer Wichtigkeit für das Land werden. — Ueberhaupt ist es wohl nicht zu bezweifeln, dass von der ganzen Westküste, wenn die verschiedenen Staaten in ihren Culturzuständen noch weiter fortgeschritten sein, und die vielen politischen Streitigkeiten, welche namentlich in Bolivien und Peru so störend auf den Verkehr wirken, endlich einmal ein Ende nehmen werden, mit der Zeit einst eine grössere Ausbeute von *Producten* gewonnen werden wird.

In Betreff noch speciellerer Nachrichten über die *Producte* der Westküste verweise ich auf die Beilage H. H. nebst den Proben von No. 486 bis 491.

Rechnungswesen, Münzen, Course, etc.**A) In Chili.**

In Valparaiso (wie in ganz Chili) wird Rechnung und Buch geführt in:

Pesos corrientes de Chili à 8 reales (\$).

Dieser Peso, in welchem alle kaufmännischen Transactionen abgeschlossen werden, und der auch bei allen andern im gewöhnlichen Leben vorkommenden Umsätzen als Maassstab dient, ist indess eigentlich nur eine imaginaire Rechnungsmünze, und nicht mit dem *Peso fuerte* oder *Peso duro*, dem harten oder Silber-Thaler (Dollar) zu verwechseln. Die in Chili coursirenden wirklichen Münzen sind:

in Gold: die Unze (*onza*) in $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{8}$ Stücken, in welcher fast alle Zahlungen gemacht werden, und die den Werth von 17 Pesos corrientes und 2 reales (\$ 17. 2 r.) hat;

in Silber: der *Peso fuerte*, der Piaster, welcher in $\frac{1}{1}$ Stk. im gewöhnlichen Verkehr jedoch ziemlich spärlich vorkommt und in demselben den Werth von $8\frac{1}{2}$ Real hat; und als Scheidemünze: ganze, halbe, 2 und 4 *Real-Stücke*, wovon $8\frac{1}{2}$ auf den *Peso fuerte* gehen.

Ueber alle kaufmännischen (und überhaupt grösseren) Zahlungen und deren Berechnung ist Folgendes zu bemerken.

Man bedient sich bei selbigen der Unze und des *Peso fuerte*. Die Unze. — In selbiger werden die meisten Zahlungen geleistet, und sie ist, d. h. die gute chilenische und dieser gleichgeachtete als die feste Valuta zu betrachten, indem sie überall den beständigen Werth von Pesos corrientes 17 und 2 Real hat. Von dieser Berechnung nach der vollwerthigen Unze sind aber folgende Unzen ausgeschlossen: die chilenischen von den Jahren 1826 und 1830, und die columbianischen von 1821 und 1822, welche gar nicht courant sind; alle von Realeja und diejenigen der La Plata-Staaten, welche nicht mit chilenischem Stempel versehen sind, die ebenso wenig courant sind; und ferner alle peruanischen Unzen, welche den festen Werth von nur 17 Pesos und 1 Real haben.

Der *Peso fuerte*. — Derselbe wird hier hauptsächlich zu Remessen ins Ausland benutzt, ist daher häufig gefragt, und wird mit einem Aufgelde (Premie), welches etwa von ca. $6\frac{1}{4}$ bis 10 à $12\frac{0}{10}$ fluctuirt, meistens aber gegen $10\frac{0}{10}$ steht, gegen den *Peso corriente* bezahlt. Unter den einzelnen Arten des *Peso fuerte* (der spanischen, mexicanischen,

chilenischen Thaler etc.) macht man in der Berechnung nur selten einen Unterschied; nur Carolus IV.- und Ferdinand-Dollars, wenn solche gerade für China oder Rio gesucht werden, sind etwas höher zu begeben. Der *Peso fuerte* zahlt beim Export keine Ausgangsabgabe.

Man giebt in Valparaiso auf England, Frankreich und Hamburg ab. Früher war die Sicht 60 Tage S., seitdem die Communication aber durch die Dampfschiffs-Verbindungen so sehr verkürzt ist, stellt man die Wechsel gewöhnlich 90 T. S. aus. Der Cours auf England fluctuirt etwa zwischen $43\frac{1}{2}$ und 45 d. sterl. ₣ \$, der auf Frankreich zwischen 4 frs. 70 und 85 cts. ₣ \$, und der auf Hamburg zwischen 39 und 40 Schill. Bco. ₣ \$. Diese Notirungen verstehen sich natürlich ₣ *Peso corriente*. Wenn man zu selbigen für den harten Thaler die Premie und die Kosten der Verschiffung hinzufügt, so stellt sich der Werth dieses Letzteren auch richtig heraus.

B) In Bolivien.

Das Rechnungswesen ist in Cobija, wie man mir dort sagte, demjenigen in Chili ungefähr gleich. Der *Peso fuerte* wird ebenfalls mit einer sich nach Chili richtenden Premie bezahlt. Derselbe hat aber, so wie auch die Unze keinen bestimmten Werth; Ersterer gilt ca. $8\frac{1}{2}$ Rl. und Letztere ca. 17 Pesos corrientes. — In den Provinzen, welche näher mit Peru in Berührung stehen, wird sich indess die Rechnungsweise, wie ich glaube, zum Theil auch nach der peruianischen richten.

C) In Peru.

In Lima, wie überhaupt in Peru rechnet man ebenso nach dem:

Peso corriente zu 8 Real,

welcher gleichfalls von dem *Peso fuerte* oder dem harten Thaler zu unterscheiden ist.

Die meisten Zahlungen werden auch hier in der Unze, welche stets und überall hier den festen Werth von 17 Pesos (corrientes) hat, gemacht. Nur die alten spanischen Unzen werden zuweilen mit einer kleinen Premie bezahlt; im Uebrigen sind alle Sorten mit Ausnahme der Buenos Ayres-Unzen courant. Dann bedient man sich bei kleineren wie bei grösseren Zahlungen, da der *Peso fuerte* sehr selten ist, ferner der $\frac{1}{2}$, 1, 2 und 4 Real-Stücke, wovon aber immer nur 8 Real auf den *Peso* gehen. Dies müssen aber Reale peruianischen Gepräges sein, denn die chilenischen und bolivianischen, welche schlechteren Gehalts sind, werden in Peru nicht angenommen.

Der *Peso fuerte* ist wie bemerkt selten, und wird daher gegen den *Rechnungs-Peso* mit einer *Premie* bezahlt, welche in den letzten Jahren zwischen 3 und $6\frac{0}{8}$ variirt hat. Derselbe hat früher einzeln wohl einmal *al pari* gestanden. Im März 1846 war die *Premie* besonders hoch, nämlich $6\frac{1}{4}\frac{0}{8}$, welches bei der *Ausfuhr* mit *Hinzufügung* des *Zolles* von $5\frac{0}{8}$ und der *Verschiffungskosten* den *Peso fuerte* auf $11\frac{1}{2}\frac{0}{8}$ an *Bord* bringt. — Von den verschiedenen *Arten* von *Piastern* werden wie in *Chili* auch nur alte *spanische* zuweilen mit einem *Avance* bezahlt.

Es wird in *Lima* auf dieselben *Plätze* wie in *Valparaiso* abgegeben und verhält es sich mit den *Coursen* und deren *Notirungen* ebenso wie dort. *Wechsel* auf *Frankreich* sind indess nicht oft zu haben, noch seltener sind solche auf *Hamburg*, und selbst *London* ist nicht immer käuflich.

Man sieht aus dem *Voranghenden*, dass der *Peso fuerte* sich in *Peru* bei gewöhnlicher *Premie* von 3 à $5\frac{0}{8}$ nebst *Zoll* und *Kosten* ungefähr ebenso wie von *Chili* aus, wo er keinen *Zoll* aber eine *Premie* von 8 bis $10\frac{0}{8}$ zahlt, bei der *Ausfuhr* berechnet. Ferner wird man bemerken, dass in *Peru*, weil dort 8 (*peruanische*) *Reale* in *Münze* auf den *Peso* gehen, der *Peso corriente* dem harten *Thaler* weit näher gebracht, und *Letzterer* zum *Theil* nur deshalb mit einer *Premie* belastet wird, weil er selten ist. *Chili* dagegen wie auch *Bolivien* müssen für ihr kleines *Silbergeld* von geringerem *Gehalte* $8\frac{1}{2}$ *Reale* auf den *Peso fuerte* rechnen und diesen dafür mit einem höheren *Aufgelde* gegen den *Peso corriente* beschweren, während *Peru*, ohne deshalb bei *Anschaffungen* von *baarem Geld* theurer zu sein als *Chili*, noch einen *Exportzoll* von $5\frac{0}{8}$ übrig hat.

Der *Peso corriente* wird an der *Westküste* bei *Berechnungen* zuweilen auch in 100 *cents* getheilt; jedoch nur zur *Erleichterung* um den *Werth* eines *Gegenstandes* genauer bestimmen zu können. Das *Zeichen* für denselben ist \$, während der *Peso fuerte* überall in *Buchstaben* ganz *ausgeschrieben* wird.

Was noch die verschiedenen *Arten*, wie die *Remessen* nach *Europa* gemacht werden und deren *Berechnung* betrifft, so geht aus dem eben *Mitgetheilten* und dem schon weiter oben *Angeführten* hervor, dass, was nicht durch *Producte* oder *Wechsel* ausgeglichen wird

von Chili hauptsächlich in Silber und in Piastern und demnächst in Gold, und von Peru in Silber und in Gold, und zwar hauptsächlich in Silber zurückgeht, dass Goldunzen selten oder nie nach Europa remittirt werden, und dass, wengleich Peru in seiner Silberproduction und seinem Silbergelde gegen Chili an und für sich im Vortheile ist, doch die Preise von Silber und Piastern sowie von Gold in beiden Ländern im Allgemeinen bei der Ausfuhr correspondiren, nämlich im Durchschnitt etwa folgende sind: 8 à 10 $\frac{0}{0}$ Aufschlag für den Peso fuerte gegen den Peso corriente, 10 $\frac{1}{8}$ à 10 $\frac{1}{2}$ \$ ⌘ Mark fein für Silber, und etwas über 1 Real ⌘ Castellano oder für jedes Karat Feingehalt für Gold. Die Retoursendungen von Silber und Contanten werden mit gewöhnlicher Schiffsgelegenheit gemacht. Seitdem die Dampfschiffs-Verbindung über Panama hergestellt ist, hat man es auch versucht, die Remessen auf diesem Wege folgen zu lassen. So viel mir bekannt, sind aber auf demselben die Kosten bisher zu hoch gewesen, um trotz des Gewinnes an Zinsen dieser Versendungsart den Vorzug zu geben.

Maasse, Gewichte etc.

Man bedient sich überall der spanischen Gewichte und Maasse, von denen Letztere jedoch in ihrem Gehalte auf den verschiedenen Plätzen im Gebrauche etwas von einander abweichen.

Das Längenmaass ist der castilianische Fuss und die castilianische Vara (Elle) zu 3 Fuss oder von 36 Pulgadas (Zoll.) In Valparaiso rechnet man beim Manufacturhandel gewöhnlich:

100 Yds	==	108 Varas
100 Mètres . .	==	118 ⌘
100 Aunes . . .	==	138 ⌘
100 Brab. Ellen	==	81 ⌘
100 Varas . . .	==	93 Yds.

Doch wird dort wie an den übrigen Seeplätzen grösstentheils nach der englischen Yard von 36 Inches und dem engl. Fuss verkauft, sowie Flüssigkeiten dort ebenfalls nach dem alten englischen Gallon gemessen werden. — Getraide und mehrere andere ähnliche Artikel misst man nach der Fanega. Dieselbe hält in Valparaiso von Bohnen und Semilla de alfalfa 200 ⌘ span., von Gerste 155 ⌘ , von Waizen 150

bis 160 ₮ , von Nüssen 96 ₮ , von Saffran 15 ₮ u. s. w. In Lima hält eine Fanega Waizen 135 à 140 ₮ . Reis wird dort ₮ Carga von 15 Arrobas verkauft.

Das Handelsgewicht ist der castilianische Quintal (Q.) von 4 Arroben à 25 ₮ , das Gold- und Silbergewicht die Mark (marco), welche 8 Onzas à $6\frac{1}{4}$ Castellanos hält. Gold wird ₮ Castillano verkauft, und der Feingehalt in 24 Quilates (Karat) eingetheilt; Silber ₮ Mark und der Feingehalt nach dineros und granos gerechnet. 1 Mark fein = 12 dineros à 24 granos. Die hiesige Mark fein verhält sich zur Hamburger (Cöllnschen) wie folgt: 100 hiesige = $97\frac{1}{2}$ in Hamburg.

Wegen des Gehalts des Tons oder der Tonelada verweise ich auf das Capitel über Frachten.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Usancen am Platze etc.

Producte werden immer ₮ Contant und häufig sogar mit Vorschuss gekauft. Importe verkauft man gewöhnlich auf 6 Monat Zeit; nicht selten werden aber noch längere Fristen bewilligt. — Courtagen bestehen nicht. — Ausser den gewöhnlichen Commissionen werden hier aber noch folgende berechnet:

In Valparaiso die St. Jago Commission bei Verkäufen, welche entweder immer, bei Zoll bezahlt wie bei in bond verkauften Gütern, zu $1\frac{0}{0}$; oder bei Letzteren gar nicht, und dann nur bei Zoll bezahlt verkauften Waaren zu $2\frac{0}{0}$ angerechnet wird.

In Lima die Hafentour in Callao bei Ein- und Verkäufen, welche entweder für in bond verkaufte Güter $\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ und für Zoll bezahlt verkaufte Waaren $1\frac{0}{0}$, oder 4 à 6 Real ₮ Collo beträgt.

Die Commissionen, welche den Capitainen zur Last fallen, sind bei dem Artikel über Schiffsunkosten nachzusehen. Aehnliche Agenturkosten wie die obigen fallen fast an allen Plätzen der Westküste vor, da die Seeplätze meistens nur Vorhäfen der weiter im Innern liegenden grösseren Städte sind.

Die Kosten für Löschen und nach dem Zollhause Bringen bezahlt in Valparaiso der Verkäufer. Lagermiethe im Zollhause und Abholen bezahlt derselbe auch, wenn die Waare für den dortigen Consum oder für St. Jago bestimmt ist. Wird sie aber wieder ausgeführt, so entrichtet der Käufer die Lagermiethe, die immer wenigstens

für 1 Monat berechnet wird, und die Kosten. Er bezahlt diese Lagermiethen jedoch wiederum nur für 6 Monate, denn wenn die Güter länger gelagert haben, so muss der Verkäufer den Rest tragen. Die Landungs- und übrigen Kosten in Valparaiso sind, wenn auch nicht übermässig, doch auch nicht gering zu nennen; in Lima mögen dieselben etwa nach folgendem Maassstab berechnet werden: Landungskosten in Callao 8 à 10 Rl. ₡ *Bulto corriente*, wovon 2 auf 1 Carga von 150 ₧ gehen, Transport nach Lima 1 \$ ₡ *Bulto corriente*.

Wenn bei Einkäufen von Producten Lagermiethen berechnet wird, so bezahlt diese meistens der Käufer. Wie man ersehen hat, werden aber fast alle Producte frei an Bord verkauft. — Lagermiethen von Privaten wird in gewöhnlichen Fällen etwa mit $1\frac{0}{10}$ vom Werthe berechnet; wegen des in den resp. Zollhäusern zu entrichtenden Lagergeldes verweise ich auf den Abschnitt über das Zollwesen. — Feuer-Assecuranz ist an der Westküste nicht zu decken; für diese müsste daher in Europa gesorgt werden.

Weitere Specialia, diesen Abschnitt betreffend, finden sich in der Anlage J. J.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Die Zollverhältnisse sind in diesen Gegenden häufigen Veränderungen unterworfen. Was

1) Chili

betrifft, so folgt der für diesen Staat erlassene Tarif von 1846 in der Beilage K. K. Aus demselben, wie aus der „*Estadística comercial*“ theile ich hier im Auszuge Folgendes mit.

Die verschiedenen Häfen Chili's werden in sogenannte *Mayor-* und *Menor-Häfen* eingetheilt. In Beiden finden sich Zollstätten, aber nur in den erstgenannten dürfen fremde Schiffe Waaren importiren, während sie sowohl in Mayor- wie in Menor-Häfen, in Letzteren jedoch nur nach zugestandener Erlaubniss, Producte laden dürfen. Die Mayor-Häfen sind folgende:

Valparaiso mit verschiedenen Menor-Häfen unter derselben Gerichtsbarkeit.

Coquimbo	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕
Copiapó	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕
Talcahuano	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕
Valdivia	∕	einem	Menor-Hafen	∕	∕	∕	∕
Ancud	∕	∕	∕	∕	∕	∕	∕

und Constitution. Der wichtigste Menor-Hafen ist Huasco, und der einzigste Entrepotplatz in der Republik Valparaiso.

Die Zollansätze sind fast alle ad valorem, und nur einige specifisch gestellt. Die Evaluationen werden von einer mit der Bestimmung derselben beauftragten Commission festgesetzt. Demungeachtet sind aber über alle Waaren Facturen einzusenden. Es beträgt in fremden Schiffen der

Einfuhrzoll

2 0/0 auf Theer, Anker, Ketten, Segeltuch von No. 1 bis 7, kupferne und Compositionsnägel, Kupfer und Zink in Platten, dicke Taue, Werg, Harz und mehrere andre Waaren, welche sogleich zum Consum eingeführt werden müssen.

5 0/0 auf Pretiosen, Diamanten, Perlen, Gold- und Silberarbeiten und goldne und silberne Taschenuhren. *)

10 0/0 auf Eisen, Stahl, Zinn, Blei in Blöcken, Blechtafeln, Wachs, Spermaceti, Hopfen, Preuss. Blau, Victriolöl, Indigo, Baumwolle, Korken, Perlmutter, Schildpatt, Brasil. Holz, Stabholz, Dielen und andres Holz, Mühlsteine, Pferdehaare, Gitarren u. s. w.

15 0/0 auf Moschus, Bernstein, Fächer, Nägel, Schildpattkämme, Piano-fortes, Tischuhren, Saffran, Battist, Spitzen, mit Spitzen und Tüll bordirte Tücher, Sammt, Seide, Atlas, seidne Bänder und Tücher und fast alle übrigen Seidenwaaren u. s. w.

20 0/0 auf alle übrigen vor- und nachstehend nicht genannten Waaren, also auf den grössten Theil der Baumwollen-, Wollen-, Leinen-, Metall-, Glas- und kurzen Waaren, ferner auf Tauwerk, Segeltuch, feines Jagdpulver, Pech, Seife, rohen und raffin. Zucker, Farben, Lein- und andre Oele, Terpentin, Papier u. s. w.

50 0/0 auf Olivenöl, Stock- und andre Fische, eingemachte Sachen, ges. Fleisch und Speck, Schinken, Butter, Käse, Essig, Sperm.- und Wachslichter, Hüte, Säcke, Hornkämme, Mobilien, bearbeitete Felle, Pferdegeschirr, Teppiche, Tonnenbänder, Mundharmonicas, leere Fässer, Stöcke, lederne Eimer, zinnerne Caffekannen, metallne Bettstellen, Sattel, Laternen, einige gemischte Baumw.- und Wollenstoffe, Brillen und andre Augengläser, u. s. w.

55 0/0 auf Caffé, Chocolate, ord. Salz, Yerba mate, Stearin- und Talglichter, Koffer, Spiegel über 12 Zoll Höhe, Fuhrwerke, Hosenträger,

*) Nach einer andern Aufgabe zahlen mehrere dieser Gegenstände auch nur 2 0/0.

Cravatten, Handschuhe, Hemden, Westen, Mäntel, Hosen und andre fertige Kleidungsstücke, Stiefel und Schuhzeug, u. s. w.; ferner

- 6 Rl. ₡ ₧ auf Cigarren. 10 Rl. ₡ 2 Bout. auf Anisette.
 4 „ „ „ Thee. 3 \$ ₡ Dtz. Bout. auf Rum und Branntwein.
 6 „ „ „ Schnupftaback.
 20 „ ₡ Dtz. Bout. oder 6 Rl. ₡ Gall. auf weisse Weine.
 2 \$ „ „ „ 4 „ „ „ rothe „
 2 „ „ „ „ 4 „ „ „ Bier und Zider.
 20 Rl. „ „ Krüge auf Genever.
 8 „ ₡ Gallon auf andern Branntwein, u. s. w.

Dann ist zu bemerken, dass der Eingangszoll auf Getraide und Mehl sich nach den Preisen des chilenischen Products richtet, eine Nachahmung des früheren englischen Systems; ferner dass rohe Tabacke und spanische Spielkarten oder solche, die nach spanischer Art gearbeitet sind, dem sogenannten Estanco überliefert werden müssen, und nur für fiscalische Rechnung verkauft werden dürfen; und endlich, dass folgende Waaren, nämlich: Quecksilber, Kanonen- und ord. Gewehr-Pulver, Kanonen, Equipagen und solche Gegenstände, die zur Förderung des Ackerbaues, des Minenwesens, der Künste und Wissenschaften bestimmt sind, sowie Gold und Silber in Blättern, Staubgold und Contanten von Eingangsabgaben frei sind.

Die Bestimmungen über das Entrepot in Valparaiso können hier nicht alle Platz finden. Ich will nur im Allgemeinen bemerken, dass mit Ausnahme mehrerer, namentlich voluminöser Artikel, welche sogleich für den Consum einzuführen sind, alle übrigen Waaren auf längere, unbestimmte Zeit im Entrepot aufgenommen werden. Es ist bei gewissen Waaren (z. B. bei Mobilien) auch ein vorläufiges Lagern in Privatspeichern gestattet. Werden diese wieder ausgeführt, so wird nur ein Transitzoll von $1 \frac{0}{0}$ entrichtet. Dieselbe Gebühr bezahlt man für von Eingangsabgaben befreite Waaren, wenn dieselben, nachdem sie schon eingeführt, später wieder exportirt werden. Materialien, welche zum Bau oder zur Reparatur von Schiffen verwandt werden, und Lebensmittel, die zur Proviantirung der im Hafen liegenden Schiffe dienen, können gegen blosse Abgabe von $1 \frac{0}{0}$ aus dem Entrepot genommen werden. Im Uebrigen zahlen Waaren, welche zur Wieder-Ausfuhr aus dem Zollhause gehen, keine Transitgebühr, sondern nur die schuldige Lagermieth. Diese wird für keine kürzere Zeit als einen Monat berechnet, und beträgt für Maassgüter:

von 1 bis 4 engl. Cub. Fuss $\frac{1}{2}$ Rl. ⌘ Mt., von 4 bis 8 engl. Cub. Fuss $\frac{3}{4}$ Rl. ⌘ Mt.
 \cong 9 \cong 12 \cong \cong 1 \cong \cong \cong 13 \cong 16 \cong \cong \cong $1\frac{1}{4}$ \cong \cong
 und weiter in derselben Proportion, und für Flüssigkeiten:
 von 1 bis 9 Gall. $\frac{1}{2}$ Rl. ⌘ Mt., von 10 bis 20 Gall. 1 Rl. ⌘ Mt.
 \cong 21 \cong 30 \cong $1\frac{1}{2}$ \cong \cong \cong 31 \cong 60 \cong $2\frac{1}{2}$ \cong \cong
 \cong 61 \cong 80 \cong 3 \cong \cong \cong 81 \cong 100 \cong 4 \cong \cong u. s. w.

Der Ausfuhrzoll

beträgt auf Huano	1 Rl. ⌘ Q.
Gold in Barren, Staub- und verarbeitetes Gold	$\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$
<i>Moneda de plata sencilla</i> (womit wahrscheinlich Realstücke gemeint)	1 $\frac{0}{0}$
Kupfer und Silber in Barren, Häute, <i>Plata piña</i> , und <i>Plata chafalonia</i> (wahrscheinlich einzelne verbrauchte Stücke von verarbeitetem Silber)	6 $\frac{0}{0}$
Kupfer und Silber in Erzen und calcinirt	$7\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$

Frei von Ausgangsabgaben sind die harten Thaler, geprägtes Gold, und alle übrigen chilenischen Producte und Fabricate.

Die vorstehend mitgetheilten Zollansätze gelten ohne Unterschied für alle Nationen. Nur chilenische Schiffe sind auf folgende Weise bevorzugt:

Nationalisirte Schiffe, d. h. von Fremden gekaufte und durch Patent in Chili nationalisirte, geniessen auf direct vom Productionslande angebrachte und mit Certificat begleitete Waaren eine Ermässigung von $10\frac{0}{0}$ auf den Zoll; und

Im Lande selbst gebaute Schiffe geniessen auf gleiche Weise eine Ermässigung von $20\frac{0}{0}$.

Die Einnahme, welche Chili im Jahre 1845 für Zölle, Hafengelder etc. bezog, belief sich (Brutto) zu \$ 1,788,396.

2) Bolivien.

Die Zollverhältnisse Boliviens waren zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst nichts weniger als geregelt, und sind dies auch jetzt noch nicht. Die fortwährenden Veränderungen, denen dieselben unterworfen, und die endlosen Streitigkeiten, in welchen die beiden Regierungen von Bolivien und Peru seit langer Zeit begriffen sind, haben ihren Grund in Folgendem.

Cobija ist der einzige Seehafen Boliviens, und die Regierung wünscht daher allen fremden Handel über diesen Platz zu leiten. Der-

selbe ist aber für den Verkehr mit dem Innern des Landes sehr ungünstig gelegen, indem die die Stadt umschliessenden Gebirge äusserst beschwerlich zu passiren sind, und Waaren dort nur mit bedeutenden Kosten weiter geschafft werden können. Trotz allen Begünstigungen hat sich deshalb der Handel in Cobija nicht vermehren wollen, sondern er beschränkt sich fortwährend fast nur auf einen Verkehr mit Valparaiso, während der grösste Theil des Ein- und Ausfuhrhandels Boliviens über Arica und Islay, welche Plätze auf einem zu Peru gehörenden schmalen Küstenstrich vor Bolivien liegen, betrieben wird. Um aber die aus diesem Verkehre hervorgehenden Vortheile nicht fremden Ländern zufließen zu lassen, um den Schmuggelhandel an den Grenzen zu verhindern und um den eignen Hafen zu heben, sucht nun die bolivianische Regierung das directe Geschäft mit andern Gegenden in Cobija auf alle mögliche Weise zu begünstigen, indem sie dagegen die Einfuhr zu Lande von andern Staaten mit hohen Zöllen belastet. Peru setzt dann zur Wiedervergeltung hohe Transit- und Einfuhrzölle auf bolivianische Producte, und Bolivien schliesslich wieder hohe Zölle auf peruanische Producte. So wechseln die Repressalien fortwährend, und specielle Angaben über die Zollbestimmungen würden daher nutzlos sein. Es soll einmal von peruanischer Seite der Vorschlag gemacht worden sein, in Arica ein gemeinschaftliches Zollhaus zu errichten, von dessen Einnahme ein jeder Staat die Hälfte zu beziehen hätte, sowie den Transitverkehr und den Consum von Landesproducten gegenseitig frei zu machen. Die bolivianische Regierung hat aber nicht darauf eingehen wollen. — Ein solcher Vergleich ist übrigens wohl der einzig mögliche, um die Feindseligkeiten zu schlichten, denn so lange die beiden Staaten noch hinreichende Mittel haben, um sie fortsetzen zu können, scheint kein Ende derselben abzusehen zu sein. Natürlich liegt im Hintergrunde der Wunsch Boliviens, den sich an der Westseite des Staates erstreckenden Küstenstrich, der im Besitze von Peru ist, für sich zu erwerben, welchen letztgenannter Staat aber selbstverständlich nicht fahren lassen will.

3) Peru.

Insoweit die Zollverhältnisse Peru's den Verkehr mit Bolivien und die Transitzölle der dahin gehenden oder von dort kommenden Waaren berühren, beziehe ich mich auf das eben vorher Gesagte. Was aber die Einfuhr in Peru selbst und die Ausfuhr peruanischer Producte betrifft, so theile ich darüber aus der Anlage L. L. „*Reglamento de*

comercio nacional y extranjero," worin sich der Zolltarif von 1840 findet, und „Extract der seither stattgehabten Veränderungen“ hier das Nachstehende mit.

Das Zollwesen von Peru ist demjenigen von Chili sehr ähnlich. Man theilt hier ebenfalls die verschiedenen Häfen in *Mayores* und *Minores*. Erstere, in welchen allein es fremden Schiffen gestattet ist zu laden und zu löschen, sind folgende:

Callao	Arica	Islay
Huanchaco	Lambayeque	Payta.

In andern Häfen ist die Einfuhr durch fremde Schiffe nicht erlaubt; Producte können indess in den meisten Plätzen nach Ertheilung einer Lizenz geladen werden. Entrepotplätze sind:

Callao	zum Depot für unlimitirte Zeit
Arica	„ „ „ 3 Jahre
Payta	„ „ „ 2 „
Islay	} „ „ „ 8 Monate.
Huanchaco	

Die Zollansätze sind gleichfalls grösstentheils ad valorem gestellt, und werden nach bestimmten Evaluationen entrichtet.

Der Einfuhrzoll

beträgt in fremden Schiffen:

$5\frac{1}{2}\%$ auf Diamanten, Juweelen, Perlen und andre Pretiosen, verarbeitetes Gold und Silber und Taschenuhren.

6% auf Moschus, Bernstein, Gold- und Silberdrath etc.

12% auf Stahl, Eisen und Holz.

12% und eventualiter 25% auf Farbe, Theer, Pech, Anker, Ketten, Leinöl, Nägel, Werg, Tauwerk, Flaggentuch, Segeltuch, Eisen, Kupfer und Blei in Blättern, Harz, Speck, Zink und div. Schiffsgewäthschaften, welche 12% zahlen, wenn sie in Mayor-Häfen gebraucht werden, aber 25% wenn sie weiter ins Land gehen.

18% auf Estopillas, Battist- und Seidenwaaren, und alle Arten Spitzen.

25% auf alle Baumwollen-, Wollen- und Leinen-, wie überhaupt auf alle andern Waaren, insofern dieselben nicht in diesem Tarif mit einem andern Zoll belegt sind.

55% auf Koffer, messingene Bettstellen, Pianofortes, Stühle und zubereitete Felle und Häute.

40% auf Fuhrwerk, Stiefel und Schuhzeug, Hüte, Mützen, fertige Kleider etc.; ferner:

auf Branntwein bis 20°	2 \$	4 Rl.	⌘ Dtz.	Bout.	
„ „ über 20°	5 „	— „	„	„	„
„ Olivenöl	4 „	— „	„	„	„
„ Wein	2 „	4 „	„	„	„
„ Liqueure	4 „	— „	„	„	„
„ Bier und Zider . . .	1 „	— „	„	„	„
„ Indigo	1 Rl.	⌘ ₪	auf Karten	3 Rl.	⌘ Dtz.
„ Reis	4 \$	⌘ Q.	„ Cacao	2½ \$	⌘ Q.
„ Zucker	3 \$	⌘ Arr.	„ Cafe	5 „	„
„ Schinken	½ Rl.	⌘ ₪	„ Mehl	3 „	„
„ Schweinebutter	2 „	„	„ ordin. Seife . . .	7 „	„
„ Kuhbutter	1 „	„	„ Talg	2 „	„
„ Schnupftaback 4 à 5	„	„	„ Taback	35 „	„
„ Cigarren	7 „	„	„ Waizen	1½ „	⌘ Fanega v.
„ Thee	2 „	„			135 ₪
„ Wachslichter . . .	3 „	„	„ Stearin- und Spermacetyllichter		
„ Talglichter	2 „	„			1 Rl. ⌘ ₪.
„ Sohlleder	4 „	⌘ ½ Haut			

Frei von Abgaben sind: Lebende Thiere, Steinkohlen, Quecksilber, Dielen, Equipagen für Privatgebrauch, Gold, Silber, Contanten und alle solche Gegenstände, die zur Beförderung des Ackerbaues, des Bergbaues, der Künste, Wissenschaften und Industrie dienen; und einzuführen verboten sind: Pulver, Gewehre, Pistolen und dergleichen Waffen, Bajonette, Munition und Blei in Blöcken.

Gewisse, namentlich voluminöse Waaren werden nicht im *Entrepôt* aufgenommen. Bei Reexport von Gütern aus demselben sind nur die dadurch verursachten Kosten, welche zu 3 Rl. ⌘ gewöhnliches Collo berechnet werden, zu entrichten, und ausserdem die Lagermiethen, welche ⌘ *bulto corriente* von 75 ₪ 1 Rl. ⌘ Monat beträgt, und für grössere Colli im Verhältniss berechnet wird. In Callao, Payta und Arica wird jedoch für die ersten 3 Monate gar keine Lagermiethen bezahlt.

Der Ausfuhrzoll

beträgt in fremden Schiffen auf:

Chinarinde	2 0/0	Salpeter	4 0/0
Goldgeld	1 0/0	Silbergeld	5 0/0
Gold	2 Rl. ⌘ Unze	Silber	4 Rl. ⌘ Mark.

Alle übrigen Producte sind von Ausgangsabgaben frei.

Die vorstehend angeführten Zollbestimmungen haben Geltung für alle Nationen ohne Unterschied. Doch bestehen mehrere Begünstigungen für peruanische Schiffe und einige Ermässigungen für gewisse Fälle, nämlich in folgender Art:

Von den Zollabgaben fließen einige $\frac{9}{10}$ den Communalcassen zu, der Haupttheil derselben wird aber für die Schatzkammer des Staates erhoben. Wenn nun

1) Ladungen *direct* von Europa, Asien, Nord-America oder über die Landenge von Panamá angebracht werden, so werden von dem Theile des Zolles, der dem Staate zufällt, $10\frac{9}{10}$ in Papieren der innern Schuld bezahlt;

2) wenn Waaren in peruanischen Schiffen eingeführt werden, so werden auf gleiche Weise $10\frac{9}{10}$ des Zolles für den Staat in denselben Obligationen entrichtet;

3) wenn die Waaren an einen peruanischen Bürger adressirt werden, so werden ebenso $10\frac{9}{10}$ des Zolles für den Staat in gleichen Papieren bezahlt;

oder wenn 2 oder alle 3 dieser Fälle zusammen treffen, so werden resp. 20 oder $30\frac{9}{10}$ in jenen Papieren bezahlt. Diese fluctuiren im Preise zwischen 10 und $20\frac{9}{10}$ und man bezahlt also statt 10 nur 1 à $2\frac{9}{10}$.

Eine fernere Begünstigung für peruanische Schiffe besteht bei der Ausfuhr darin, dass für Salpeter, Chinarinde, Gold und Contanten nur $\frac{3}{4}$ des Zolles, welchen diese Gegenstände beim Export in fremden Schiffen zahlen, entrichtet wird.

Die Zolleinnahme Peru's betrug:

	1845.	1846.
in Callao	\$ 1,413,769. $1\frac{1}{2}$.	1,584,537. $4\frac{3}{4}$.
≠ Islay	≠ 264,620. 5.	≠ 297,230. $4\frac{1}{2}$.
≠ Arica	≠ 249,986. 7.	≠ 297,778. 6.
≠ Huanchaco .	≠ 77,824. $0\frac{1}{4}$.	≠ 82,526. $1\frac{1}{2}$.
≠ Payta	≠ 47,247. $7\frac{1}{4}$.	≠ 89,033. $7\frac{1}{2}$.
≠ Lambayeque	≠ 69,802. $6\frac{1}{2}$.	≠ 40,401. 4.
	<u>\$ 2,123,251. $3\frac{1}{2}$.</u>	<u>2,391,508. $4\frac{1}{4}$.</u>

Schifffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

In dem vorangehenden Abschnitte ist es bereits gesagt worden, in welchen Häfen es fremden Schiffen gestattet ist Waaren einzu-

führen und Producte zu laden, und ebenso welche Bevorzugungen in Betreff des Zolles und in gewissen Fällen für peruanische, chilenische und andre Schiffe in Kraft stehen. Hier ist daher nur noch hinzuzufügen, dass fernere Begünstigungen für die einheimischen resp. Flaggen sowohl in Chili wie in Peru darin bestehen, dass ihnen die Küstenfahrt, jede in ihrem eignen Lande, ausschliesslich vorbehalten ist, und dass sie (wie auch die Post-Dampfschiffe) keine Tonnengelder bezahlen. — Fremde Schiffe dürfen jedoch ihre Originalladung an verschiedenen Plätzen löschen, und ebenfalls an mehreren Stellen Producte laden.

Zu den Versiegelungen, welche nach der Art des hiesigen Geschäfts bei Schiffen zum Einnehmen oder Löschen von Waaren sehr häufig vorkommen, sind meistens Erlaubnisscheine erforderlich. Mit diesen müssen die Schiffer sich demnach in solchen Fällen gehörig versehen, damit sie sich nicht Unannehmlichkeiten oder Schaden zuziehen. Wenn Schiffe in Peru in Menor-Häfen laden, müssen sie auch gewöhnlich im Mayor-Hafen eine Garantie zurücklassen, damit sie nicht ohne vorher nach Letzterem zum Clariren zurück zu gehen, davon segeln möchten.

In Chili

betragen die Tonnengelder in allen Häfen 2 Real ₡ Ton nach dem Messbriefe *), und das Ankergeld etc. 4 \$ im Ganzen. Wenn das Schiff diese Tonnengelder in einem Hafen bezahlt hat, und von da nach einem oder mehreren andern Häfen der Republik geht, so entrichtet es dieselben in diesen Letzteren nicht wieder; sondern solche gelten für so lange Zeit, als der Capitain in Chili bleibt. Dagegen muss er auf jedem neuen Platze, den er anläuft, immer die 4 \$ Ankergeld bezahlen. In Valparaiso haben die Schiffe noch ausserdem in allen Fällen ein Feuergeld von $\frac{1}{4}$ Rl. ₡ Ton zu entrichten. Schiffe, die blos in Ballast kommen und gehen, sowie Wallfischjäger (wahrscheinlich aber nur, wenn sie nicht über ein gewisses Quantum Waaren verkaufen) sind von der Entrichtung des Tonnengeldes ausgenommen, und zahlen nur das Ankergeld, und in Valparaiso ausserdem das Feuergeld.

Der Hafen von Valparaiso ist gegen die hier vorherrschenden südlichen Winde gut geschützt, aber in den Monaten Mai bis September dem im Winter oft scharf wehenden Nordwinde ausgesetzt. Zu

*) Vide die später im folgenden Abschnitt gemachte Bemerkung über den Ton.

jener Zeit ist daher der Hafen gewöhnlich ziemlich leer von Schiffen. Auf der im Süden hervorstehenden Landspitze ist ein Leuchtfeuer angebracht.

In Bolivien

betragen die einzigen Schiffsungelder in dem recht guten Hafen von Cobija nur 4 \$ ⌘ Schiff.

In Peru

sind die Tonnengelder in allen Häfen zu 2 Real ⌘ Ton nach dem Messbriefe, und das Ankergeld etc. zu 10 \$ im Ganzen angesetzt. Die Ersteren gelten, ganz wie in Chili, für längere Zeit und für verschiedene Plätze, so lange das Schiff in Peru bleibt; und die 10 \$ Ankergeld werden ebenso an jedem neuen Platze bezahlt. Schiffe, welche bloß in Ballast den Hafen besuchen, und nur Gold, Silber, Contanten oder Passagiere absetzen oder einnehmen, sowie Wallfischjäger, wenn sie nicht bis über 200 \$ von Waaren verkaufen, entrichten keine Tonnengelder, sondern nur das Ankergeld.

Der Hafen von Callao ist gut und sicher.

Die Kosten, welche ferner den Schiffen an der Westküste zur Last fallen, bestehen ausser der auch an andern Plätzen üblichen Commission für die Eincassirung der Fracht von $2\frac{1}{2}\%$, welche hier meistens auch dann zu entrichten, wenn das Haus, an welches der Capt. adressirt ist, zugleich ganz oder theilweise der Ladungsempfänger ist, noch in einer Adress-Commission (*agency commission, port agency*), welche in Valparaiso 100 \$ für Schiffe in Ballast und 150 \$ für Schiffe mit Ladung beträgt. In Lima besteht dieselbe bei europäischen Ladungen in einer Commission an den Consignatair von 100 \$ und in einer Hafenagentur in Callao von 50 \$. Bei Ladungen von andern Plätzen der Küste wird aber nur die Hälfte bezahlt, und ebenfalls tritt für Schiffe mit Ballast eine Ermässigung ein. Ferner ist, wenn ein Schiff nach einem andern Hafen versiegelt, um Producte zu laden, nicht allein dort eine Agency zu bezahlen, sondern es wird demnächst im Clarirungshafen wieder eine neue Commission berechnet, so dass der Cpt. bei einer solchen Fracht wenigstens 50 \$ Commission zu zahlen hat. Dies gilt jedoch hauptsächlich nur für Peru, denn bei den Kupferabladungen von Chili bleibt man ge-

wöhnlich von der Commission befreit. Bei Salpeterabladungen von Iquique etc. beträgt dieselbe beispielsweise 3 Unzen.

Lootsgeld ist nirgends zu entrichten, da keine Lootsen gebraucht werden.

Gelegenheit zur Reparatur von Schiffen ist in Chili: in Valparaiso und Chiloe, und in Peru: in Callao, und dann in Guayaquil.

Frachten.

Die meisten Frachten, welche sich den Schiffen an der Westküste bieten, werden in Valparaiso geschlossen, nämlich theils von dort, theils von andern Plätzen der Küste ab, wogegen sich in Callao am Platze selbst ausser für englische Schiffe nicht viele Verwendung zeigt. Die verschiedenen Arten der Reisen möchten etwa wie folgt eingetheilt werden.

1) *Frachten nach Europa.*

Für einen Durchschnitt der Frachten nach England kann etwa 4 £ † Ton und als Unterschied dieser Fracht und derjenigen nach dem Continent 1 £ weniger angegeben werden, wenn der Preis nach England nämlich über 4 £ ist. Ist derselbe aber unter diesem Satze, so wird wenig oder gar kein Unterschied gemacht. Eine Fracht von 3 £ nach dem Continent würde auch zu schlecht sein, und selbst $3\frac{1}{4}$ und $3\frac{1}{2}$ £ ist nur mittelmässig zu nennen. Der niedrigste Satz nach England war ca. $3\frac{1}{2}$ £. — Zu diesen Angaben sind auch noch 5⁰/₀ Caplaken hinzuzurechnen.

2) *Frachten nach den Verein. Staaten.*

Dieselben variiren etwa zwischen 15 und 18 \$ (*american currency*) † Ton. Unter 15 \$ standen sie nicht.

Bei den oben erwähnten Frachten nach Europa wie nach Nord-America sind grösstentheils eine oder mehrere Versegelungen verknüpft, theils um die Producte zu laden, theils um die Licenzen zu holen und theils um zu clariren.

5) *Frachten an der Westküste selbst.*

A) von Valparaiso ab.

Von dort nach Plätzen der Küste, welche über Guayaquil hinaus liegen, stipulirt man die Fracht gewöhnlich † Monat, und solche ist nach Centro-America, Mexico und Californien für ein Schiff von 300 Tons selten weniger als 800 \$ † Monat gewesen. Für Frachten nach Plätzen

vor Guayaquil notirte man derzeit: nach Cobija $4\frac{1}{2}$ à 5 \$, nach Arica 5 à 6 \$, nach Callao 7 à 8 \$, nach Payta und Guayaquil 12 à 15 \$ fl Ton.

B) von Peru ab.

Auch in Callao bietet sich zuweilen Gelegenheit zur Befrachtung nach den nördlich belegenen Häfen der Küste, doch kommt dieselbe nicht so oft vor. Häufiger sind Reisen von Cerro cizul und Supe oder einem andern Nebenplatze in Peru mit Zucker nach Valparaiso, wofür die Fracht ca. $2\frac{1}{2}$ à 3 Rl. fl Q. beträgt; doch haben peruanische und chilenische Schiffe bei diesen Fahrten den Vorzug. Reisen von Huacho mit Salz nach Valparaiso werden meistens nur in Mangel einer andern Fracht für Schiffsrechnung gemacht.

C) von Centro-America etc. ab.

Von dort bieten sich zuweilen Frachten nach dem Süden; doch kann ich die Bedingungen, zu welchen diese geschlossen werden, nicht näher angeben.

4) *Frachten von Chili nach Brasilien, Montevideo etc.*

Dafür mag als Durchschnitt 9 à 11 \$ nach Montevideo und Buenos Ayres und 11 à 13 \$ nach Rio fl engl. Ton oder 1 \$ weniger fl Ton von 2000 fl angenommen werden.

Bei den unter den beiden letzten Rubriken 3 und 4 angeführten Frachten fallen auch häufig Versegelungen vor.

5) *Frachten nach den Inseln des Stillen Meeres und China, und theils retour.*

Sie kommen nicht sehr oft vor. Am häufigsten bieten sie sich von Valparaiso nach Tahiti dar, für welche Reise etwa ein Satz von 8 \$ fl Ton anzugeben. Nach den Sandwich Inseln wird etwa 15 \$ bezahlt. Zu den Reisen nach China und retour werden meistens chilenische und peruanische Schiffe genommen. Nach China wird selten etwas ausgeführt, doch können in Ballast dahin gehende Schiffe oft blos für Beförderung von Briefen einige 100 \$ nebenbei verdienen.

6) *Die Fracht für Gold-, Silber- und Contanten-Sendungen*

beträgt an der Küste selbst für Kauffahrer etwa $\frac{1}{2}\%$ vom Werth; Kriegsschiffe aber, die hier am häufigsten deren Beförderung übernehmen, erhalten der grösseren Sicherheit wegen mehr. Für Sendungen nach Europa ist die Fracht etwa mit 1 à $1\frac{1}{2}\%$ anzugeben.

Ueber den Gehalt des Tons ist Folgendes zu merken. Unter der Tonelada versteht man oft die Tonelada von 2000 \mathfrak{H} span., ebenso häufig aber, wie auch z. B. bei Berechnung des Tonnengeldes, ist der englische Ton gemeint. Auf die verschiedenen deutschen Commerzlasten und auf die dänische werden dabei gewöhnlich 2 engl. Tons gerechnet, obwohl dieser den Schiffern günstige Ansatz nicht selten bestritten wird. Bei Befrachtungen nach Europa und Nord-America rechnet man \mathfrak{H} Ton von 2240 \mathfrak{H} engl. ausgeliefertem Gewicht, bei solchen nach Rio, Montevideo und den Inseln im Stillen Meere \mathfrak{H} engl. Ton oder \mathfrak{H} Ton von 2000 \mathfrak{H} span., oder \mathfrak{H} 40 Cub. Fuss, und bei denen an der Küste selbst \mathfrak{H} Ton von 2000 \mathfrak{H} span. oder \mathfrak{H} 40 Cub. Fuss. — Caplaken bestehen als feste Usance nur bei den Reisen nach Europa; bei andern Fahrten kommen sie wohl einzeln vor, werden aber sehr ungern zugestanden, und man schreibt statt deren oft lieber verhältnissmässig höhere Frachtpreise in die Connossemente ein.

Folgende Notiz über Beiladung von leichten Gütern bei schwerer Ladung werden Capitaine dienlich finden. Ein Schiff mit completer (aber nicht voller) Ladung Salpeter an Bord kann selten mehr als 6 Ballen Schaafwolle à 80 \mathfrak{H} für jeden Ton register dabei laden, und mit completer Ladung von Kupfererz ungefähr 7 Ballen \mathfrak{H} Ton, so dass ein Schiff von 300 Tons register mit 6000 Q. Salpeter an Bord 1800 Ballen Schaafwolle, und ein Schiff mit demselben Quantum Kupfererz ca. 2100 Ballen dabei laden könnte. Von Alpaca Wolle kann dagegen nur ein geringeres Quantum von Ballen verstauet werden.

Montevideo

und

Buenos Ayres.

Der gegenwärtige Bericht über den Handel der La Plata-Staaten kann jetzt nur in gewissen Theilen noch von practischem Interesse sein. Seitdem die Corvette im Jahre 1847 die dortigen Häfen besuchte, haben freilich die Feindseligkeiten, welche schon seit einer so langen Reihe von Jahren unter den verschiedenen Theilen des Landes herrschen, und das Emporblühen dieser schönen, von der Natur so reich ausgestatteten Landstriche verhindern, noch keineswegs ihr Ende erreicht, die Umstände aber demungeachtet, während ich dieses schreibe, doch bereits nicht unwesentliche Veränderungen erlitten. Während zu jener Zeit nämlich der ganze Ein- und Ausfuhrhandel seinen Weg über Montevideo nahm, zieht sich jetzt nach der aufgehobenen Blockade der Haupttheil des Geschäftes nach dem für den innern Handel günstiger belegenen Buenos Ayres hin, und Montevideo nimmt daher an Bedeutung wieder ab. Ob hierin abermals wieder ein Wandel stattfinden wird, muss sich zeigen; ehe indess die Streitigkeiten nicht völlig ihre Endschaft erreicht haben werden, wird es überhaupt nicht möglich sein, etwas Positives und Zuverlässiges über die mercantilen Zustände des Landes zu sagen, und so beschränke ich mich denn darauf, das, was ich über den Handel der La Plata-Staaten, so wie derselbe unter den damaligen Verhältnissen bestand, aufgezeichnet habe, in unveränderter Gestalt hier wiederzugeben. Dasselbe mag wenigstens dazu dienen, einstweilen einen Standpunkt der Beurtheilung zu bieten, und dazu beitragen, zu zeigen, in welchem Grade die La Plata-Staaten in commercieller Beziehung für Deutschland schon jetzt von Bedeutung sind, und welche Wichtigkeit, wenn die Ruhe

dort einst wieder hergestellt sein wird, sie noch künftig für unser Vaterland haben können. Vielleicht ist jetzt, nachdem England und Frankreich sich von ihrer Einmischung in die dortigen Angelegenheiten zurückgezogen, eine Ausgleichung der Feindseligkeiten näher gerückt. Mögen dieselben endlich einmal ein Ende nehmen, und der von den Bewohnern des Landes langersehnte Friede eintreten.

Indem ich die obigen Bemerkungen bei Durchsicht des nachfolgenden Berichtes zur Berücksichtigung empfehle, füge ich noch hinzu, dass ich Letzteren nicht in dem Grade ausführlich und vollständig geben kann, wie ich die übrigen in den resp. Theilen dieses Werkes gegebenen Nachrichten mitzutheilen im Stande bin. Dies hat seinen Grund theils eben in der aus dem unruhigen Zustande des Landes hervorgehenden Leblosigkeit des Handelsverkehrs, sowie in dem Mangel an hinreichenden Nachweisungen über die Bewegung des Handels überhaupt, und theils in einem ernsten Unwohlsein, welches mich zu jener Zeit befallen hatte. Diese verschiedenen Umstände verhinderten mich leider, meine Einsammlungen mit günstigerem Erfolge und mit der sonst gewohnten Thätigkeit zu betreiben.

Der langwierige Kriegszustand, in welchem sich die La Plata-Staaten befinden, und die dort herrschenden fortwährenden Unruhen müssen natürlich auf den Handels- und Schifffahrtsverkehr derselben mit dem Auslande und in den verschiedenen Provinzen selbst einen höchst störenden Einfluss äussern. Dennoch ist diese Störung, so gross sie auch sein mag, nicht in einem solchen Grade vorhanden als man sie in seit so langen Jahren mit Krieg überzogenen Ländern vermuthen sollte, und als sie unter andern Verhältnissen als den hier herrschenden statt haben würde. Der politische Zustand der La Plata-Staaten, sowie er im Jahre 1847 war, ist im Uebrigen zu allgemein bekannt, als dass es nöthig wäre, näher auf denselben einzugehen. Nur insofern selbiger von der damaligen Art und Weise, wie das Geschäft mit dem Auslande betrieben wurde, einen deutlichern Begriff geben kann, soll er hier mit einigen Worten berührt werden.

Durch die Intervention Englands und Frankreichs in die Angelegenheiten der La Plata-Staaten, und daher durch deren Schutz wurde bekanntlich *Montevideo*, die Hauptstadt des Staates Uruguay,*) dem

*) Oder wie derselbe seiner Lage am östlichen Ufer des La Plata Stromes wegen, genannt wird: *La-banda oriental* oder *la republica oriental del Uruguay*.

Handel mit dem Auslande zur See frei und offen gehalten, während aber durch die Belagerung von Rosas' Truppen schon seit 4 Jahren jede Verbindung mit dem Innern des Landes dort abgeschnitten war. *Buenos Ayres* hingegen, die Residenz des Präsidenten Rosas und die Hauptstadt der Confederacion Argentina (der übrigen, oder, wie Rosas will, der sämmtlichen La Plata-Staaten) war von den genannten beiden europäischen Mächten seit September 1845 blockirt, und daher für fremde Schiffe unzugänglich. Diese Blockade war aber in gewisser Beziehung nur dem Namen nach eine solche zu nennen, denn wenn auch keine grössere Handelsschiffe den Hafen besuchen durften, so gingen doch fortwährend eine Menge kleinerer Fahrzeuge unter argentinischer Flagge unmolestirt zwischen Buenos Ayres und Montevideo, theils um europäische Waaren nach ersterem Platze zu bringen, und theils um Landesproducte von da nach Montevideo zur Ausfuhr hinzuführen. Auf diese Weise ward noch immer ein den bestehenden Verhältnissen nach bedeutender Handel mit Buenos Ayres betrieben. Dennoch aber, wie man sich dieses leicht vorstellen kann, wurde der Absatz europäischer Fabricate einerseits durch die erhöhten Verschiffungskosten und durch den zwiefach zu entrichtenden Zoll *) ausserordentlich erschwert, und dann war überhaupt die ganze Handelsthätigkeit des Landes durch die Uneinigkeiten, welche unter den verschiedenen Staaten der argentinischen Confoederation herrschten, und weil Land und Einwohner durch den langwierigen Krieg an Mitteln und Kräften erschöpft waren, so sehr gelähmt, dass sich dieselbe gegen frühere Jahre in bedeutendem Grade vermindert hatte. So herrschte denn in Buenos Ayres namentlich im Importhandel eine grosse Leblosgkeit. Auch die Ausfuhr von Producten war sehr geringe geworden, theils ebenfalls in Folge des geschwächten Zustandes des Landes, hauptsächlich aber auch aus dem Grunde, weil die sonst dort eintreffenden Zufuhren aus mehreren Theilen des Innern seit der Dauer der Blockade grösstentheils immer direct nach Montevideo gingen. Auf diesem Platze dagegen concentrirte sich derzeit alles ausländische Geschäft, denn, während solches sonst zwischen den beiden Hauptplätzen getheilt wurde, mussten daselbst jetzt alle Zufuhren gelandet, und alle Producte von da verschifft werden. Die Einfuhr hatte sich freilich auch dort verringert, war aber dennoch nicht unbedeutend zu nennen, weil der Platz zur See der einzig offne war,

*) Man sehe den Abschnitt über das Zollwesen nach.

und verschiedene Orte im Innern des Landes, welche sonst zum Theil ihren Bedarf von Buenos Ayres nahmen, versorgte, und weil die im Hafen liegende, sehr ansehnliche Anzahl von Schiffen immer einen lebhaften Begehre für verschiedene Gegenstände hervorrief. Die Producten-Ausfuhr war weit bedeutender als früher, weil sie zugleich diejenige von Buenos Ayres und die Zufuhren aus dem Innern, welche sonst nach letzterem Orte gingen, mit einschloss.

Die Stadt *Buenos Ayres*, an der Südwestseite des Rio de la Plata in Lat. $34^{\circ} 36'$ S. und Long. $58^{\circ} 24'$ W. v. Grch. belegen, obwohl sie bisher die wichtigste in den an die Gewässer des ebengenannten Stromes grenzenden Staaten gewesen, war demnach im Jahre 1847 für den Handel mit dem Auslande von geringerer Bedeutung. Sobald indess die Blockade dort einmal aufgehoben werden sollte, wird sie auch wahrscheinlich ihre frühere Stellung als der grösste Handelsmarkt des Landes wieder einnehmen, wenigstens so lange die Argentinier die Fortbildung des Verkehrs in Montevideo zu unterdrücken im Stande sein werden. Buenos Ayres scheint auch durch seine Lage in dem grossen Staate La Plata (und der Provinz Buenos Ayres) und am Ausflusse der beiden Arme des Stromes gleichen Namens, nämlich des Paraná und des Uruguay, zum nächsten Versorgungsplatz des hauptsächlichlichen Theiles des Gesamtstaates, sowie zur Hauptniederlage der Producte des Landes bestimmt zu sein, während das Handelsgebiet von *Montevideo* sich nicht über so viele und grosse Landestheile erstreckt. Dagegen ist aber letzterer Ort, an der Nordostseite des Stromes, nahe am Ausgange desselben in die See, in Lat. $34^{\circ} 54'$ S. und Long. $56^{\circ} 13'$ W., für den Seeverkehr ungleich vortheilhafter belegen, und hat einen guten Hafen, während bei Buenos Ayres sich nur eine offene Rhede findet, auf welcher der Aufenthalt der Schiffe häufig mit Gefahr und immer mit grösseren Kosten verknüpft ist. Montevideo wird daher als der beste Seehafen der La Plata-Staaten, und dabei als Stapelort sowohl für die Einfuhr als die Ausfuhr der Republik Uruguay und auch der am Paraná belegenen Staaten für den Handel immer von wesentlicher Bedeutung sein, und, sobald der Verkehr sich dort nur frei entwickeln kann, einen grossen Theil der Handelsthätigkeit von Buenos Ayres an sich ziehen können. Die Bedeutung der beiden Städte und das Verhältniss derselben zu einander wird sich erst deutlicher herausstellen, wenn endlich einmal die politischen Zustände dort eine festere Gestalt angenommen haben werden.

Ueber die Grösse der Einfuhr nach den La Plata-Staaten, so wie solche zu jener Zeit über Montevideo dem Lande zugeführt wurde, besitze ich keine ausführlicheren statistischen Angaben, als die, welche ich der in der Beilage M. M. enthaltenen „*Revista comercial*“ des ersten Trimesters von 1847“ entnehme. Da darin aber nur die eingeführten Quantitäten und nicht der Werth der Waaren aufgeführt, so ist eine Berechnung des Letztern leider nicht möglich. Ich muss mich daher darauf beschränken, bei dem folgenden Abschnitt über die Importe bei den hauptsächlichsten Artikeln das im ersten Trimester 1847 zugeführte Quantum dort zu nennen, und einige weitere Bemerkungen über die Grösse des Bedarfs derselben hinzuzufügen. Was im Uebrigen die erwähnte „*Revista comercial*“ im Allgemeinen über die Einfuhr, sowie mit mehrerer Ausführlichkeit über die exportirten Producte und über den Schifffahrtsverkehr anführt, fasse ich in Folgendem zusammen.

Es besuchten den Hafen von *Montevideo* im ersten Trimester 1847:

	Schiffe	24	von	3018 Tons
Sardinische	∕	17	∕	3354 ∕
Englische	∕	17	∕	3547 ∕
Verein. Staaten	∕	14	∕	2563 ∕
Spanische	∕	13	∕	2019 ∕
Brasilianische	∕	11	∕	2059 ∕
Deutsche	∕	10	∕	2069 ∕
Französische	∕	6	∕	911 ∕
Uruguayische	∕	5	∕	715 ∕
Dänische	∕	3	∕	566 ∕
Holländische	∕	2	∕	334 ∕
Schwed. und Norwegische	∕	1	∕	350 ∕
Argentinische	∕	1	∕	105 ∕
Chilenische	∕		∕	

zusammen 124 Schiffe von 21610 Tons.

In demselben Zeitraum	kamen von:	gingen nach:
Brasilien	61	58 Schiffe
Spanien und Besitzungen (Havana)	19	18 ∕
Frankreich	7	20 ∕
Deutschland und Belgien	4	19 ∕
England	5	15 ∕
Verein. Staaten	12	4 ∕
	Transp. 108	134 Schiffe

In demselben Zeitraum	kamen von:	gingen nach:
	Transport 108	134 Schiffe.
Italien	6	5 ∷
Portugal und Besitzungen, nämlich von Lissabon, Cap Verde, Isla de Mayo und Isla de Sal . . .	6	0 ∷
Chili	3	2 ∷
Russland (Libau)	1	0 ∷
	124	141 Schiffe

und ferner Küsten- und Flussfahr-
zeuge von und nach dem Innern 986 365 mit Ladung.

Die Ausfuhr betrug von *Montevideo* in demselben Zeitraum :

Artikel	nach Deutschland u. Belgien	England	Frank- reich	Spanien und Havana	Italien	Verein- Staaten	Brasi- lien	Total
Rindhäute, trockne, Stk.	223,903	5,364	131,180	49,565	30,962	32,175	2,664	475,812
do. gesalz. ∷	6,985	76,461	27,226	5,528	9,157	—	—	125,357
Pferdehäute ∷	—	29,167	1,888	4,331	—	—	—	35,386
Kalbfelle ∷	2,167	1,030	4,471	10,671	194	175	204	18,948
Felle von ungeborenen Kälbern ∷	—	—	1,629	7,674	2,349	—	100	11,752
Schaaffelle ∷	1,380	53,140	343,682	—	7,032	16,788	26,421	448,443
Rehfelle ∷	—	—	—	—	384	—	—	384
Ziegenfelle ∷	—	—	—	—	—	1,004	—	1,004
Wolfsfelle ∷	—	1,940	—	—	—	600	—	2,540
Nutria felle ₧	—	3,062	4,620	—	—	15,215	—	22,897
Schaafwolle Arr.	758	18,599	12,194	335	1,463	10,771	1,136	45,256
Fleisch, tr. ges. Q.	5,192	17,640	5,081	—	269	300	15	28,495
Talg und Fett Arr.	—	43,581	2,107	468	199	—	8,549	54,904
Rindhörner Stk.	17,466	147,257	87,091	15,175	11,996	—	22,100	301,087
Pferdehaare Arr.	—	—	—	51,712	—	—	2,944	54,660
Straussfedern ₧	—	—	16,782	3,675	—	5,222	2,100	27,779
Klauen Stk.	—	12,625	17,289	11,079	—	—	1,640	42,633
Werth der Ausfuhr in \$	608,388	507,733	503,680	300,389	100,395	87,387	26,048	2,134,020

Ueber die Ausfuhr von Producten von *Buenos Ayres* in den letzten Jahren von 1842 bis 1846 kann ich die folgenden Tabellen mittheilen.

Ausfuhr von Buenos Ayres, im Jahre 1842.

Nach	Ochsen- u. Kuhhäute trockne | gesalz.		Pferde- Häute	Felle					Pferde- Haare Arr.	Wolle Arr.	Fleisch Q.	Talg Arr.	Hörner Stk.	Kno- chen Tons	Häute- Abfall Q.
				Nutria- W	Chin- chilla- Dtz.	Schaa- f- Dtz.	Kalb- Dtz.	Reh- Dtz.							
England	50,959	166,772	24,840	265,510	200	17,974	196	—	23,293	40,567	—	266,313	272,000	2,461	798
Frankreich	167,580	139,072	4,667	77,727	—	53,595	789	4,107	35,671	145,720	—	25,914	165,000	23	—
Antwerpen	43,747	13,683	—	—	—	—	—	—	1,560	7,025	—	200	58,000	—	3,628
Cowes u. Falmouth	142,810	7,696	—	—	—	—	142	—	1,071	2,675	—	2,700	22,000	244	—
Hamburg	41,800	6,900	—	—	—	—	—	—	4,388	5,363	—	4,712	12,000	—	—
Bremen	20,094	3,700	—	—	—	—	—	—	1,280	—	—	380	—	—	—
Spanien	176,336	5,136	6,500	—	—	2,515	1,087	—	—	5,910	—	2,270	16,000	—	—
Italien	75,248	15,548	2,474	—	—	890	955	—	4,734	16,114	—	90	—	—	—
Verein. Staaten . .	255,348	22,822	7,336	66,426	—	17,957	2,112	5,434	12,746	134,986	5,400	7,484	469,000	45	6,310
Havana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59,076	1,250	—	—	—
Div. Häfen	11,846	1,100	—	—	—	—	—	—	—	750	—	18,472	10,000	10	—
Brasilien	29,616	—	—	7,215	—	250	—	—	205	—	72,166	29,164	7,000	—	—
Total:	1,015,384	382,429	45,817	416,878	200	93,181	5,281	9,541	84,948	359,110	136,642	358,949	1,026,000	2,783	10,736

Ausfuhr von Buenos Ayres, im Jahre 1843.

Continent	471,314	42,160	2,119	58	—	2,850	—	—	5,585	9,816	—	4,000	78,830	—	2,443
England	33,425	300,374	32,765	46,985	589 $\frac{3}{4}$	18,344	321	159	40,844	87,410	2,200	346,114	514,259	—	104
Frankreich	246,807	150,120	24,430	2,793	3	69,625	56	724	43,619	114,175	—	8,638	176,664	500	—
Nord-America . . .	300,717	15,008	1,145	46,499	—	1,771	909	—	9,276	241,620	2,679	—	292,386	3	704
Spanien	271,832	3,892	4,009	50	—	2,985	2,863 $\frac{1}{2}$	1,211	60	2,430	—	—	7,200	8	20
Genua	97,543	37,728	3,746	200	—	2,353	5,866 $\frac{1}{2}$	420	5,372	43,002	—	3,590	51,100	—	2,234
Brasilien	27,514	228	—	—	—	75	—	—	—	60	80,507	22,240	2,000	4	20
Havana	164	—	—	—	—	—	—	—	—	150	93,181	1,200	2,000	—	—
Valparaiso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	265	11,956	—	—	—
Portugal	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,000	—	—	—
Total:	1,449,816	549,510	68,214	96,585	592$\frac{3}{4}$	98,003	10,016	2,504	104,756	498,663	178,832	414,738	1,124,439	515	5,525

Ausfuhr von Buenos Ayres, im Jahre 1844.

Nach	Ochsen- u. Kuhhäute		Pferde- Häute	Felle. Dtz.					Pferde- Haare. Arr.	Wolle Arr.	Fleisch Q.	Talg Arr.	Hörner Stk.	Knochen Tons	Häute- Abfall Q.
	trockne	gesalz.		Nutria-	Chin- chilla-	Schaaf-	Kalb-	Reh-							
England	10,081	490,417	37,238	3,005	155	10,600	202 $\frac{1}{6}$	550	20,758	96,479	4	395,335	685,380	529 $\frac{1}{2}$	230
Frankreich	160,006	64,093	436	—	—	75,445	805 $\frac{1}{2}$	—	27,330	94,800	3	50,110	116,644	233	604
Holland u. Belgien	132,333	17,874	—	—	—	—	—	—	1,233	2,527	—	3,014	27,930	—	3,915
Cowes u. Falmouth	269,197	89,292	117	—	—	—	148 $\frac{1}{3}$	—	2,211	9,547	—	94,571	69,700	205	—
Hamburg	26,666	1,262	100	—	—	—	—	165	180	—	—	—	—	—	—
Bremen	36,791	4,557	—	—	—	—	47	52	240	—	—	2,280	—	—	—
Spanien	181,337	400	660	—	—	956	2039 $\frac{1}{2}$	—	60	1,116	—	—	3,800	—	62 $\frac{1}{2}$
Portugal	—	7,217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,750	—	—
Italien	42,856	26,063	309	—	—	2,708 $\frac{1}{4}$	1628 $\frac{7}{12}$	1,200	324	54,605	—	17,575	67,237	—	4,204
Verein. Staaten . .	221,490	25,176	1,124	18,103 $\frac{1}{2}$	72	34,603 $\frac{3}{4}$	126	4,500	22,358 $\frac{7}{10}$	351,542	—	—	271,880	—	5,087 $\frac{1}{2}$
Havana	1,005	—	—	—	—	48	—	—	—	160	213,359	1,356	19,800	—	—
Brasilien	4,900	—	—	150	—	—	—	—	—	—	129,575	12,291	10,000	—	—
Div. Häfen	1,132	—	—	—	—	—	—	—	—	60	1,285	47,610	—	—	18
Total :	1,087,794	726,351	39,984	21,258$\frac{1}{2}$	227	124,361	4,997$\frac{1}{12}$	6,467	74,694$\frac{7}{10}$	610,836	344,226	624,142	1,276,121	967$\frac{1}{2}$	14,121

Ausfuhr von Buenos Ayres, im Jahre 1845, bis zur Blockade (Octob.)

England	44,293	433,314	58,458	14,895	870	8,562	574	1,080	26,745	124,211	—	455,484	423,688	278	1,050
Frankreich	210,273	59,807	200	500	—	53,265	640 $\frac{1}{3}$	243 $\frac{1}{2}$	26,345	106,601	—	27,670	146,727	<small>u.Stk. 1,244,340</small> T. 51	845
Holland u. Belgien	279,986	21,664	—	—	—	1,050	—	—	2,750	17,520	—	7,000	48,705	<small>u.Stk. 55,000</small>	—
Falmouth	175,900	9,677	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,000	—	—
Hamburg u. Altona	150,149	8,356	—	—	—	60	—	200	1,288	990	—	1,200	10,500	—	—
Bremen	29,371	2,535	—	—	—	—	550	—	350	240	—	—	—	—	—
Spanien	199,242	4,174	1,666	—	10	1,550	3,018	—	—	450	—	—	—	—	310
Italien	70,881	11,945	60	—	—	4,417	751 $\frac{1}{2}$	360	1,256	35,957	—	7,382	37,923	—	94
Verein. Staaten . .	191,647	8,651	657	20,830 $\frac{1}{2}$	—	45,357	1,337	1,440	10,397	415,535	—	190	514,682	<small>Stk. 99,000</small>	8,250
Havana	1,319	—	—	—	—	100	—	—	—	97	176,682	4,660	10,500	—	—
Brasilien	31,642	4,497	1,780	1,700	—	1,718	232	—	480	3,154	100,067	4,013	11,750	—	280
Div. Häfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,000	—	—	—
Total :	1,384,703	564,620	62,821	37,925$\frac{1}{2}$	880	116,079	7,102$\frac{5}{6}$	3,323$\frac{1}{2}$	69,611	704,755	276,749	532,599	1,215,475	T. 329 <small>u.Stk. 1,398,340</small>	10,829

Ausfuhr von Buenos Ayres
vom 1. Nov. 1845 bis 31. Decbr. 1846, während der Blockade.

Trockene Rindhäute . . .	Stk.	352,193
Gezalzene	≐	66,907
Pferdehäute	≐	46,941
Kalbfelle	≐	13,681
Felle von ungeb. Kälbern	≐	8896
Schaaffelle	Dtz.	54,310
Nutria-felle	℥	130,000
Schaafwolle	Arr.	140,874
Trocken gesalz. Fleisch	Q.	19,757
Talg	Arr.	6158
Rindhörner	Stk.	171,011
Pferdehaare	Arr.	29,159
Straussfedern	℥	28,996
Häute-Abfall	Arr.	286

Alles nach Mon-
tevideo in ca. 1200
klein. Fahrzeugen.

Anmerkung. — Der Export von Talg und Fleisch war erst seit den letzten Monaten erlaubt gewesen, und musste bei der Ausfuhr ein Attest geliefert werden, dass diese Artikel in Montevideo blieben, und nicht weiter verschifft wurden. — Die bedeutende Abnahme der Ausfuhr von Buenos Ayres seit der Blockade hat, wie bereits bemerkt, ihren Grund hauptsächlich darin, dass die in gewöhnlichen Jahren von Entre Rios und den innern Flussgebieten des Paraná dahin gehenden Producte seitdem nach Montevideo versandt wurden.

Der Verkehr, welchen die La Plata-Staaten mit Brasilien betreiben, ist allerdings bedeutend, beschränkt sich jedoch auf einen ansehnlichen Import von Reis, Mais, Zucker, Taback, Holz und andern brasilianischen Producten, während nur wenig dahin ausgeführt wird, und die Schiffe daher grösstentheils in Ballast zurückgehen. Der wichtigste Ausfuhrartikel nach Brasilien ist wie auch nach Havana das trocken gesalzene Fleisch. — Mit den meisten europäischen Staaten, sowohl mit den nördlichen wie den südlichen, und mit Nord-America findet ein lebhafter Umsatz statt. Von den Producten der La Plata-Staaten erhalten Deutschland, Frankreich und England das grösste Quantum. Der Export nach Deutschland ist nach den obigen Tabellen über Buenos Ayres nicht in seinem vollen Umfange zu erkennen, da die Bestimmungen der nach dem Continent und dem Canal gegangenen

Schiffe nicht genau gegeben und gesondert sind. Richtiger ist die in der „Revista comercial“ gemachte Eintheilung, in welcher die Ausfuhr nach Deutschland und Belgien zusammengeworfen ist, weil fast alle nach Antwerpen gehenden Ladungen für Deutschland bestimmt sind. Aus dieser ersieht man, dass Deutschland den ersten Rang unter den von den La Plata-Staaten exportirenden Ländern behauptete.

Wenn man das im ersten Trimester 1847 von Montevideo exportirte Quantum für das ganze Jahr als Richtschnur nehmen kann, so würde der Gesamtwertb der Ausfuhr per Jahr $8\frac{1}{2}$ Mill. \$ betragen. Den Tabellen über Buenos Ayres zufolge mag die jährliche Ausfuhr von da allein vor der Blockade etwa einen ähnlichen nur etwas höheren Werth ergeben. Zu jener Zeit war der Export von Montevideo weniger erheblich, und so zeigt es sich denn, dass, wenn die Ausfuhr in den Kriegsjahren sich auch allerdings vermindert hat, diese Abnahme, wie bereits im Eingange gesagt, doch nicht in dem Grade stattgefunden hat, wie man es bei so störenden Verhältnissen glauben sollte. Die unvollständigen Daten über die letzten Jahre könnten dabei allerdings in etwas täuschen, aber es wurde mir ebenfalls mündlich von mehreren Seiten bestätigt, dass die Ausfuhr trotz der Blockade und des Krieges nicht sehr wesentlich geringer als früher war, und dass jedenfalls das Importgeschäft derjenige Zweig des Handels war, welcher am meisten litt. Wie hätte aber ein so gesegnetes Land wie die La Plata-Staaten in den letzten 20 Jahren die Mittel, welche ihm die Natur gegeben, ausbeuten, und in welchem Grade hätte die Production desselben zunehmen können, wenn dort Ruhe und Friede geherrscht hätte? Ungeheure Strecken fruchtbaren Bodens liegen unbewohnt und vernachlässigt, und selbst von den nothwendigsten Lebensmitteln werden noch jährlich ansehnliche Quantitäten vom Auslande zugeführt. Die fortwährenden Erpressungen und die Vertheuerung der Lebensbedürfnisse, welche den Bewohnern das Erworbene wieder entziehen, die Unsicherheit des Eigenthums, welche namentlich im Innern herrscht, ein zerrüttetes Geldwesen und zerrüttete Finanzen haben den Wohlstand des Landes tief erschüttert, und es wird auch bei wiederhergestellter Ruhe trotz der grossen natürlichen Hilfsquellen desselben noch manches Jahr dazu erforderlich sein, um diese Wunden zu heilen. Möge aber wenigstens jetzt das Ende der Feindseligkeiten nicht mehr fern sein.

Importartikel.

Was zunächst die Einfuhr von europäischen Industrie - Artikeln nach den La Plata-Staaten betrifft, welche an Werth die bedeutendste ist, so kann ich mich zur Vermeidung von Wiederholungen in Betreff des Bedarfes der verschiedenen Gegenstände im Allgemeinen auf das bei dem Bericht über die Westküste von America Gesagte beziehen. Die Bevölkerung besteht auch hier aus den Nachkommen der alten spanischen, nur dass eine grössere Anzahl von Eingewanderten anderer Nationen, wie namentlich Franzosen, Italiäner und Deutsche sich hier finden. Der Verbrauch von Waaren ist demnach, wenn auch im Einzelnen Verschiedenheiten darbietend, doch im Allgemeinen ein ähnlicher wie dort, und wird von denselben fremden Ländern wie an der Westküste, nämlich hauptsächlich von England, Frankreich, Deutschland und den Verein. Staaten befriedigt. Man hat in letzterer Zeit die Aufmerksamkeit der deutschen Auswanderer vielfach auf die La Plata-Staaten hingelenkt. Wenn sich später unter günstigeren Verhältnissen eine noch grössere Anzahl deutscher Bewohner dort bilden sollte, so dürfte dies, gleich wie es sich in Nord-America gezeigt hat, auch einen merklichen Einfluss auf die Vermehrung des Verbrauches deutscher Waaren äussern.

Demnächst ist die Einfuhr von Getränken und Provisionen eine sehr wichtige. Der Absatz der Letzteren wird indess ohne Zweifel künftig in dem Maasse abnehmen, wie der Ackerbau im Lande selbst bei eintretenden bessern Zeiten einen grösseren Ertrag von Erzeugnissen liefern wird. Schiffsmaterialien und Metalle haben bisher ebenfalls einen ansehnlichen Absatz gefunden, gleich wie die Anbringung ganzer Ladungen von Holz, Steinkohlen und namentlich Salz zur Belegung des Verkehrs wesentlich beitragen.

Während der Blockade von Buenos Ayres wurde natürlich Alles nach Montevideo dirigirt, das für diesen Markt Geeignete dort behalten, und das für ersteren Ort Passende dahin weiter gesandt, auf welches Letztere derzeit somit ein doppelter Zoll fiel. Bei den einzelnen Preisangaben, welche untenstehend folgen, wird man die damaligen Verhältnisse und den Cours zu berücksichtigen haben; ebenso ist wohl darauf zu achten, dass der Peso (\$) in Montevideo einen sehr verschiedenen Werth von demjenigen in Buenos Ayres, wo der Papierthaler damit gemeint ist, hat. (Man sehe den Abschnitt über das Rechnungs-

wesen nach.) — Die angegebenen Quantitäten der Einfuhr sind vom ersten Trimester 1847, und findet sich bei selbigen beibemerkt, in wie weit die verschiedenen Staaten Europas am Import der einzelnen Artikel participiren. Ich brauche nach dem bereits oben Gesagten wohl kaum darauf hinzudeuten, dass die La Plata-Staaten in ruhigen Zeiten einer weit grösseren Einfuhr fähig sein werden.

Manufacturwaaren. — Impt. mit Einschluss von Metallwaaren:

3229 Colli. Bei diesem Artikel verweise ich namentlich auf das im Berichte über die Westküste im Allgemeinen darüber Gesagte. Eine Hauptsache bei allen gedruckten und gefärbten Stoffen ist ebenfalls hier, dass dieselben nach dem neuesten Geschmacke gesandt werden, sowie dass auf Farbe, Sortiment, Proben, etc. die gehörige Aufmerksamkeit verwandt wird. Auch ist bei vielen Gegenständen die geeignete Jahreszeit zur Einsendung derselben wohl zu beachten. Von den verschiedenen Geweben wird von Baumwollenwaaren das grösste Quantum eingeführt, nämlich hauptsächlich *Shirtings*, *Domestics* (besonders ungebleichte), *Prints*, *Mousseline*, *Strümpfe* u. s. w.; der Verbrauch von Leinen hat auch hier sehr abgenommen, so dass im Wesentlichen nur die feineren Gattungen wie *Irlandas*, *Bretañas* etc. gehen; von Seidenwaaren aller Art ist der Consum ziemlich ansehnlich, und ebenfalls bedeutend ist derjenige von Wollenwaaren. Von Letzteren sind *Tuche* und *Bayetas-Stoffe* die beiden Hauptartikel. Es werden sowohl feine wie grobe Tuche nach den La Plata-Staaten exportirt; die verschiedenen Qualitäten sind nach den derzeitigen Verkaufspreisen in Montevideo etwa von $1\frac{1}{4}$ bis 6 \$ ₣ Yd. anzugeben. Die geringste Gattung, in blauer und rother Farbe, wird nur für das Militair gekauft; die übrigen Sorten dienen zur Bekleidung der eigentlichen Bevölkerung. Vom stärksten Consum ist das grobe Poncho-Tuch, welches von der geringen Classe der Bewohner zu Mänteln (Ponchos) verwandt wird. Davon sind 10 Stk. von 70 à 72'' Breite und 25 à 30 Yds. Länge, alle blau, in einen Ballen zu packen, zu Preisen von $2\frac{1}{2}$ bis $3\frac{3}{4}$ \$ ₣ Yd. Ferner gehen andre geringe Sorten, welche zu Hosen und Röcken gebraucht werden, in Breite von 60'', Hauptfarbe dunkelblau; und feinere Gattungen von 4 bis 6 \$ in derselben Breite, Hauptfarbe schwarz und blau. — Von Bayetas-Stoffen (plüschartigen), wovon 12 Stk. in einen Ballen kommen, sind zu nennen: *Bayetas de pellow*, mit langen Haaren, 2 Varas brt., 50 à 55 Yds. lg., Farben ponceau, cafe und rosa, Preis 18 \$ Papier ₣ Yd.; *de dos frisas*, auf

beiden Seiten kurz gerauft, 58 à 60'' brt., nur ponceau, Preis 12 \$; *de forro*, zu Futter, auf einer Seite kurz gerauft, nur ponceau, Preis 5 à 6 \$; und *Bayetones*, ein stärkerer, dickerer und fester gewebter Stoff mit kurzem Plüsch, 52'' brt., 35 à 45 Yds. lg., in weiss, schwarz, blau und cafe, Preis 8 à 10 \$. Mit diesen Preisen sind Papierthaler in Buenos Ayres gemeint; und ich nenne sie nur, um den ungefähren Werth der Artikel und den Unterschied der Sorten anzugeben. — Die Farbe Roth spielt zu Ehren und zu Liebe des Präsidenten Rosas bei vielen Manufacturwaaren die Hauptrolle. Jeder, welcher derzeit: „*Viva la confederacion argentina! Mueran los salvages unitarios!*“ schrie und schrieb, trug entweder eine rothe Weste oder doch ein rothes Band um den Hut oder im Knopfloch.

Metalle. — Impt. von England: 334 Barren und 57 Bündel Eisen, 12 Kisten Stahl und 6 Kisten Bleiplatten. Der grösste Bedarf besteht für englisches Eisen und spanisches Blei.

Schiffs- und andre Materialien. — Impt. von Segeltuch 427 Packen, von Tauwerk 1049 Rollen, von Theer 257 To., von Pech 100 To., von Harz 50 To. und von Leinöl 65 Krüge, von Nord-America und hauptsächlich von Deutschland; von Farbe 880 Colli, besonders von England. Es mögen bei einer Sendung kommen: 300 Q. Tauwerk, 40 Stk. russ. Segeltuch, 40 Stk. Raventuch, 10 Stk. Flaggentuch, 100 To. Theer, 100 To. Pech und 200 Krüge Leinöl à 3 Gall.

Provisionen. — Bedeutende Einfuhr ins Besondre von Mehl nach Montevideo. Dasselbe kommt in Fässern von 200 F engl. von Chili, Brasilien, einigen Plätzen Europas und hauptsächlich von den Verein. Staaten, namentlich von Baltimore.

Einfuhr von *Mehl* in Montevideo im Jahre 1846.

	Fässer	Durchschnitts- preis an Bord	Werth	Zoll (35 $\frac{0}{0}$)
Im 1. Trimester	17,668	11 \$ 1 $\frac{2}{3}$ R.	\$ 198,029	\$ 62,380
„ 2. „	24,311	9 „ 1 $\frac{2}{3}$ „	„ 223,864	„ 70,517
„ 3. „	22,796	7 „ $\frac{2}{3}$ „	„ 161,471	„ 50,863
„ 4. „	15,351	8 „ — „	„ 122,808	„ 38,684
Im ganzen Jahre	80,126	8 \$ 6 $\frac{1}{2}$ R.	\$ 706,172	\$ 222,444

Die Preise variiren sehr, und sollen in früheren Jahren schon zwischen 7 und 20 \$ F Fass fluctuirt haben. Das Mehl aus den Verein. Staaten wird allen übrigen Gattungen vorgezogen, weil es sich am besten hält. Von *Waizen* wurden im selben Jahre ca. 5000 Sack importirt. In

Buenos Ayres ist die Einfuhr von Mehl verboten. — Von *ges. Ochsen- und Schweinefleisch* mögen 60 Fass, von *Butter* in Fässern oder Kruken von 25 ₧ 3000 ₧, von *Eidammer Käsen* in Kisten à 1 Dtz. 100 Dutz, von *Rohmkäsen* 50 Stk., von *Schinken* 400 Stk., von *Stockfisch* 50 Q. und von *Schmalz* eine kleine Partie in Fässchen von 25 ₧ gesandt werden. — Impt. im 1. Trimester 47 von Nudeln etc. 2100 Kisten, von Butter 451 Gebinde, von Schinken 1965 Stk., von Käse ca. 7500 Stk., von eingemachten Sachen 171 Kisten, von amerik. Speck 500 Gebinde, und von *Kartoffeln* 1401 Colli und 1945 Q. Letztere halten sich auf Reisen von Europa selten, werden aber gewöhnlich gut bezahlt.

Getränke. — Sehr beträchtlicher Consum. Impt. von Weinen 6264, von Spirituosa 2660, von Bier 1100, von Liqueuren 685 Kisten und Gebinde und von Essig 100 Fässer, hauptsächlich von Frankreich, Spanien, England, Deutschland, Italien und Portugal. Von *Weinen* werden besonders französische und spanische consumirt. Der Verbrauch von *Genever* hatte seit der Blockade sehr abgenommen, da der doppelte Zoll den Artikel zu sehr im Preise erhöhte. Zu gewöhnlichen Zeiten mögen sonst mit einem Schiff kommen: 25 Pipen (20 Grad), 1000 Krüge in Körben und Kisten von 1 Dtz. Krügen, 1000 Kelder und 1500 Demijohns von 1, 2 und 3 Gallons; ferner von *Spriet* 25 Pipen zu 30 und 25 Pipen zu 36 Grad.

Eisen- und andre Metallwaaren. — Gehen fast in allen Gattungen, wie Acker- und Tischlergeräthschaften, Töpfe, Grapen, Messer u. s. w. Von sogenannten Saladeros-Messern zum Schlachten, sortirt von 6 bis 12'' die Klinge, mögen einige Hundert Dutz kommen. Impt. von Nägeln 357 Fässer.

Glaswaaren und Steinzeug. — Von ziemlich ansehnlichem Verbrauch, wie auch *Fensterglas*.

Leder und Lederwaaren. — Französische und namentlich englische Sattel finden mässigen Absatz. Von schwarz lakirten Kalbfellen mögen 80 Dtz., von lakirten Schaaffellen 40 Dtz. einer Ladung beigegeben werden.

Papier. — Impt. 320 Packen. Von grauem Packpapier ist namentlich starker Consum. Post- und Schreibpapier muss weiss oder gelblich sein.

Waffen. — Impt. 550 Kisten. Sie können zuweilen in grossen Quantitäten angebracht werden. Obwohl sie mitunter längere Zeit lagern, sind sie unter den bisherigen Verhältnissen doch

schliesslich immer gut verkauft worden. Von Belgien kommt das Meiste, namentlich Gewehre mit Steinschlössern, Cavallerie-Säbel, Lanzen, Karabiner etc. Die Läufe der Gewehre müssen zu Kugeln von 1 Unze Schwere passen.

Pulver. — Impt. 420 Fass. Davon mögen 150 Q. grobes und 50 Q. feines kommen.

Mobilien. — Impt. 30 Kisten und 62 Stühle. Sie sind im Ganzen gut abzusetzen. Stühle, Tische, Commoden und Sophas werden besonders verlangt.

Fortepianos. — Sind ebenfalls ziemlich leicht anzubringen, tafelförmige wie aufrecht stehende.

Spermacetilichter. — Impt. 50 Kisten von den Verein. Staaten.

Leere Demijohns. — Impt. 800 Stk. von Deutschland.

Amidam. — Davon mögen in Gebinden von 1, 2 und 3 Arrobb. 150 Q., und von

Sächsischem Blau in Fässern oder Kisten von 1 Arr. 3000 \mathfrak{R} kommen.

Thee. — Impt. 774 Kisten von den Verein. Staaten.

Seife. — Impt. 5600 Kisten, besonders weisse von Deutschland, Spanien, Italien, England etc.

Cigarren. — Kommen zum Theil von Havana selbst, sind aber auch von andern Plätzen in kleinen Partien zuweilen gut anzubringen.

Steinkohlen. — Impt. 250 Tons. Grobe und feine in ganzen Ladungen. Grobe passen am besten für den Winter. Die Preise fluctuiren stark. In Montevideo bezahlte man derzeit 10 à 13 \$ \mathfrak{R} Ton von Bord.

Fichten- und Tannenholz. — War in letzter Zeit viel von Memel importirt worden. Eine Ladung muss von 1 à 3 Zoll Dicke und mit Balken assortirt sein. Preis 30 à 45 \$ \mathfrak{R} 1000 Fuss. Von **Eichenholz** können bei einer Ladung einige 1000 Fuss kommen. — Impt. von Holz 450,000 Fuss und 80,000 Stücke, ausser ansehnlichen Partien Brennholz von Brasilien.

Salz. — Impt. 24,782 Fanegas. Es kommt hauptsächlich von den Cap Verdischen Inseln, Cadix und St. Ubes. Französisches und mittelländisches Salz wird nicht gern gekauft. Das Cap Verdische Salz hat sich am geeignetsten zum Salzen der Häute, und das von St. Ubes am besten zum Salzen des Fleisches erwiesen. Ersteres kam

derzeit ungefähr an Bord auf 6 \$ Silber ₡ Moye zu stehen, und eine Moye davon liefert in Montevideo 16 à 17½ Fanegas, eine Moye in St. Ubes oder Lissabon aber nur 5 à 5½ Fanegas aus. Die Preise von Salz fluctuiren ausserordentlich, in Buenos Ayres, wo der Käufer den Zoll von 1 \$ Papier bezahlt, etwa von 6 bis 15 Rl. Silber an Bord ₡ Fanega von 290 à 300 ₡ , und in Montevideo, wo die Einfuhr frei ist, von 8 bis 20 Rl. ₡ Fanega von 295 ₡ .

Als fernere Einfuhr des 1. Trimesters von 1847 führe ich noch auf: von Brasilien und Nord-America 3000 Colli *Taback* und 1450 Geb. *Reis*; von Brasilien und Chili 4300 Sack *Mais*, 7700 Fässer *Yerba mate* (woraus ein Getränk bereitet wird) 300 Säcke *Nüsse*, 3200 Sack *Bohnen* u. s. w.; von Spanien und Frankreich 700 Kisten und 4600 Bout. *Oele*, und 150,000 *Ziegelsteine*; von Italien 23,500 *Fliesen*, 1500 Stk. *Marmor* und andres *Gestein*, 300 To. *Kalk*; und von Deutschland 325 Stk. *Schiefertafeln*.

Weitere Specialia über die Einfuhrartikel finden sich in der Anlage N. N. (nebst Proben von No. 497 bis 510.)

Exportartikel.

Ueber die Grösse und den Werth der Ausfuhr von den La Plata-Staaten, welche fast nur in Häuten, Fellen und andern Producten der Viehzucht besteht, so wie über den Antheil, den die verschiedenen Staaten Europas am Exportgeschäft nehmen, sind bereits im Eingange bei der allgemeinen Schilderung des Handelsverkehrs nähere Nachrichten gegeben worden, auf welche ich mich hier zunächst beziehe.

Von Buenos Ayres sollen die Producte im Allgemeinen in gewöhnlichen Zeiten billiger als von Montevideo zur Verschiffung geliefert werden können. Selbst zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst, als die Abschiffungen der Blockade wegen noch erst über Montevideo gehen mussten, kamen dieselben trotz der erhöhten Versandkosten, des doppelten Zolles etc, von erstgenanntem Platze fast eben so vortheilhaft wie von Montevideo aus, weil die Preise der Waaren selbst in Buenos Ayres verhältnissmässig niedriger waren. Die derzeitigen Notirungen der Letzteren gebe ich bei den unten folgenden Nachrichten übrigens nur, um auf den Unterschied in der Qualität, auf die abweichenden Gewichtsnormen, sowie auf den verschiedenen Werth des Pesos in Montevideo und in Buenos Ayres aufmerksam zu machen. Um die

getrockneten Häute bei der Verschiffung vor Wurmfrass und Verderben zu hüten, werden dieselben gewöhnlich erst vergiftet. Die Kosten, welche dadurch (in Buenos Ayres) verursacht werden, findet man untenstehend bei den verschiedenen Häutearten beibemerkt.

Getrocknete Ochsen- und Kuhhäute, (cueros secos vacunos, de novillo y de vaca). — Mit Rücksicht auf die Qualität werden dieselben in folgende Classen eingetheilt:

1. Sorte: die *Mataderos*, d. h. Häute von dem Vieh, welches zum Consum der Städte geschlachtet wird, — und die *Saladeros* von dem Vieh, welches auf den grossen Schlachtereien getödtet wird, um die Haut, das Fleisch und den Talg zu gewinnen.
2. Sorte: die *Land-Mataderos*, von dem Vieh, welches auf den verschiedenen Plätzen im Lande zum Consum geschlachtet wird. Da bei diesen Häuten beim Schlachten und namentlich beim Trocknen nicht dieselbe Sorgfalt angewandt wird wie in den Städten, so sind sie von Qualität geringer und daher billiger.
3. Sorte: die *Landhäute*, ebenfalls aus den verschiedenen Provinzen oder Staaten kommend, an Qualität und Gewicht sehr verschieden, theils von geschlachtetem und theils von gestorbenem oder todtgefundenem Vieh.

Den einzelnen Staaten nach zu rechnen sind die besten die Häute von La Plata (Buenos Ayres), dann folgen diejenigen ∷ Uruguay (Montevideo),
 ∷ die ∷ Entre Rios, und
 ∷ ∷ ∷ Corrientes.

Je weiter nach dem Süden, je besser und schwerer ist die Haut.

Das Gewicht der trocknen Häute von den La Plata-Staaten kommt im Durchschnitt etwa auf 26½ à 27 ℔ span. aus. Der Qualität nach verlangt man für Deutschland die besten Häute, für Frankreich dient im Allgemeinen eine Mittelqualität, und nach den Verein. Staaten, Spanien und Italien gehen die geringsten und dünnsten Häute. Die Preise waren

	in Montevideo			in Buenos Ayres		
für 1. Sorte —	36 Rl.	⌘ Pesada v.	40 ℔	55 à 57 \$	Pap. ⌘ Pes.	v. 35 ℔
∷ 2. ∷ —	33	∷ ∷ ∷		48 à 51	∷ ∷ ∷	
∷ 3. ∷ —	30	∷ ∷ ∷		43 à 47	∷ ∷ ∷	

Dass Kuhhäute und namentlich Bullen geringerer Qualität als Ochsenhäute und in gesonderten Partien im Preise daher billiger sind, ist

bekannt. Das Vergiften der Häute kostet in Buenos Ayres 12 Rl. Pap. und in Montevideo 1 Rl. ₡ Haut.

Gesalzene Häute, (cueros salados.) — Bei diesen findet keine Eintheilung in verschiedene Sorten statt, da sie gleich nach dem Schlachten gesalzen werden, und also nicht so verschiedene Qualität liefern, als dieses bei den trocknen Häuten, je nachdem eine grössere oder geringere Sorgfalt beim Trocknen angewandt wird, der Fall ist. Die Schwere der Häute variirt etwa zwischen 50 und 60 \mathfrak{H} im Durchschnitt (Ochsenhäute zwischen 55 und 70 \mathfrak{H} und Kuhhäute zwischen 40 und 50 \mathfrak{H}). Die Preise waren:

in Montevideo in Buenos Ayres.

32 Rl. ₡ Pesada von 75 \mathfrak{H} 42 à 44 \$ Pap. ₡ Pes. von 60 \mathfrak{H} .

Pferdehäute. (cueros de caballo). — Gewicht derselben etwa 16 bis 20 \mathfrak{H} ; Preise waren:

in Montevideo in Buenos Ayres

13 à 16 Rl. ₡ Stk. 22 à 24 \$ Pap. ₡ Stk.

Die Vergiftung muss doppelt so stark wie bei andern Häuten sein, welches die Kosten dafür deshalb auch bedeutend höher stellt. In B. A. betragen sie ca. 3 \$ Pap. ₡ Stk.

Kalbfelle, (cueros de becerro). — Gewicht derselben ca. 10 \mathfrak{H} ; Preise waren:

in Montevideo in Buenos Ayres

30 Rl. ₡ Pesada von 40 \mathfrak{H} 44 à 46 \$ Pap. ₡ Pes. von 35 \mathfrak{H} .

Vergiftung kostet in B. A. 1 \$ Pap. ₡ Stk. — Felle von ungeborenen Kälbern, *Nonatos* genannt, sind etwas billiger im Preise.

Schaaffelle, (cueros de carnero). — Gewicht derselben 10 à 12 \mathfrak{H} . Sie werden ₡ Dutz und ₡ 30 \mathfrak{H} verkauft. Preise in Montevideo waren ca. 18 Rl. ₡ Dutz oder ca. 2 \$ 1 à 200 Rees ₡ 30 \mathfrak{H} für gemischte Qualität. In Buenos Ayres notirte man den Preis genauer nach der Güte der Felle, nämlich für schmutzige 18 \$ Pap. ₡ Dtz., für gewaschene 26 \$ ₡ 30 \mathfrak{H} und für feine und Mestizos 36 \$ ₡ 30 \mathfrak{H} .

Nutriaquelle. — Eine Art Otterfelle. Preis derzeit in Buenos Ayres 4½ à 5 \$ Pap. ₡ \mathfrak{H} , und in Montevideo 2½ Rl. ₡ \mathfrak{H} .

Chinchillafelle. — Preis derzeit in Buenos Ayres 100 à 120 \$ Pap. ₡ Dtz.

Rehfelle. — Unbedeutende Ausfuhr.

Häute - Abfall, (garros). — Preis von praeparirtem in Buenos

Ayres derzeit 8 à 10 \$ Pap. ₡ Q. ohne Emballage. Letztere kostet ca. 8 \$ und die Vergiftung 6 \$ Pap. ₡ Q.

Knochen. — Preis derzeit in Montevideo 10 \$ ₡ Ton.

Rindhörner. — Preise waren:

	in Montevideo	in Buenos Ayres
Ochsenhörner	40 \$	400 à 450 \$ Pap. ₡ 1000 Stk.
Kuhhörner	20 ₡	200 à 225 ₡ ₡ ₡ ₡

gemischte im Verhältniss.

Trocken gesalzenes Fleisch, (carne tasajo, jerked beef). —

Preise waren in Montevideo $3\frac{1}{4}$ \$, und in Bs. Ayres 28 à 30 \$ Pap. ₡ Q.

Talg, (sebo). — Preise waren:

	in Montevideo	in Buenos Ayres
von reinem	$1\frac{3}{4}$ \$	30 à 35 \$ Pap. ₡ Arr.
₡ rohem	$1\frac{1}{4}$ ₡	24 à 25 ₡ ₡ ₡

Pferdehaare, (Schwanzhaar: *cerda*, Mähnen: *crin*). — Preise

waren:

	in Montevideo	in Buenos Ayres
von langem	24 \$ ₡ Q.	110 à 130 \$ Pap. ₡ Arr.
₡ gemischtem	13 à 14 \$ ₡ Q.	55 à 60 ₡ ₡ ₡
₡ kurzem	10 à 11 ₡ ₡	46 à 48 ₡ ₡ ₡

Straussfedern. — Preise derzeit in Buenos Ayres: 16 \$ Pap.

₡ ₡ für weisse und 11 \$ für schwarze.

Schaafwolle. — Man nimmt davon etwa die 4 folgenden Sorten an, nämlich Wolle

- 1) von Abkömmlingen von Pampas-Schaafen, die selten ist,
- 2) ₡ ₡ ₡ ₡ ächten Merino-Schaafen, die ebenfalls selten ist,
- 3) ₡ ₡ ₡ ₡ ächten Merinos- und hiesigen Schaafen,
- 4) ₡ ₡ ₡ ₡ hiesigen Schaafen, Mestizas.

Die Preise sind nach den verschiedenen Unterabtheilungen der resp. Sorten je nach der Qualität sehr verschieden. Ich erhielt Proben in Buenos Ayres von Merino-Wolle zu 45 bis 55 \$ und von Mestiza-Wolle zu 25 bis 35 \$ Pap. ₡ Arrobb., und in Montevideo von Mestiza-Wolle von Entre Rios zu 15 à 30 Rl. ₡ Arrobb. Die gewaschene Cordova-Wolle (zu ca. 22 Rl. Silber ₡ Arrobb.) ist eine sehr langhaarige Wolle, die sich wahrscheinlich sehr gut zur Verarbeitung von Bayetas eignen würde. — Ein Fehler, welchen übrigens die hiesige Wolle hat, ist,

dass sie viel mit kleinen Kletten von Distelsträuchen, womit die Felder des Landes bedeckt sind, vermischt ist.

Silber und Gold. — Wird jetzt gar nicht ausgeführt.

Noch ausführlichere Nachrichten über die Ausfuhrartikel enthält die Beilage O. O. (nebst Proben von No. 511 bis 522.)

Rechnungswesen, Münzen, Course, etc.

Montevideo und Buenos Ayres rechnen nach dem

Peso (corriente) von 8 Real (\$)

aber von sehr verschiedenem Werthe. In beiden Plätzen ist dieser Peso nur die Rechnungsmünze, während die wirklichen Zahlungsmittel verschieden sind.

In Montevideo,

wo man den Peso auch in 800 Rees eintheilt, bezahlt man theils in Unzen, auf welche ohne Unterschied immer 16 harte Thaler gerechnet werden, und theils und hauptsächlich in harten Thalern, den spanischen und americanischen Piastern, hier *Patacons* genannt, wovon einer den Werth von 960 Rees oder von 1 Peso und 160 Rees hat. Der Patacon ist also $\frac{1}{5}$ mehr als der Peso corriente werth, oder es sind 5 Patacons oder harte Thaler gleich 6 Pesos corrientes (\$). Der Dollar der Verein. Staaten wird nur zu 800 Rees angenommen; sonst macht man keinen Unterschied zwischen den Piastern verschiedenen Gepräges.

Abgegeben wird hauptsächlich auf London, dann auch auf Frankreich, aber nur selten auf Hamburg, da die Aufträge aus Deutschland fast alle gegen Rembours auf London ausgeführt werden. Der Cours auf London, 60 T. S., hat schon zwischen 40 und 50 d. sterl. ₡ Peso corriente fluctuirt. Vom 1. Janr. 1846 bis Ende April 1847 variirte er von $43\frac{1}{2}$ bis 47 d. — Der Cours auf Frankreich wird ₡ Patacon notirt, und ist bei einem mittleren Stande des englischen von 45 d. — 5 frcs. 75 à 80 cts. — Ausserdem wird auch auf Rio de Janeiro trassirt, und zwar entweder al pari oder mit einer Premie von einigen Procenten auf den Patacon, wobei Bedingung ist, dass die Zahlung in Rio in Rees nach dem Verhältniss von 1920 dortigen Rees = 1 Patacon geschieht.

In Buenos Ayres

ist das eigentliche Zahlungsmittel ein 1827 geschaffenes Papiergeld,

welches aber in Folge des unglücklichen Zustandes des Landes seit jener Zeit ungeheuer im Werthe gesunken ist, und jetzt auf eine beispiellose Weise im Preise fluctuirt. Dasselbe besteht in Noten der früheren Nationalbank von der Grösse von 1, 5, 10, 20, 50, 100, 200 und 500 Pesos corrientes. Die Goldunze, welche diesem Papiergelde als Richtschnur zur Valuta dient, variirte seit der Blockade vom 1. Octob. 1845 bis Ende April 1847 von 262 bis 443 Pesos corrientes oder Papierthaler; der Werth derselben verändert sich nicht nur täglich, sondern sogar stündlich. — In diesen Banknoten werden fast alle Waaren- und Wechselgeschäfte abgemacht, und es dienen die Unzen daher eigentlich nur zur Berichtigung der Umsätze in Ersteren. Wenn einzelne Geschäfte in baarem Gelde geschlossen werden, so wird die Unze ohne Unterschied des Gepräges zu 17 Patacons angenommen. Im gewöhnlichen Leben gilt sie nur 16 Patacons, doch kommt sie nur selten vor, ebenso wie die Patacons, die noch seltner sind, und bei kaufmännischen Transactionen den Werth von 18 à 20 Papierthaler mehr oder weniger, je nach dem Stande der Unzen, haben.

Die Course fluctuiren in Buenos Ayres ebenso stark, da der Stand derselben natürlich von dem Werthe des Papiergeldes abhängig ist. Auf London, 60 T. S., ist in den letzten Jahren schon zu $1\frac{1}{2}$ d. und auch zu $7\frac{3}{4}$ d. sterl. ⌘ \$ Papier abgegeben. Stehen die Unzen 300 à 320 \$, so ist der Werth des Peso corriente oder Papierthalers in Wechseln auf London $21\frac{1}{6}$ à $2\frac{3}{4}$ d. sterl. Zuweilen wird auch auf England gegen Unzen trassirt, zum Cours von 70 à 73 Shill. ⌘ Unze. — Ausserdem giebt man ab: auf Frankreich gegen Unzen, auf die Verein. Staaten zu ca. 18 \$ Pap. mehr oder weniger ⌘ 1 harten Thaler in Nord-America, und auf Rio und Montevideo al pari oder mit Premie gegen den Patacon

Kupfermünzen sind als Scheidemünze (gleich wie $\frac{1}{2}$, 1, 2 und 4 Realstücke) in Buenos Ayres und in Montevideo im Umlauf. — Das Zeichen \$ bedeutet immer den Peso corriente.

Maasse, Gewichte etc.

Das Längenmaass ist die Vara von 3 Fuss oder 36 Pulgadas (Zoll), das Flüssigkeitmaass der Frasco, und das Getreidemaass die Fanega von 4 Cuartillas. Der Gehalt dieser Maasse ist aber in Montevideo von demjenigen in Buenos Ayres verschieden. Folgende

Tabelle zeigt das Verhältniss, und die Reduction zu Maassen anderer Länder.

		Maasse in				
		Montevideo	Buenos Ayres	Burgos (Spanien)	England	Hamburg
100 Varas	in Montev. =	—	99. ³⁰ Var.	102. ⁸⁷ Var.	94. ⁰⁹ Yds.	150. ⁰⁸ Ellen
100	= Bs. Ayr. =	100. ⁶⁷ Varas	—	103. ⁵⁰	94. ⁷⁰	151. ⁵⁵
100 Frascos	= Montev. =	—	113. ³⁰ Frasc.	—	70. ⁸¹ alte Wein-	35. ¹⁸ Viertel
						Gall.
100	= Bs. Ayr. =	88. ²⁰ Frasc.	—	—	62. ⁸¹	31. ²⁸
1 Pipa ca-						
talana	= Montev. =	180. ⁷⁶	—	—	128.	63. ⁷⁴
1	= Bs. Ayr. =	—	192.	—	120. ⁶⁰	60. ⁰⁶
1 Fanega	= Montev. =	—	—	—	3. ⁸⁰ alte Bush.	2. ⁵⁴ Fass
1	= Bs. Ayr. =	—	—	—	3. ⁹⁰	2. ⁶¹

Anmerkung. Die Verhältnisse in dieser Tabelle stimmen nicht in allen Theilen genau mit einander überein. Dies wird seinen Grund darin haben, dass bei den Notizen, nach welchen die Zusammenstellung gemacht ist, die Decimalbrüche nicht genau genug angegeben waren, und dass abweichende Reductionen angewandt wurden. Als allgemeine Verhältnisse merke man: in Montevideo sind 100 Varas = 94 Yds., 7 Frascos = beinahe 5 Gall., 1 Fanega = 3 $\frac{4}{5}$ Bush., und in Buenos Ayres 100 Varas = 94 $\frac{3}{4}$ Yds., 8 Frascos = 5 Gall., 2 Fanegas = ca. 8 Bush. Eine Fanega in Montevideo wiegt von Weizen und Mais 235 \mathfrak{H} , von Holzkohlen 100 \mathfrak{H} . von Salz 295 \mathfrak{H} u. s. w.

Das Handelsgewicht ist der spanische Quintal (Q.) von 4 Arroben à 25 \mathfrak{H} . In Montevideo wie in Buenos Ayres rechnet man 100 \mathfrak{H} = 46 franz. Kilogr., 101 $\frac{1}{2}$ \mathfrak{H} engl. oder 95 \mathfrak{H} Hbg. — Silber wird gewogen nach der Mark von 12 dineros à 24 granos, und Gold nach dem Castellano von 24 quilates à 4 granos à 8 partes.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Usancen am Platze u. s. w.

Importe werden auf 2 bis 3 Monate oder längern Credit verkauft. Producte kauft man nur gegen contante Zahlung.

Bei einigen Einfuhrartikeln wird zuweilen eine Courtage von $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ berechnet. Bei Ankauf von Producten beträgt dieselbe durchgängig $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ für den Ankauf und $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ für Empfangen, zusammen $1 \frac{0}{0}$. Auch wird eine Wechselcourtage von $\frac{1}{4} \frac{0}{0}$ berechnet.

Die Lösch- und Verladungskosten sind nicht geringe, namentlich in Buenos Ayres, wo die Schiffe so weit vom Lande entfernt liegen, und die Gelegenheit zum Landen so schlecht ist. — Für Lagermiethen wird in gewöhnlichen Fällen bei Einfuhrartikeln $1 \frac{0}{0}$

berechnet; in Betreff der in den resp. Zollhäusern zu entrichtenden Lagermiethe verweise ich auf den Abschnitt über das Zollwesen. Bei Producten ist ebenfalls eine Lagermiethe (*Barraque*) zu bezahlen. Dieselben werden, sobald sie zur Stadt kommen, in grosse dazu bestimmte Räume, Barracken genannt, deponirt, und ist es Gebrauch, dass beim Abschluss des Verkaufes der Käufer die Kosten für das Lagern trägt. Die *Barraque* beträgt beispielsweise bei trocknen Rindhäuten $\frac{1}{2}$ Rl. $\frac{1}{4}$ Haut für 3 Monat. — Wolle, Haare und Felle werden vermittelt einer Presse in Ballen geschnürt, und dafür ebenfalls besondere Kosten berechnet. Den Stauerlohn beim Laden muss der *Capitain* bezahlen.

Feuer-Assecuranz kann hier nicht geschlossen werden; die Gefahr ist bei der hiesigen Bauart der Häuser übrigens nicht gross.

Ausführlichere auf diesen Abschnitt bezügliche Nachrichten sind in der Anlage P. P. enthalten.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Montevideo.

Die Zollyerhältnisse Montevideo's sind eigenthümlicher Art. Die Verwaltung derselben ist einer aus 15 Mitgliedern bestehenden Gesellschaft übergeben, welche gegen der Regierung geleistete Vorschüsse einen Theil der Einnahme von derselben gepachtet hat. Der letzte Contract ist für die Hälfte der Zoll-Revenuen der Jahre 1847 und 48 gegen eine Pachtsumme von \$ 1,000,000 abgeschlossen. Letztere ist von der Gesellschaft durch Zeichnung von Actien zusammengebracht, welche sich jetzt hauptsächlich in den Händen der verschiedenen fremden Kaufmannshäuser befinden, und, je nach dem grössern oder geringern Ertrage, welchen der Zoll ergiebt, im Course steigen oder fallen. Die Zolleinnahme ist, so lange die Blockade von Buenos Ayres dauert, sehr bedeutend, weil nämlich alle Waaren, welche mit den kleinen Fahrzeugen, den sogenannten Blockadebrechern nach letzterem Platze weiter gesandt werden, in Montevideo die volle Eingangsabgabe entrichten müssen, und alle Producte, die von den argentinischen Staaten nach Montevideo hin zur Ausfuhr verladen werden, mit einem Transitzoll beschwert sind. Auf diese Weise liefert Buenos Ayres und überhaupt die argentinische Confoederation einen ansehnlichen Beitrag zu den Ko-

sten, welche die Kriegsführung der Regierung in Montevideo, deren Casse sonst längst hätte erschöpft sein müssen, verursacht.

Der in der Beilage Q. Q. sich findende „Comentario de la lei de aduana y Guia del comerciante“ enthält den Zolltarif von Montevideo, aus welchem ich das Nachstehende extrahire.

Die grösstentheils ad valorem stipulirten Zölle werden nach Evaluationen, welche etwa 10 $\frac{0}{0}$ unter dem Marktpreis in Montevideo angesetzt werden, berechnet. Es beträgt

Der Einfuhrzoll

6 $\frac{0}{0}$ auf Eisen, Stahl, Steinkohlen, Salpeter, Gyps, Holz, Tauwerk, Theer, Rosinen, Kostbarkeiten, Taschenuhren und Felle für Hutmacherarbeit;

10 $\frac{0}{0}$ auf Battist, gesponnene Seide, Seidenwaaren, Gold- und Silberstickereien;

19 $\frac{0}{0}$ auf alle übrigen Fabricate und andern Waaren, welche sonst nicht im Tarife genannt;

24 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ auf Zucker, Caffee, Thee, Cacao, Yerba mate, Canehl, Taback, Gewürze, Droguerien, Schinken, feine Oele und Materialien für Hüte;

51 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ auf Waizen, Amidam, Nudeln, Biscuit, Käse, Butter, gesalzenes Ochsen- und Schweinefleisch, Liqueure, Branntwein, Wein, Essig, Bier, Cider, Schnupftaback, Koffer, Blechwaaren, Leinöl, Oel zum Brennen, Seife, Parfümerien, Talglichter, Sattel, Mützen, Hüte, fertige Kleidungsstücke, Hufeisen, Federn zum Putz, Porcelain, Christall, Spiegel, Fuhrwerk, Karren, Fenster, Thüren und Mobilien;

55 $\frac{0}{0}$ auf Mehl, trocken gesalzenes Fleisch, Cigarren und Spielkarten; frei von Eingangsabgaben sind: Borke zum Gärben, Salz, Tonnenbänder, Rind- und Pferdehäute, lebende Thiere, Gold, Silber, Contanten, Maschinen, Druckerpressen, Druckpapier, Bücher, Landkarten u. s. w.

Vom Ausgangszolle

sind frei: Wolle, gesalzenes Fleisch, Mehl, Getraide, gegerbte Häute und Kunstproducte.

Dagegen bezahlen:

Trockne Rind- und Pferdehäute 2 Rl. ⌘ Stk.

Kalbfelle und Häute von Füllen $\frac{1}{2}$ ⌘ ⌘

Gesalzene Häute 1 $\frac{3}{4}$ ⌘ ⌘

Lebendes Vieh 1 \$ ⌘

Lebende Pferde 1 $\frac{1}{2}$ ⌘ ⌘

Silber und Silbergeld	10	ad val.
Gold und Goldgeld	40	≈ ≈
Alle andern Producte	40	≈ ≈

Was die Bestimmungen über den Transitzoll betrifft, so interessirt derselbe den Auswärtigen wenig, indem alle Waaren, welche nach fremden Ländern reexportirt werden, frei von Abgaben sind, und die Producte der argentinischen Staaten, nachdem sie den Transitzoll in Montevideo entrichtet haben, dort alsdann keinen Ausfuhrzoll bezahlen. Ersterer beträgt nämlich von den meisten und wichtigsten Artikeln ebensoviel als die Ausgangsabgabe, und ist daher bloß ein andrer Name für Letztere. Nur bei Wolle und Pferdehaaren, welche 1 Rl., Talg, welches $\frac{1}{2}$ Rl. ¶ Arrobb., Nutriafellen, die 1 Rl. ¶ Dtz. Transitgebühr zahlen und bei einigen andern unwichtigen Artikeln ist der Ansatz ein abweichender. — Montevideo ist Entrepotplatz für unbeschränkte Zeit. Die Lagermiete, welche vom Zollhause erhoben wird, beträgt für schwere Güter $\frac{3}{4}$ Rl. ¶ 8 Arrobb., für 1 Kiste Wein etc. von 12 Bout. $\frac{3}{4}$ Rl., für 1 Fass Mehl $\frac{3}{4}$ Rl., für 1 Pipe Wein etc. 3 Rl., für Metalle $\frac{1}{4}$ Rl. ¶ 8 Arrobb., und für alle andern trocknen Artikel $\frac{1}{8}$ 0 vom Werth ¶ Monat. Das Lagern von Waaren in Privat-speichern unter Zollverschluss ist ebenfalls gestattet.

Bevorzugungen einzelner Nationen in den Zollabgaben oder der eignen Schifffahrt der Republik existiren nicht. — Es bedarf übrigens wohl kaum der Erwähnung, dass, sowie die politischen Zustände sich anders gestalten, die oben mitgetheilten Zollbestimmungen auch zum Theil Veränderungen erleiden werden, und dass dieses ebenfalls mit den dermaligen Anordnungen, das Zollwesen in

Buenos Ayres

betreffend, der Fall werden wird. Dort haben schon seit Publicirung des Tarifs von 1835 mannigfache Veränderungen stattgefunden, und ich beschränke mich daher hier darauf, weil eine detaillirte Angabe der verschiedenen Decrete zu grossen Raum erfordern und fast nutzlos sein würde, aus der Anlage R. R., den „*arancel general y Guia de aduana*“ für 1843 enthaltend, die Zollansätze grösstentheils nur nach der allgemeinen Bezeichnung der Waaren zu nennen, und bloß die hauptsächlichsten allgemeinen Bestimmungen über Ein- und Ausfuhr anzuführen, von denen manchen auch während des Kriegszustandes nur eine vorübergehende Geltung beizumessen sein wird.

Die Einfuhr

von verschiedenen Artikeln, worunter namentlich Mehl, Getraide und Butter, ist verboten;

Contanten sind von Eingangsabgaben frei;

Salz zahlt 1 \$ $\frac{1}{2}$ Fanega;

Die meisten Metalle ausser Blei, Holz, Steinkohlen, Fortepianos, Taschenuhren etc. zahlen nach Evaluationen nach dem Marktpreise in Buenos Ayres, 5 $\frac{0}{10}$ ad valorem;

Seidenwaaren, Waffen, Pulver, Theer, Pech, Tauwerk und Reis . . 12 $\frac{0}{10}$;

Leinöl, Bleiweiss, Anker, Demijohns, Wachs, Seife, Droguerien, Blei und alle übrigen sonst im Tarif nicht genannten Fabricate (jedoch mit mannigfachen Ausnahmen nach der Art und der Zusammensetzung des Stoffes der Artikel) 19 $\frac{0}{10}$;

Oele, Amidam, gesalzene Fleisch, Fische, Cigarren, Spielkarten, Chocolade, Zucker, Thee, Caffee, Cacao etc. 28 $\frac{0}{10}$;

Spirituosa, Wein, Essig, Käse, Fuhrwerk, Mobilien, fertige Kleidungsstücke 39 $\frac{0}{10}$;

Sattel, Kartoffeln, Nudeln, Bier etc. 54 $\frac{0}{10}$.

Ausfuhrzoll

zahlen: trockne und gesalzene Rind- und Pferdehäute, Kalb- und Bagual-Felle 8 Rl. $\frac{1}{2}$ Stk.;

Nonato-Felle 2 Rl. $\frac{1}{2}$ Stk.;

Alle übrigen Producte, ausser den nachstehenden, 4 $\frac{0}{10}$;

Schaaffelle, Wolle, Speck, Talg in Pipen, Mehl, Getraide, gegerbte Felle und sonstige einheimische Fabricate sind von Abgaben frei;

Gold, Silber und Contanten zahlten ursprünglich 1 $\frac{0}{10}$, später ist die Ausfuhr aber verboten.

Diese Ansätze des Ein- und Ausfuhrzolles gelten für fremde Schiffe ohne Ausnahme; für argentinische Schiffe bestehen einige Begünstigungen bei mehreren Artikeln, welche jedoch nicht von besondrer Bedeutung sind. Nur dass trocken gesalzene Fleisch in einheimischen Schiffen von Exportzoll frei ist, verdient erwähnt zu werden.

Reexport ist in Buenos Ayres nur bis 6 Monate nach dem Tag der Einfuhr gestattet, und ist dann eine Gebühr von 2 $\frac{0}{10}$ ad valorem zu bezahlen. Die Lagermiethe im Zollhause beträgt beispielsweise 4 Rl. $\frac{1}{2}$ gewöhnliches Collo und ebensoviel für 7 Arrob. schwere Güter. Meistens werden jedoch die Importe gleich verzollt und in

Privatspeichern gelagert, wenigstens war dies so während der Blockade Gebrauch. Bei der Wiederausfuhr eines Artikels innerhalb der 6 Monate wurde dann mit Einbehalt obiger $2 \frac{0}{0}$ der entsprechende Rückzoll gegeben.

Schifffahrts-Bestimmungen, Abgaben etc.

Es dürfen in der Republik Uruguay ausser in *Montevideo* noch in *Maldonado* und *Colonia*, und in den argentinischen Staaten nur in *Buenos Ayres* fremde Waaren eingeführt werden. Einzeln ist es auch erlaubt gewesen, noch an einigen andern Orten zu importiren, doch dürften solche Häfen nicht unbedingt und zu jeder Zeit als dem fremden Handel geöffnet angesehen werden. Die Küstenschifffahrt sowohl auf dem Meere wie auf dem La Plata-Strome ist den resp. einheimischen Flaggen, der argentinischen und der uruguayischen (orientalischen) allein gestattet. Im Uebrigen bestehen ausser Ermäßigungen in den Tonnengeldern nur in der argentinischen Confoederation einige nicht bedeutende Begünstigungen in den Zollabgaben für die eignen Schiffe, deren in dem vorhergehenden Abschnitte gedacht ist.

Das Tonnengeld für fremde Schiffe beträgt

in <i>Montevideo</i>	3 Rl. ₣ Ton,
das Lootsgeld*), eingehend ca.	10 \$
ausgehend	4 ∷
die Gebühr für Zollwachen beim Löschen und Laden .	1 ∷ ₣ Tag,
und die ferneren Kosten bestehen in:	

Registriren beim Löschen	20 à 35 \$
∷ ∷ Laden	20 à 35 ∷
für Hospital und Gesundheitspass	20 à 35 ∷
je nach dem Tonnengehalte, so dass z. B. ein Schiff von 164 Tons mit Einschluss der kleinen Spesen und des Stauerlohns, (welcher ca. 130 \$ beträgt) zusammen ungefähr 350 \$ Unkosten hat. — Schiffe, welche nicht laden und löschen, bezahlen kein Tonnengeld, sofern sie nicht länger als 8 Tage im Hafen liegen.	

In *Buenos Ayres* fallen den fremden Schiffen folgende Unkosten zur Last:

Tonnengeld, einkommend, 2 \$ Pap. ₣ Ton	
ausgehend, 2 ∷ ∷ ∷	

*) Zu Zeiten ist das Lootsgeld höher gewesen.

Lootsgeld, von den „Capes“ direct nach Buenos Ayres für Schiffe von 10 bis 19 Fuss *) Tiefe steigend von 50 bis 210 harte Thaler, oder von Point Indio nach Buenos Ayres für Schiffe von 10 bis 20 Fuss Tiefe steigend von 40 bis 240 harte Thaler; und ebensoviel retour; und ferner verschiedene andre Unkosten, welche nach dem Tonnengehalte variiren, und beispielsweise für ein Schiff von 187 Tons betragen:

ca. 500 \$	Pap.	für	Registriren,	Hospital,	Schreibgebühren	etc;
≐ 4000	≐	≐	≐	Stauerlohn;		
≐ 300	≐	≐	≐	Lootsgeld	nach der Innenrhede	und zurück;
≐ 150	≐	≐	≐	≐	≐	den sogenannten Pozos, wenn das Schiff zu voll geladen;
≐ 140	≐	≐	≐	Salz,	wenn gesalzene Häute	geladen sind;
≐ 950	≐	≐	≐	Garnierhäute;		

wovon die 4 zuletzt genannten Summen jedoch nur eventualiter zu bezahlen sind.

Sämmtliche Unkosten für ein Schiff von 187 Tons betragen demnach zwischen 7500 und 9000 \$ Pap. — Schiffe, welche in Ballast ein- und ausgehen, bezahlen nur 1 \$ Pap. Tonnengeld, und solche, welche in Ballast kommen und mit Ladung ausgehen 1 \$ eingehend und 2 \$ ausgehend.

Das Lootsgeld von Montevideo nach Buenos Ayres beträgt für Schiffe von 9 Fuss und darunter bis 20 Fuss **) Tiefe von 50 steigend bis 280 harte Thaler, und ebensoviel zurück; und dasjenige von Montevideo nach Maldonado an der Seeküste von Uruguay für Schiffe von 200 bis 400 Tons zwischen 50 und 100 harte Thaler.

Die Schifffahrt auf dem La Plata-Strome ist gefährlich, und es ist daher immer erforderlich, Lootsen zu nehmen. — Buenos Ayres hat keinen Hafen, sondern die Schiffe liegen entweder auf der Innen- oder der Aussenrhede, welche Letztere wenigstens 4 Stunden von der Stadt entfernt ist. Das Landen ist dort schwierig; alle Waaren werden, nachdem sie erst in Leichter übergeladen, von diesen aus durch grosse Karren ans Ufer gebracht. Bei starkem Südostwind sind die Schiffe auf der Rhede Gefahr ausgesetzt. — In dem Hafen von Montevideo ist diese weniger vorhanden, doch sind dort auch die von

*) Es sind damit Fuss von Bourgos gemeint, von denen 11 = 10 engl. Fuss gerechnet werden.

**) Auch Fuss von Burgos.

Südwest wehenden Pamperos oft Gefahr drohend. — Leuchtfeuer giebt es nicht. — Gelegenheit für kleine Reparaturen ist nur in Montevideo vorhanden.

Frachten.

Frachtsuchende Schiffe finden auf dem La Plata-Strome häufig eine vortheilhafte Verwendung. Die grösste Anzahl wird in der *Fahrt nach Europa*

verwandt. Da unsre Schiffe nicht nach England und Frankreich laden können, nenne ich nur die Frachten nach dem übrigen Continent, nämlich nach Häfen zwischen Antwerpen und Hamburg. Als Durchschnitt dafür mag etwa angegeben werden:

für trockne Häute 4 à 5 £ ₤ engl. Ton von 2240 ℥ ausgeliefertes Gewicht, und 5 $\frac{0}{10}$ Primage,

für gesalzene Häute 2 à 2 $\frac{1}{2}$ £,

für Maassgut 2 à 2 $\frac{3}{4}$ £ ₤ 40 engl. Cub. Fss.

Für Frachten nach den Verein. Staaten

welche sich darbieten, sind die Ansätze etwa:

für trockne Häute $\frac{3}{4}$ cts. ₤ ℥ und

für Maassgut 7 \$ ₤ 40 engl. Cub. Fss.,

doch geschehen diese Abschlüsse auch häufig in £. sterl. Der Preis für *Frachten nach Havana,*

mit trocken gesalzenem Fleisch, variirt etwa zwischen 5 und 8 Rl. ₤ eingenommenen Quintal und 5 $\frac{0}{10}$ Primage. Wenn man Antheil in der Ladung nimmt, so ist gewöhnlich mehr zu bedingen.

Es lassen sich auch zuweilen noch andre Frachten machen, so z. B. nach Brasilien. Doch muss sich eben die Gelegenheit dazu bieten; bestimmte Ansätze lassen sich dafür nicht aufgeben.

Das Einnehmen der trocknen Häute dauert bekanntlich ziemlich lange, und man bedingt daher z. B. bei Schiffen, die 14 à 15000 Stk. laden gewöhnlich 2 Monat Liegetage. In Buenos Ayres dauert das Laden noch länger als in Montevideo. Selten werden Schiffe mittlerer Grösse dort unter 35 bis 40 Tagen voll. — Ein Schiff von ca. 75 dän. Commerzlasten ladet etwa 10,000 Stk. trockne Häute, wozu es in Montevideo ca. 4 Wochen braucht. Mehr als 400 Stk. können ₤ Tag nicht verstauet, und in den letzten Tagen oft nicht mehr als 250 Stk. ₤ Tag eingenommen werden. Bei dem Pressen und Stauen der Häute, wofür

der Capitain die Kosten zahlt, wenn er nicht in bulk befrachtet ist, wird manchmal das Deck etwas aufgehoben, wesshalb der Schiffer beim Einnehmen der Ladung ein waches Auge auf die Arbeiter haben muss. Nur wenige Schiffe werden blos mit trocknen Häuten völlig beladen; gewöhnlich wird eine Partie gesalzene Häute dabei verstauet, oder es werden auch an deren Stelle Steine zum Beschweren eingenommen. Bei einem Schiff, welches 14 à 15000 Stk. trockne Häute ladet, werden als Beiladung selten mehr als höchstens 1000 Stk. gesalzene erfordert. — Auf einen engl. Ton gehen etwa 75 à 80 Stk. trockne Häute, und von gesalzenen die Hälfte.

Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, die Haupt- und wichtigste Handelsstadt Brasiliens, ist belegen in Lat. 22° 54' S. und Long. 43° 15' W: von Grch., an einer schönen, geräumigen Bucht des Atlantischen Oceans. Rio gehört zu den Plätzen, welche erst seit den letzten 20 Jahren eine grosse Bedeutung in der Handelswelt erlangt haben. Politische Unruhen und mannigfache Fesseln und Beschränkungen, die den Handel dort einst drückten, haben lange das Emporblühen dieser jetzt so wichtigen Seestadt zurück gehalten. Nachdem diese Hindernisse aber allmählig beseitigt wurden, hat sich dieselbe in kurzer Zeit auf eine so ausserordentliche Weise gehoben, wie wenig ähnliche Beispiele in der Geschichte des Handels aufzuweisen sind. Dies ist eine so allgemein bekannte Thatsache, dass es überflüssig wäre, dieselbe noch durch ausführliche numerische Angaben näher zu belegen. Sie ergibt sich schon hinlänglich aus einer Vergleichung der jetzigen Ausfuhr des wichtigsten Productes Caffé mit der früheren, welche im Jahre 1820 ungefähr 100,000 Sack betrug, während 1846 über 1½ Millionen Sack exportirt wurden.

Eine so rasche Zunahme des Handels und die jetzige commercielle Bedeutung der Stadt ist allerdings hauptsächlich ihrer Stellung als der Mittelpunkt eines so fruchtbaren und reichen Landes wie Brasilien zuzuschreiben; nicht wenig haben aber auch die günstigen localen Verhältnisse derselben dazu beigetragen, ihr ihre gegenwärtige Wichtigkeit in der Handelswelt zu verleihen. Wengleich kein Fluss sie mit den entfernten Theilen im Innern des Landes verbindet, so sind doch in andrer Beziehung wenige Plätze der Erde in Ansehung ihrer

Lage von der Natur mit grössern Vortheilen ausgestattet worden als Rio. Der Hafen, den die Bai bildet, findet nicht seines Gleichen in America oder den andern Welttheilen. Er stellt ein grosses Bassin dar, welches allen Flotten der Welt hinreichenden Raum bieten würde, und durch die dasselbe umschliessende Gebirgskette vor allen Stürmen gesichert ist, während auch der Eingang zu demselben, schmal, frei von Klippen und mit hohen Felsen zur Seite, für den eindringenden Feind unüberwindlich zu machen wäre. Der Schutz, den die Natur hier geboten, und die Leichtigkeit, mit welcher die Schiffe ein- und ausgehen können, sind Vortheile, wie sie sich nicht in dem Maasse an andern Plätzen vorfinden, und die Lage Rio's in dem am meisten angebauten Theile des Landes, und hart an einer Gegend des Oceans, wo die Wege nach dem Westen und Osten sich scheiden, ist ganz dazu geeignet, fortwährend eine grosse Anzahl von Schiffen heranzuziehen, und seinem Verkehr eine ununterbrochene Lebhaftigkeit zu verleihen. Auch mildert die unmittelbare Nähe des Meeres durch die täglich wiederkehrenden, erfrischenden Seewinde das dortige Klima auf eine Weise, dass es eines der gesundesten in den Tropen genannt zu werden verdient, und die Schönheiten, welche die Gegend überall dem Blicke entfaltet, sind zu überraschend, als dass sie auch hier nicht eine Erwähnung verdienen.

Rio de Janeiro ist von den verschiedenen Handelsstädten Brasiliens die wichtigste, nicht allein, was die Ausfuhr von Producten betrifft, sondern auch namentlich mit Rücksicht auf den ansehnlichen Absatz, den es europäischen Industrieartikeln und andern Gegenständen gewährt. Eine Darstellung seines ausgedehnten Verkehrs in den letzten Jahren ist in dem von J. Levi publicirten „*Rio mercantile journal*“ mit ebenso grosser Ausführlichkeit als mit vieler Einsicht gegeben. Ich lege von dieser Arbeit die beiden Jahresberichte von 1845 und 1846 sub. Lit. S. S. bei, und mache dieselben bei den nachfolgenden statistischen und allgemeinen Nachrichten über die Handels- und Schiffahrtsbewegung des Platzes zur Grundlage.

Handelsbilanz im Jahre 1845.

Die Einfuhr wurde an Werth geschätzt auf	33,000,000 \$
die nach Europa remittirten Interessen der innern und auswärtigen Schuld Brasiliens, und die Kosten für auswärtige Gesandtschaften, auf	4,500,000 =
	<hr/>
	37,500,000 \$

dagegen die Ausfuhr von Producten, auf	27,000,000	\$
" " " Gold und Diamanten auf . .	7,000,000	"
und der Werth der von fremden Gesandtschaften, Kriegsschiffen und Minen-Compagnien gezogenen Wechsel auf	4,000,000	"
	<u>38,000,000</u>	\$

In wie weit die Ein- und Ausfuhr von Contanten in diesen Summen einbegriffen, ist nicht genau anzugeben.

Der Handelsumsatz im Jahre 1846

war an Werth ein ähnlicher, indem die Ausfuhr von

Producten auf	31,000,000	\$
und diejenige von Gold und Diamanten zu	3,000,000	"

geschätzt wurde, und danach also, wenn man für die übrigen oben angeführten Transactionen eine gleiche Summe annimmt, die Einfuhr ebenfalls 33 à 34 Millionen Milreis (\$\$) betragen haben würde. Der Werth der Letzteren ist schwierig genau zu schätzen, da vom Zollamte keine Zusammenstellung gemacht zu werden scheint, und daher kein gehöriger Maassstab vorliegt. Ich muss mich deshalb auch darauf beschränken, insoweit es sich um die Grösse der Einfuhr der einzelnen Gegenstände und um den Antheil der verschiedenen Länder an derselben handelt, nur die von den resp. Staaten eingeführten Quantitäten zu nennen, welche ich bei dem Abschnitt über die Importartikel in zwei Tabellen näher anführe. Hier möge nur im Allgemeinen bemerkt werden, dass namentlich England durch den Absatz seiner Manufacturen, von Metallen, Kohlen etc., und dann die Verein. Staaten durch Einfuhr von Mehl, baumwollenen Zeugen, u. s. w. ein sehr bedeutendes Importgeschäft mit Rio betreiben; und dass demnächst Deutschland, Frankreich, Belgien und die Schweiz durch Einfuhr von Manufacturen und Materialien, Portugal, Spanien und Italien hauptsächlich durch Anbringung von Salz- und Weinladungen, und Schweden und Russland besonders durch den Import von Eisen und Holz in grösserm oder geringerm Maasse daran Theil nehmen. Von Schiffen kamen nämlich:

von England und Besitzungen (Nord-America, Cap der guten Hoffnung, Gibraltar)	1845	1846
" den Verein. Staaten	160	159
" Deutschland (davon 9 und 9 von Triest) . . .	118	128
" Frankreich	31	33
	38	23

	1845	1846
von Belgien	14	21
≧ Portugal und Besitzungen (Cap Verd. Inseln, Africa)	105	118
≧ Spanien	71	84
≧ Italien	23	30
≧ Schweden	27	21
≧ Russland	5	4
≧ Dänemark	5	9
ferner von den La Plata-Staaten	54	28
und von Valparaiso	3	1

Ueber die Ausfuhr Rio's lassen sich leichter und genauer Berechnungen machen. Sie folgen hierunter.

Producten - Ausfuhr in den Jahren von 1841 bis 1846.

Jahre.	Caffe. Sack.	Zucker. Kisten.	Häute. Stk.	Hörner. Stk.	Gegerbte halbe Häute. Stk.	Reis. Sack.	Rum. Pipen.	Jacarana Dtz. Stk.	Ipecacuanha ₧	Taback Packen	Tapioca. Fass.
1841	1,013,915	10,465	152,548	310,853	22,100	18,788	2,176	1,202	17,607	28,078	3,088
1842	1,179,731	15,460	198,082	382,283	39,928	16,191	3,451	1,231	19,113	31,270	3,898
1843	1,189,523	9,433	345,070	515,051	22,335	12,187	3,206	1,701	—	18,161	4,685
1844	1,260,431	11,513	369,183	541,436	15,506	14,976	3,804	938	4,365	21,676	6,123
1845	1,208,062	14,539	215,689	308,616	18,399	27,274	4,725	2,182	27,681	15,003	7,454
1846	1,511,096	8,115	394,586	345,199	17,291	13,913	3,664	1,836	49,788	18,483	4,701
Durchschnitt	1,227,126	11,587	279,193	400,573	22,593	17,221	3,504	1,515	19,759	22,112	4,991

Bestimmung der drei wichtigsten Ausfuhrartikel (nach der Ausclarrung der Schiffe) in den Jahren 1845 und 1846.

Länder.	Caffe. Sack.		Zucker. Kisten.		Häute. Stk.	
	1845	1846	1845	1846	1845	1846
Verein. Staaten	547,276	727,263	7	—	59,686	22,624
Hansestädte	176,775	202,411	696	—	12,801	23,543
England und Besitzungen (Corfu, Malta, Gibraltar, Cap d. g. H.)	136,450	172,656	4,503	2,045	44,082	83,174
Frankreich	91,956	109,705	45	2	13,413	51,165
Belgien	79,553	58,047	237	156	18,900	37,693
Oestreich	56,055	80,452	1,030	285	5,940	9,190
Schweden	28,655	43,803	113	—	9,790	4,806
Dänemark	31,134	40,361	130	150	—	1,056
Portugal u. Besitzungen (Africa, Azoren)	19,480	19,044	4,402	3,756	44,590	59,866
Sardinien und Sicilien	8,086	15,575	827	—	5,615	57,875
Russland	13,263	15,108	—	—	100	—
Türkei	9,934	14,707	3	—	—	—
Preussen	8,019	8,631	78	—	772	—
Spanien	—	1,801	—	—	—	43,594
La Plata Staaten	1,426	1,532	1,571	1,721	—	—
Chili	—	—	897	—	—	—
	1,208,062	1,511,096	14,539	8,115	215,689	394,586

Die Ausfuhr der übrigen Producte vertheilt sich den Bestimmungsplätzen nach etwa wie folgt: Das grösste Quantum von gegerbten halben Häuten geht nach den La Plata-Staaten und England, von Reis, Rum und Taback nach den La Plata-Staaten und Portugal, und von Jacaranda, Ipecacuanha und Tapioca nach England, Deutschland und den Verein. Staaten. Rindhörner werden nach verschiedenen Plätzen hin versandt. Der Gesamtwertb des Exportes dieser Producte ist aber nur unbedeutend gegen die Ausfuhr der obengenannten 3 Hauptartikel, von denen wiederum Caffee bei Weitem der wichtigste ist. Der Werth der Ausfuhr davon ist etwa 5 mal so gross als derjenige aller übrigen Producte.

Die Bestimmungen der verschifften 3 wichtigsten Exportartikel sind in vorstehender Tabelle, wie angeführt, nach der Ausclarirung der Schiffe genannt. Dadurch erscheint aber Deutschlands Antheil am Exporthandel zu klein, und Englands Antheil dagegen weit grösser als er wirklich ist, weil der grösste Theil der nach dem Canal und nach Malta gegangenen Ladungen schliesslich eine andre Bestimmung erhalten hat. Wo die Entlöschung derselben stattgefunden hat, ist natürlich schwierig genau anzugeben. Von dem Hauptartikel Caffee gingen:

1845 nach dem Canal 44,525 Sack

≅ Malta . . . 40,942 ≅ , und

1846 ≅ dem Canal 53,960 ≅

≅ Malta . . . 43,720 ≅

Wenn man nun annimmt, dass ungefähr $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ davon schliesslich für deutsche Häfen (incl. Triest) bestimmt und Einiges nach Belgien gesandt wurde, und ferner die Abschiffungen nach allen verschiedenen deutschen Plätzen zusammenstellt, dagegen das nach europäischen Colonien gegangene Quantum weglässt, so stellt sich das Verhältniss hinsichtlich der Ausfuhr von Caffee allein ungefähr wie in nachfolgenden Uebersichten.

Es erhielt:	Deutschland	Belgien	England	Dänemark	Portugal
1845	ca. 310,000	84,000	37,000	17,000	19,000 Sack
1846	≅ 380,000	62,000	40,000	18,000	18,000 ≅

und es betrug der Antheil der verschiedenen Staaten an der Ausfuhr von Caffee ungefähr in Procenten:

	1845	1846
Der Verein. Staaten ca.	$45\frac{1}{4}$. .	$48\frac{0}{0}$
Deutschland	$25\frac{1}{2}$. .	25 ≅

	1845	1846
Frankreich	ca. $7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{4}$ ∷
Belgien	7	4 ∷
England	3	$2\frac{2}{3}$ ∷
Schweden	$2\frac{1}{3}$	$2\frac{9}{10}$ ∷
Dänemark	$1\frac{2}{5}$	$1\frac{1}{4}$ ∷
Portugal	$1\frac{4}{5}$	$1\frac{1}{4}$ ∷
Russland	1	1 ∷

Den vorstehenden Angaben zufolge, welche zum Theil indess nur annähernd sein können, erhält demnach Deutschland reichlich den 4. Theil und die Verein. Staaten beinahe die Hälfte der Caffee-Ernde Brasiliens.

Schifffahrtsverkehr in den Jahren von 1841 bis 1846.

Jahr	Küstenschiffahrt				Von und nach dem Auslande			
	Angekommen		Abgegangen		Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
1841	1,815	123,094	1,929	139,501	915	206,160	867	270,651
1842	2,029	146,837	2,015	153,081	803	183,606	775	241,769
1843	2,259	152,611	2,282	156,951	854	192,303	849	255,883
1844	2,438	169,316	2,434	170,356	753	170,869	799	240,895
1845	2,373	168,872	2,382	172,136	878	204,266	881	274,955
1846	2,550	190,730	2,488	182,356	931	218,819	1,034	321,722

Antheil der verschiedenen Flaggen an der Schiffahrt in den Jahren 1845 und 1846.

Flaggen	1845				1846			
	Angekommen		Abgegangen		Angekommen		Abgegangen	
	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons	Schiffe	Tons
Verein. Staaten	153	40,141	174	58,168	158	38,401	205	66,227
Englische	106	21,218	88	23,896	105	22,362	67	18,616
Schwedische	78	20,945	43	15,373	74	18,608	50	17,157
Deutsche (die östr. einbegr.)	73	17,389	61	19,312	76	20,334	73	24,587
Dänische	51	11,375	40	11,831	58	12,049	54	16,026
Sardinianische	48	7,043	26	4,679	51	8,628	53	10,945
Brasilianische	48	8,879	47	8,637	13	2,809	37	5,840
Portugiesische	39	9,963	42	11,585	44	10,868	45	14,220
Französische	26	6,552	26	9,421	23	5,766	22	7,776
Spanische	23	4,362	7	1,627	36	6,637	17	4,340
Belgische	16	3,819	15	5,015	14	3,654	18	6,783
Neapolitanische	10	2,946	7	2,313	10	2,645	12	3,566
Norwegische	8	1,895	3	799	8	1,520	6	1,371
Russische	6	1,580	4	1,311	7	1,662	6	1,902
Andre	4	833	1	353	6	1,160	3	502
	689	158,940	584	174,320	683	157,103	668	199,858
Ferner liefen blos an	73	20,505	—	—	116	33,864	—	—
kamen in Ballast	116	24,821	—	—	132	27,852	—	—
und gingen in Ballast	—	—	179	—	—	—	189	—

Der Antheil, welchen die verschiedenen Flaggen an der Schifffahrt nehmen, fällt also zum grossen Theil auf die Ländèr, die bei dem Handel am meisten betheiligt sind; in der eigentlichen Frachtfahrt participiren aber am bedeutendsten die schwedische, dänische und sardinische Flagge.

Aus den vorstehend gegebenen statistischen Nachrichten geht zur Genüge hervor, welche Wichtigkeit Rio de Janeiro schon jetzt für den Handel Europas und der Verein. Staaten hat, und welche grosse Bedeutung Brasilien überhaupt, wenn seine Production sich künftig in ähnlichem Maasse vermehrt, wie dieses in der letzten Reihe von Jahren der Fall war, noch einst für den Welthandel erlangen kann. Bedenkt man die ausserordentlichen natürlichen Hilfsquellen des Landes, welche bisher bei der schwachen Bevölkerung immer nur noch wenig benutzt worden sind, so würde eine solche Zunahme allerdings auch als sehr möglich erscheinen. Ob Brasilien aber von politischen und socialen Umwälzungen in Zukunft frei bleiben, und, wenn diese eintreffen sollten, in seinem Nationalwohlstande nicht grosse und in die Handelsverhältnisse des Staates tief eingreifende Erschütterungen erleiden wird, ist eine andre Frage. Zu beklagen ist es jedenfalls, dass unter den gegenwärtigen günstigen Umständen nicht schon längst energische Maassregeln ergriffen worden sind, um die jetzt schon unsichere, finanzielle Lage des Landes zu verbessern, und dem Geldwesen, welches durch die übermässige Ausgabe eines unsuffisanten und jeder soliden Basis entbehrenden Papiergeldes tief gedrückt ist, und bei eintreffenden gewaltsamen Ereignissen einer gänzlichen Zerrüttung nahe sein würde, eine andre Gestaltung zu geben. Die innere Schuld Brasiliens betrug:

	in 5 $\frac{0}{0}$,	in 6 $\frac{0}{0}$ Oblig.
am 31. Decbr. 1841	1,016,800 \$	33,382,600 \$
„ „ 1842	1,105,400 „	39,715,800 „
„ „ 1843	1,207,800 „	42,077,600 „
„ „ 1844	1,225,400 „	47,496,200 „
„ „ 1845	1,239,800 „	48,145,400 „
„ 30. Juni 1846	1,245,200 „	50,370,200 „*)

ausser noch 119,600 \$ in 4 $\frac{0}{0}$ Oblig.,

	in 5 $\frac{0}{0}$	6 $\frac{0}{0}$ Oblig.
*) Es waren am 30. Juni 1846 in Händen		
von brasilianischen Unterthanen . . .	595,400 \$	30,753,400 \$
„ englischen „ „	44,600 „	7,644,600 „
„ Unterthanen andrer Staaten . . .	174,600 „	2,192,600 „
„ öffentlichen Gesellschaften etc..	269,400 „	6,107,600 „
des sinkenden Fonds	159,400 „	3,658,000 „

und ergibt demnach eine Vermehrung seit 1842 von $12\frac{5}{8}\frac{0}{0}$ der Fünf-Proc. und von $26\frac{7}{8}\frac{0}{0}$ der Sechs-Proc., und seit 1841 von $22\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ der ersteren und $50\frac{0}{0}$ der letzteren, welche wiederum eine ansehnliche Vermehrung des Papiergeldes zur Folge hatte.

Ein solcher Finanzzustand, die fortgesetzte Emittirung des Papiergeldes sowie der Mangel an effectiven Zahlungsmitteln, welche durch Letzteres verdrängt sind, muss natürlich auf die Geldverhältnisse einen höchst nachtheiligen Einfluss äussern. Die Course Brasiliens sind daher seit einer Reihe von Jahren unter enormen Schwankungen fortwährend gesunken, und im Vergleich zu dem Stande der Wechselfaris zur Zeit, als man noch die Silbervaluta hatte, jetzt auf einen kläglichen Standpunkt gelangt. Das an deren Stelle getretene Papiergeld, welches aus Noten der brasilianischen Bank besteht, ist, nachdem die Regierung derselben alles baare Geld allmählig entzogen, nicht mehr einzulösen, und hat daher nur einen Werth durch den Credit, den man ihm beilegt. Der Letztere schwankt natürlich nach dem finanziellen Zustande des Landes und den politischen Ereignissen, und dass in Folge der Vorgänge in den letzten Perioden der Geschichte Brasiliens diese Schwankungen bedeutend sein mussten, ist leicht begreiflich. So stand der Cours auf London, d. h. der brasilianische Milreis gegen £ sterl., welcher im Werthe noch höher als der spanische Thaler stehen sollte, 1819 — 60 d., fiel allmählig auf 22 d. im Jahre 1831, stieg 1833 nach der Entfernung des Don Pedro I. auf 40 d., und, nachdem er dann wieder nach und nach gesunken, hielt er sich in den letzten Jahren zwischen 24 und 28 d. Es kann nicht fehlen, dass diese grosse Unsicherheit in der allgemein geltenden Valuta des Landes und die stattgehabte Entwerthung derselben störend in alle Verhältnisse eingreift, und das Vertrauen schwächt, um so mehr, wenn man bedenkt, dass Brasilien ein Staat ist, welcher in seinen öffentlichen Zuständen noch so sehr der Regelung bedarf, und weder von innern Feinden noch von unruhigen Nachbarn frei ist. Man denke an das Schicksal von Buenos Ayres, wo der Papiertaler jetzt keine 3 d. werth ist.

Ausser den aus diesen ungeheuren Fluctuationen des Courses für den Handel hervorgehenden Unzuträglichkeiten lastet auf demselben in Rio auch noch ein andrer Uebelstand, nämlich das ausgedehnte, verderbliche Creditsystem, welches beim Verkaufe der eingeführten Waaren am Platze befolgt wird. Wir finden es freilich an fast allen überseeischen Orten, dass die Importe auf einen ziemlich langen Credit hin

verkauft werden. Nirgends wird dieser aber auf so lange Zeit zugestanden als in Rio, wo die Ausstände für alle Fabrikwaaren selten schon nach 12 Monaten, meistens aber erst nach 14 bis 16 und oft erst nach 18 Monaten eingehen, und die übrigen Waaren auf 6 bis 10 Monate abgegeben werden. Der Credit auf Letztere mag im Vergleich zu manchen andern Plätzen nicht für so übertrieben lang angesehen werden, da überdies dagegen dem Verkäufer acceptirte Wechsel, die am Platze verdiscontirt werden können, gegeben werden; die bei den Manufacturen bewilligte Frist aber, bei welcher der Importeur auch nicht den geringsten schriftlichen Beweis für die lange Schuld in die Hand bekommt, findet schwerlich anderswo ihres Gleichen. Bei endlicher Bezahlung der Ausstände tritt dann gewöhnlich, um den Absatz nicht in Stocken zu bringen, eine neue Schuld an die Stelle der alten, und der Verkäufer bleibt daher in einem fortlaufenden Risico. Auch hat er noch eine andre Gefahr zu stehen, nämlich diejenige eines etwanigen Verlustes, welcher aus den Schwankungen des Courses hervorgehen kann. Die Verkaufrechnungen werden gewöhnlich nach 12 Monaten gegeben, und der Ertrag wird dann sogleich nach dem derzeitigen Course remittirt. Steigt dieser nun später zur Zeit der wirklichen Eincassirung der Summe, so mag durch diesen Differenz der Verlust an Zinsen für die früher gegebene Abrechnung gedeckt werden. Fällt er aber, so hat der Verkäufer in der Einbusse an Interessen und an Cours einen doppelten Verlust zu tragen. Bedenkt man, welche bedeutende Summen grössere Importhäuser für verkaufte Manufacturen fortwährend auf diese Weise ausstehen haben, so erklärt es sich leicht, dass sie, um ihre Fonds flüssig zu erhalten, discontinuirbare acceptirte Promessen auf sich selbst ausschreiben müssen, welche demzufolge neben den gegen den Verkauf der übrigen Waaren ausgestellten Accepten stets zu ansehnlichen Beträgen circuliren. Durch diese Maassregel wird das Geld fortwährend in Umlauf gehalten; wem anders aber — da bei eintreffenden Verlüssen diese stets den Importeur treffen — verdankt es Rio, dass die Menge solcher Accepte den Credit des Platzes nicht zu schwächen vermögen als der grossen Respectabilität seines fremden Handelsstandes. — Es werden in Rio ausserdem auch nicht selten Wechselverkäufe auf eine Frist von mehreren Wochen beschafft. *)

*) Es sollen in neuerer Zeit mehrfache Beschränkungen in dem Creditwesen Rio's, sowie einige Verbesserungen in den Einrichtungen stattgefunden ha-

Die oben besprochenen, aus den Cours-Schwankungen und den bewilligten ausgedehnten Crediten hervorgehenden Uebelstände sind schon häufig und mit grösserer Gründlichkeit einer Critik unterzogen worden, als ich dieselbe geben kann. Schwierig mag es sein, diese Gebrechen radical zu heilen; wie sehr aber durch deren Abhülfe der ohnehin schon blühende Handel Rio's noch gewinnen und das Vertrauen zu den Zuständen des Landes wieder wachsen würde, ist einleuchtend genug.

Importartikel.

Indem ich mich auf verschiedene, in der vorstehenden Einleitung gegebene Mittheilungen über den Importhandel beziehe, stelle ich hier die dort erwähnten Tabellen über die eingeführten Quantitäten der wichtigsten Artikel, die Durchschnittspreise, u. s. w. voran.

Artikel.	Zoll.	Per	Durchschnittspreise in den Jahren:				Durchschnittseinfuhr der Jahre 1843 bis 46.	
			1843	1844	1845	1846		
Ale und Porter, London . . .	1\$200	Dtz.	3\$914	3\$748	4\$703	4\$044	Kisten	26,523
= schottisch..	1\$200	=	3\$693	3\$474	4\$531	3\$842		
Blechtafeln	4\$000	Kiste	21\$608	19\$621	23\$254	23\$775	=	3,722
Blei, in Barren.	3\$000	Q.	11\$542	11\$845	12\$847	12\$704	Barren	10,676
= = Rollen.	3\$000	=	14\$364	14\$053	13\$256	14\$847	Rollen	264
Bleiweiss	4\$800	=	.....	.....	.....	.....	Colli	1,770
Butter, irländ.	120	℥	493	432	591	576	Fässchen	23,877
= franz.	120	=	448	308	474	419		
Eisen . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Tons	1,723
= . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	{ Barren } { u. Bündel }	38,225
Bandeisen . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Tons	116
= . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Bündel	1,403
Eisen, schwed., in Barren..	1\$750	Q.	8\$185	8\$112	8\$272	8\$293	.....	.....
Eisenwaaren etc. . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Colli	6,860
Essig.	14\$400	Pipe ¹⁾	49\$034	53\$800	58\$853	64\$939	Pipen	984
Farbwaaren . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Colli	9,154
Fensterglas . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Kisten	4,023
Fleisch, ges. Ochsen-, amer.	4\$500	Fass	20\$310	20\$531	19\$925	24\$821	Fässer	2,307 ²⁾
= = Hamb.	4\$500	=	27\$378	26\$087	27\$581	29\$703		
= = La Plata	500	Arrob.	2\$280	2\$500	2\$401	2\$436		
= ges. Schweine-, amer.	6\$000	Fass	21\$600	21\$520	29\$214	31\$102		
= = Hamb.	6\$000	=	29\$554	30\$000	45\$000	33\$010		
Hagel, engl.	4\$500	Q.	16\$322	16\$429	18\$256	18\$429	Kegs	4,455
= span.	4\$500	=			17\$209	17\$902		
Harz	1\$680	Fass ³⁾	4\$508	4\$112	3\$840	4\$536	Fass	8,250
Holz, (Dielen), amer.	11 $\frac{1}{2}$	Fuss	38	49	53	43	Dielen	9,630
= = schwed.	4\$382	Dtz.	15\$130	27\$613	20\$386	19\$130		
Kupfer, für Kupferschmiede	120	℥	615	618	606	611	Tons	283
= in Blättern	120	=	549	534	570	583		
Käse ⁴⁾	240	Stk.	903	859	905	1\$151	Kisten	3,853
Leder . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Colli	2,370
Leinöl in Fässern.	54	℥	264	198	196	193	Pipen	476

ben. Ich sehe mich indess leider nicht im Stande, mit Zuverlässigkeit anzugeben, worin dieselben bestehen.

Artikel.	Zoll.	Per	Durchschnittspreise in den Jahren:				Durchschnittseinfuhr der Jahre 1843 bis 46.	
			1843	1844	1845	1846		
Lichter, Compos.-	\$200	Ⓕ	\$532	\$631	\$748	\$651	Kisten	7,923
= Sperm.-	180	=	673	749	869	766		
= Talg-	2=800	Arrob.	8=287	8=093	8=950	9=479		
Manufacturwaren							Colli	35,791
Mehl, Gallego.	3=000	Fass	} 17=237	15=765	17=568	18=624	Fass	196,416
= Haxall.	3=000	=		15=826	17=346	19=061		
= O'Dance	3=000	=	—	—	15=486			
= Rutherford	3=000	=	—	—	10=000			
= Richmond Country	3=000	=	—	—	16=104	14=601		
= Baltimore	3=000	=	15=185	11=708	15=151	15=808		
= Philadelphia	3=000	=	15=929	11=989	15=598	15=190		
= Southern	3=000	=	15=005	12=001	15=736	16=212		
= New Orleans	3=000	=	—	—	12=794	16=849		
= Europ. 1ste Qualität	3=600	=	18=598	16=469	16=427	18=231		
= = 2te =	3=000	=	16=074	11=774	12=270	16=203		
Nägel							Colli	6,442
Papier							=	9,413
Pech, americanisches	1=050	Fass	—	—	4=290	3=333	Fass	1,223
= schwedisches	3=000	=	11=502	14=164	13=588	11=607		
Raventuch, deutsches	3=000	Stk.	12=000	11=204	12=864	12=277	Stück	4,690
= russ. schweres	3=000	=	15=446	17=204	18=421	18=043		
= = leichtes	3=000	=	12=638	12=098	14=053	13=618		
= schottisches	3=000	=	10=865	10=335	11=442	11=246		
Sackleinen, schottisches	61½	Yard	218	228	252	239		
= deutsches	2=211	Stk.	6=882	7=089	8=156	8=136		
Salz	160	Alq.	509	846	640	565	Alq.	653,430
Segeltuch, deutsches	6=000	Stk.	22=675	24=085	22=022	21=891	Stück	7,981
= russisches	6=000	=	32=246	29=193	26=157	29=611		
= schottisches	4=800	=	22=887	22=212	24=630	22=827		
= = schmal	3=600	=	17=315	17=915	19=890	18=974		
Seife, engl.	40	Ⓕ	106	106	107	—	Kisten	26,284
= mittelländ.	70	=	201	188	180	170		
Schinken, americanische	60	=	203	153	238	289	Fässer	556
= englische	60	=	262	173	—	323		
= hamburger	60	=	296	238	241	424	Stück	12,235
= portugiesische	60	=	281	251	330	378		
Speck	46½	=	204	168	252	296		
Spirituosa; Branntwein	90=000	Pipe 1)	157=485	213=773	214=100	213=000		
Genever in Fässern	420	Gall.	1=080	986	850	—	Pipen	59
= = Kisten	1=350	Kiste	3=400	4=354	4=249	4=180	Kisten	1,528
= = Demijohns	1=280	Demij.	3=760	3=181	3=058	3=419	Dem.	9,592
= = Kruken	1=350	Dtz.	3=241	3=166	3=383	3=464	Dtz. Kr.	9,063
Spriet	700	Gall.	—	—	—	2=385	Pipen	397 ⁵⁾
Stahl, mailändisches	4=000	Q.	23=062	23=178	22=508	18=600	Kisten	2,289
= schwedisches	4=000	=	—	—	17=650	14=142		
Steinkohlen, grosse	778	Ton	12=882	15=415	14=195	12=543	Tons	16,535
= kleine	778	=	12=366	13=655	14=089	13=397		
Stockfisch	2=500	Q.	11=401	12=348	10=303	11=462	Q.	25,108
Terpentin, in Fässern	85	Ⓕ	170	179	279	300	Fass	200
= = Blechdosen	85	=	—	—	354	332	Blechd.	906
Tauwerk, patent.	6=000	Q.	22=269	17=989	19=866	22=000	Rollen	10,142 ⁶⁾
= russisches	6=000	=	25=070	25=530	26=995	24=924		
Thee, Haysan	600	Ⓕ	1=804	1=783	2=008	1=934	Kisten	4,392 ⁷⁾
Theer, schwedischer	2=000	Fass	8=597	10=291	11=209	10=117	Fass	2,322
Wein, portugiesischer							=	11,900
= mittelländischer							=	1,2925
= Bordeaux							=	3.012

1) Der Zoll auf Essig und Branntwein wird $\frac{1}{2}$ Pipe von 180 medidas berechnet. Der bei Essig eingeschriebene Preis gilt bloss für portugiesischen. — 2) Die Einfuhr von La Plata-Fleisch nicht einbegriffen. — 3) Zoll $\frac{1}{2}$ Fass von 7 Arrob. — 4) Preis und Zoll gilt bloss für holländischen Käse. — 5) Branntwein eingeschlossen. — 6) Manila und Coir eingeschlossen. — 7) Einfuhr von allen Sorten Thee.

Von der Durchschnittseinfuhr der Jahre 1845 und 1846 kam von: 1)

Artikel.		den Verein. Staaten	den Hanse- städten	Eng- land	Frank- reich	Bel- gien	Däne- mark 2)	Hol- land	Portu- gal.	Spa- nien	Sar- dinien	Sici- lien	Oest- reich	Schwe- den	Russ- land
Bier	Kisten	.. .	153	25,360	28	..	..	..	..	..	..	..	..	2,088	..
Blei in Barren . .	Barren	30	..	1,510	..	..	..	..	990	9,715	..	..	..	..	..
= = Rollen . .	Rollen	.. .	..	..	..	..	..	..	..	178	..	..	..	..	..
Bleiweiss	Colli	276	654	670	..	322	..	..	..	..	55	..	..	..	..
Butter	Fässchen	.. .	..	16,707	5,805	25	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Blechtafeln	Kisten	.. .	215	2,959	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Eisen	Tons	.. .	..	2,330	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
=	(u. Bündel) Barren	.. .	200	50	..	..	..	..	400	..	..	..	..	36,530	..
Eisenwaaren etc. .	Colli	20	375	4,300	263	575	47	..	1,016	..	..	..	..	..	..
Essig	Pipen	.. .	30	..	26	..	..	..	916	..	..	..	..	..	..
Farbwaaren	Colli	87	40	10,160	..	52	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fensterglas	Kisten	.. .	..	..	..	4,035	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fleisch, ges. Och- sen- u. Schweine-	Fass	1,805	477	487	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Genever	Pipen	.. .	8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
= in Krügen	Dtz.	.. .	3,756	..	..	..	..	1,190	..	..	..	..	..	..	..
= = Demij.	Dem.	.. .	4,376	..	..	457	1,005	..	..	..	..	..	..	..	..
= = Kisten	Kisten	.. .	550	..	..	936	..	482	..	..	..	..	..	..	..
Hagel	Kegs	.. .	..	1,882	..	..	..	..	..	2,482	..	..	..	..	..
Harz	Fass	7,374	..	76	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Holz (Dielen) . .	Dtz.	36	145	..	..	..	994	..	290	..	..	..	..	9,822	1,187
Kupfer	Tons	.. .	..	276	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Käse	Kisten	60	977	917	191	475	145	512	..	..	..	..	..	..	..
Leder	Colli	.. .	125	393	750	..	..	358	..	47	45	..	..	..	..
Leinöl in Fässern	Pipen	.. .	20	334	..	22	..	..	..	..	..	..	..	..	..

Rio de Janeiro. Importartikel.

Artikel.		den Verein. Staaten	den Hansestädten	England	Frankreich	Belgien	Dänemark ²⁾	Holland	Portugal.	Spanien	Sardinien	Sicilien	Oestreich	Schweden	Russland
Lichter, Compos. u. Sperm.	Kisten	8,825	517	1,125	309	..	..	..	..	..	216	..	64	..	..
= Talg- . . .	=	150	..	30	..	..	..	..	3,761	..	160	..	300	..	500
Manufacturwaaren	Colli	7,008	867	27,400	2,836	395	138	..	181	45	95	..	..	..	..
Mehl	Fass	180,360	75	113	1,277	940	..	..	..	1,675	..	..	13,918	..	..
Nägel	Colli	433	..	2,204	..	2,635	..	..	277	..	..	..	..	..	..
Papier	=	..	468	207	930	504	50	..	24	474	4,505	..	170	..	..
Pech	Fass	510	270	375	..	..	..	..	..	..	..	..	..	156	84
Raventuch	Stk.	665	3,643	1,528	..	..	150	..	..	..	..	..	..	..	1,880
Salz	Alq.	..	..	17,410	3,100	..	..	..	381,340	317,273	..	21,525	..	..	..
Segeltuch	Stk.	346	904	5,075	..	..	75	..	..	..	54	..	..	..	1,140
Seife	Kisten	382	354	6,890	56	..	100	..	..	2,367	254	..	30	..	..
Schinken	Fass	..	..	175	..	..	..	..	300	..	..	..	..	..	..
=	Stk.	4,928	3,836	360	275	25	220	50	..	..	..	..	..	..	..
Spiritus u. Branntw.	Pipen	..	..	48	24	..	..	..	..	167	27	..	..	..	..
Stahl	Kisten	..	161	267	74	..	..	..	125	..	127	1,513	..	900	..
Steinkohlen	Tons	260	792	16,302	65	813	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Stockfisch ³⁾	Q.	1,043	..	23,415	1,225	..	..	..	..	43	..	..	..	25	..
Tauwerk	Rollen	1,393	1,310	3,811	..	31	102	..	433	..	..	..	..	..	2,358
Thee	Kisten	2,777	..	1,367	..	..	..	..	58	..	..	..	..	..	..
Theer	Fass	..	1,220	250	..	..	165	..	..	..	..	..	..	262	572
Wein	Geb.	..	..	162	4,250	..	..	..	13,801	9,920	772	892	..	..	..

¹⁾ Ganz unansehnliche Quantitäten sind in dieser Uebersicht nicht genannt. — ²⁾ Die Abladungen von Altona miteinbegriffen. — ³⁾ Das unter England aufgeführte Quantum kam von den brittischen Besitzungen in Nordamerica.

Die vorstehenden Tabellen werden einen hinreichend deutlichen Begriff davon geben, welche Gegenstände den grössten Absatz finden, und von welchen Ländern dieselben eingeführt werden. Weitere Ergänzungen findet man bei den unten aufgeführten einzelnen Artikeln. Rio de Janeiro ist für den Absatz fremder Waaren von den verschiedenen brasilianischen Plätzen der bedeutendste Markt, und es wird daher auch ein ansehnlicher Theil der Einfuhren wieder nach andern Häfen der Küste exportirt. Man unterscheidet bei den Importartikeln nach der Abfertigung im Zollhause gewöhnlich zwei Arten, nämlich erstens sogenannte Alfanega-Güter, welches Manufactur-Waaren, Eisen- und andere Metall-Waaren, kurze und Galanterie-Waaren und desgleichen sind, und dann Estiva-Artikel, zu welchen z. B. Schiffsmaterialien, Provisionen, Salz, Kohlen, Seife u. s. w. und auch alle nassen Waaren gehören. Die Verpackung und Emballage muss bei allen Waaren besonders gut und stark gemacht werden, denn es wird hier nicht sehr sorgfältig mit Gütern umgegangen. Von Manufacturen und überhaupt allen solchen Waaren, bei denen Probestücke den Verkauf erleichtern können, müssen der Sendung Muster beigegeben werden.

Manufactur-Waaren,

d. h. Baumwollen-, Wollen-, Seiden-, Leinen- und von diesen verschiedenen Stoffen gemischte Waaren. Der Import betrug von:

Baumwollenwaaren

	1841	1842	1843	1844	1845	1846
von Gross-Brittanien Colli	24,968	14,059	14,455	19,205	20,000	22,986
∕ den Verein. St.	8961	5337	7358	4554	8831	4866
∕ Frankreich	1526	1317	1109	1396	1527	1242
∕ den Hansestädten	941	678	577	327	402	404

Wollenwaaren

∕ Gross-Brittanien	5057	4490	3402	3568	3161	3175
∕ Frankreich	269	266	476	446	488	384
∕ den Hansestädten	140	65	89	81	85	202
∕ Belgien	26	94	49	83	75	65

Leinenwaaren

∕ Gross-Brittanien	2044	1633	1370	1251	1992	1657
∕ Portugal	170	145	170	68	97	194
∕ den Hansestädten	256	60	56	76	52	174
∕ Frankreich	93	8	60	65	81	69
∕ den Verein St.	30	59	18	7	33	66
∕ Belgien	38	8	23	3	4	1

Seidenwaaren

		1841	1842	1843	1844	1845	1846
von Frankreich	Colli	535	455	261	511	582	556
≠ Gross-Brittanien	≠	399	315	442	544	297	424
≠ den Hansestädten	≠	212	94	125	84	121	78
≠ den Verein. St.	≠	141	74	31	92	104	93
≠ Spanien	≠	55	49	62	41	53	26
≠ Sardinien	≠	31	23	33	26	60	50
≠ Belgien	≠	9	61	63	42	31	34

Aus dieser Uebersicht geht hervor, dass England von den drei erstgenannten Gattungen überwiegend den grössten Theil des Bedarfs liefert, und dass nur bei Seidenwaaren Frankreich an der Einfuhr in stärkerem Maasse participirt. Die Verein. Staaten liefern nächst England das grösste Quantum von Baumwollenwaaren, Deutschland nimmt beim Importe derselben aber erst den vierten und bei den übrigen Manufacturen den dritten Rang ein. Bei den Leinen wird es selbst noch von Portugal übertroffen. Nur die Einfuhr deutscher Wollenwaaren hat in den letzten Jahren zugenommen. Die Schweiz liefert von Seiden- und Baumwollenwaaren ein nicht unbedeutendes Quantum, doch ist die Grösse desselben nicht zu bestimmen, da die Zufuhren indirect über andre Länder eintreffen.

Manufacturwaaren werden in Rio nach der englischen Yard, der französischen Aune, dem Mètre, und nach den portugiesischen Maassen: der Vara und hauptsächlich dem Covado verkauft. Die Verzollung geschieht ⌘ Vara von 40 portugiesischen □ Zoll, und ist bei derselben Folgendes über die Berechnung zu merken. Man bedient sich zur Reduction nachstehender Verhältnisse:

$$163 \text{ Covados} = 100 \text{ Varas}$$

$$100 \text{ Aunes} = 106 \text{ } \neq$$

$$110 \text{ Mètres} = 100 \text{ } \neq$$

$$40 \text{ Yards} = 33\frac{1}{4} \text{ } \neq$$

Hiernach hat man das Ellenmaass eines Stoffes (in Covados, Aunes, Mètres oder Yards) zu Varas singelas (einfachen Varas) zu reduciren, die Breite derselben damit zu multipliciren und durch 40 zu dividiren, worauf der Quotient die □ Vara ergiebt. Es messen z. B. 12 Stück Tuch von 45 brasilianischen Zoll Breite 360 Covados: dies sind also 221 Varas singelas

$$\begin{array}{r} \times 45 \\ 40 \overline{) 9945} \\ \underline{1800} \\ 1945 \\ \underline{1550} \\ 395 \\ \underline{395} \\ 0 \end{array}$$

geben 248 □ Varas

der Zoll ist 435 Reis ₧ □ Vara
 also im Ganzen für 360 Cov. = 107,880 oder ₧ 1 Co-
 vado = 300 Reis.

Sind es Tücher oder Shawls, die gemessen werden sollen, so vermehrt man das Quadrat der Breite mit 120 und theilt durch 1600; z. B. 10 Dutz Tücher von 30 brasilianischen Zoll im □ :

$$\begin{array}{r} 30 \times 30 \\ = 900 \times 120 \\ \hline 1600 \overline{) 108000} \end{array}$$

halten also . . 67½ □ Varas u. s. w.

Bei Aussendungen von Manufacturen nach Rio ist sowohl die Jahreszeit, für welche die Gegenstände hauptsächlich bestimmt sind, in Betracht zu ziehen, als auch bei den meisten Artikeln dieses Faches darauf zu sehen ist, dass dieselben den Forderungen der neuesten Mode entsprechen, in richtigem Farben- und Quantitäts-Sortiment und in geschmackvollen Mustern versandt werden. Dieses Letztere gilt besonders von

Seidenwaaren,

über welche sich daher auch kaum Angaben von dauerndem Werth machen lassen. Stoffe zu Kleidern, Echarpes, Shawls, Atlas, Sammt, Bändern u. s. w. sind von ziemlich starkem Consum; ein vortheilhafter Absatz wird aber fast lediglich dadurch bedingt, in wiefern die jedesmaligen Forderungen der Mode und des Geschmackes erfüllt werden. Von den verschiedenen Gattungen von

Baumwollenwaaren

sind die ungebleichten und farbigen Stoffe von besonders starkem Consum. Sie werden von den Verein. Staaten, England und der Schweiz geliefert, hauptsächlich von den beiden erstgenannten Ländern, und kommen in Stk. von 30 Yards, von 27 bis 30'' Breite, und in Ballen von 30 à 36 Stk. Die wichtigsten Arten dieser sogenannten *Domestics* sind:

Ungebleichte glatte (*Panno de algodao cru liso, brown Shirtings* und *Sheetings*), welche hauptsächlich zu Hemden und Bettzeug

gebraucht werden. Sie kommen in verschiedenen Qualitäten zu Preisen von 120 bis 170 Reis ₡ Yard, und zahlen 70 Reis ₡ □ Vara Zoll. Von dieser Gattung sendet man auch geköpertes Zeng (*cru entranchado, brown Drillings*) zu Preisen von 200 bis 230 Reis. Der Zoll darauf ist 100 Reis ₡ □ Vara.

Blau und weiss melirte, welche geköpert und von starkem Gewebe sind. Sie dienen zu Hosen, zahlen 135 Reis ₡ □ Vara Zoll, und gelten 300 bis 360 Reis ₡ Yd.

Gestreifte (*riscado, stripes*), welche auch geköpert sind, zu Hosen und Jacken dienen, und gewöhnlich 40 à 60 Reis weniger als die melirten werth sind. Zoll 135 Reis ₡ □ Vara.

Blaue geköperte (*blue Drillings*), welche etwas weniger als die gestreiften werth sind und denselben Zoll zahlen.

Von gleichfalls starkem Consum sind die Gebleichten Stoffe, *Madapolams, Shirtings* und *Sheetings*, welche grösstentheils nur England liefert. Sie kommen von den feinsten Gattungen, die zu Hemden gebraucht werden bis hinab zu den ordinairsten, welche zu Futter u. s. w. dienen, in der Breite von 30 à 36'' und in Stücken von 24 Yds. Die Preise sind nach der Qualität sehr verschieden und standen im Juni 1847 von 2000 bis 8000 Reis ₡ Stk. Die portugiesischen Namen sind für die geringeren Gattungen: *Madapoloes*, und für die feineren *Shirtings*: *Morins*. Der Zoll ist für ordin. Qual. 60 Reis ₡ □ Vara

≧ mittl. ≧ 100 ≧ ≧

≧ feine ≧ 120 à 140 Reis ₡ □ Vara.

Fernere Arten von Baumwollenzeugen von bedeutendem Consum sind:

Ordin. Gingham (*riscados de algodao ordinarios*), welche hauptsächlich von England geliefert werden. Sie kommen in der Breite von 24 à 27'' in Ballen von 100 Stk., und von 36 à 40'' in Ballen von 50 Stk., und sind grösstentheils von blauem Grund mit weissen Streifen oder Carrées nebst einigen Stücken mit Melange in Roth. Preise ca. 210 à 230 und 340 à 380 Reis ₡ Yd. Zoll 120 Reis ₡ □ Vara. Der Verbrauch ist bedeutend, da diese Zeuge auch zur Bekleidung der Neger dienen.

Feine Indiennes (*riscados finos* oder *gangas ou rapoes riscados ou de côres*), die hauptsächlich die Schweiz liefert. Sortiment in sehr festen Farben $\frac{1}{3}$ roth und rosa, $\frac{1}{3}$ blau und $\frac{1}{3}$ in dunklen Farben mit kleinen Streifen und Carrées. Breite 24'', Länge 30 Yds., in Kisten

von 50 oder 100 Stk.; Preis ca. 240 à 250 Reis ₥ Covado. Zoll 150 Reis ₥ □ Vara.

Prints, (Chitas), welche hauptsächlich von England und Frankreich kommen. Die englischen Prints kommen in Stk. von 28 Yds., 24'' brt. Es giebt Arten in kleinen Mustern, für Mannshemde dienend, und andre von blauem Grund mit gelben Blumen, die nach dem Innern gehen, welche immer verkäuflich sind. Von feineren Gattungen darf man aber immer nur das Neueste und Geschmackvollste senden. Preis 150 bis 350 Reis ₥ Yd. Die französischen Prints kommen in sehr schöner Waare von 32'', und bedingen 350 bis 400 Reis. — Zoll 165 Reis ₥ □ Vara.

Tücher, (Mouchoirs, lenços.) Sie kommen in verschiedener Qualität und in grosser Anzahl von England und der Schweiz. Diejenigen in blau und roth, in unächtten Farben und geringer Güte, welche von England gesandt werden, gelten 1500 bis 2600 Reis ₥ Dtz. Die schweizer Tücher werden aber vorgezogen, weil der Stoff derselben besser und die Farben fest sind. Von stärkstem Consum sind die rothen Unis von 25 und 27'' im □, in Paqueten von 5 Dtz., die 960 Reis ₥ Dtz. Zoll zahlen und 3400 à 3700 Reis ₥ Dtz. gelten; alsdann kommen die carrirten in roth und blau, und roth und weiss von derselben Grösse, welche 600 Reis Zoll zahlen und 400 Reis ₥ Dtz. weniger als die Unis kosten; und zuletzt die blauen Unis und die mit blau und weiss carrirten von 24 à 25'' Breite, welche ohne in Paquete geschlagen zu sein, in geringerer Qualität in Ballen von 2 à 300 Dtz., sortirt $\frac{1}{2}$ uni und $\frac{1}{2}$ carrirt kommen, 450 Reis ₥ Dtz. Zoll zahlen und 2200 à 2500 Reis werth sind.

Hosenzeuge, worüber weiter unten Näheres angegeben ist.

Wollenwaaren.

Tuche. Man mag in Rio keine schwere Tuche, sondern will durchgehends nur leichte Waare haben. Es verkaufen sich sowohl ganz grobe wie ganz feine Tuche, erstere jedoch, hauptsächlich zum Gebrauch für die Truppen, in grösster Quantität. Nach den Verkaufspreisen würden die verschiedenen Qualitäten etwa von 1₥000 bis 14₥000 ₥ Covado anzugeben sein. Die Hauptfarbe ist blau; für die ordinären Sorten fast ausschliesslich blau, und bei den feineren kommen noch schwarz, dunkelgrün, olive und einige andre Modefarben hinzu. Die Breite des Tuches ist für ordin. und mittlere Qualität 51 à 53'' und für feine 60'', die Länge der Stk. etwa 30 Yds. Die deutschen Tuche

selben Breiten wie Casimire. Der Verbrauch ist namentlich von baumwollenen und gemischten bedeutend. Letztere galten früher 1200 à 1400 Reis ₡ Cov., während sie von Deutschland aus nur zu 700 Reis eintreten sollen. Nach solchen Verkäufen kamen aber so grosse Massen, dass der Preis unter 700 Reis fiel, und im Juni 1847 500 Reis stand. Baumwollne Hosenzeuge finden sowohl in leichten als schweren Gattungen Absatz; dunklere Farben werden meistens vorgezogen. 20 Stk. gehören in eine Kiste. Der Zoll ist

für baumwollne, <i>brims de algodao</i> . .	180 Reis ₡	□ Vara
∕ gemischte, <i>cassinetas de laa e alg.</i>	390	
∕ wollne, <i>mal</i> ∕		wie für Casimire.

Leinen. — Der Consum von Leinen ist ebenfalls in Rio im Verhältniss zu dem Verbräuche anderer Manufacturwaaren nicht sehr bedeutend. Hauptsächlich sind nur die feineren Gattungen, wie die *Irlandas* und *Bretanhas* englischen Fabricats, welche zu Hemden und Damen-Unterröcken verwandt werden, von recht courantem Verkauf. Von diesen werden auch wiederum die höheren Nummern am meisten gefordert. Zoll für *Irlandas*:

für ordinarias	300 Reis ₡	□ Vara
∕ entrefinas	495	
∕ finas . .	690	

Grobes Sackleinen (*canhamaco* oder *grossaria*) ist jedoch für die Verschiffungen von Caffee von ziemlich starkem Begehr. Es kommt aus England und aus Deutschland. Die englischen Sackleinen kommen in 40 à 41'' Breite und 160 Yds. Länge in einer Qualität, die seit längerer Zeit 230 à 250 Reis ₡ Yds. werth war. Die deutschen kommen in gleicher Breite, aber in Stk. von nur 36 Yds. Länge. Man sendet von No. 6, 7 und 8; doch mag eine Sendung von 500 Stk. gern allein aus No. 6 bestehen.

Türk. rothes Garn findet in kleinen Partien von No. 10 und 12 Absatz.

Baumw. Strümpfe sind von ziemlich ansehnlichem Verbrauch; ferner **Shawls, Tücher, Bänder**, von verschiedenen Stoffen, **Spitzen, Nähgarn**, und noch andre Artikel des Manufactur- und Kurzwaaren-Faches, worüber ausführlichere Nachrichten hier indess zu vielen Raum erfordern würden.

Metalle.

Der Verbrauch von Metallen ist sehr bedeutend, und wird hauptsächlich von England, und demnächst von Schweden und Spanien befriedigt.

Eisen. Das meiste englische Eisen wird nach Rio auf Ordre gesandt, d. h. die Händler geben einem dortigen Hause den Auftrag eine Partie für sie kommen zu lassen, und zahlen dafür eine Provision. Ausser den gewöhnlichen Sorten Stangen-, Nagel- und Bandeseisen werden auch Tafeln und Platten sowie Eisen zu Hufen in Menge verbraucht. Von schwedischem Eisen mögen 2400 flache Stangen, 700 runde und 900 viereckige, zusammen 4000 Stangen oder 2000 Q., mit einem Schiffe kommen. Der Zoll ist für englisches: in Barren 1250 Rs.; *em verginha*, d. h. für alles runde und viereckige von und unter $\frac{1}{2}$ "', also hauptsächlich das Nageleisen 1600; in Platten (*chapas*) 2000 Rs. ₥ Q.; für schwedisches nach derselben Classification 1750, 2250 und 2500 Rs., und für alles Bandeseisen 1920 Rs.

Stahl. Der mailändische und schwedische kommt in den bekannten kleinen viereckigen Stangen, der englische ausser in dieser Gestalt auch verarbeitet. Von Ersterem mögen 150 Q. sortirt von $\frac{5}{16}$ bis $\frac{7}{16}$ Zoll, und von dem zweiten 100 Q. von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Zoll gesandt werden. Der englische Stahl wird, wie dies bei Eisen der Fall ist, von den Händlern selbst beordert. Es kommen von England auch viereckige Stangen von $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ Zoll für Utensilien, ferner gegossener Stahl und dünne Blätter zu Wagenfedern u. s. w. Der Zoll ist 4000 Reis ₥ Q.

Kupfer. Es kommt in verarbeitetem Zustande theils für Kupferschmiede (*braziers copper, cobre para caldeireiro*) theils als Schiffskupfer (*sheathing, para forro de navios*) ausschliesslich von England. Von ersterer Gattung mögen 80 □ Scheiben und 700 runde Scheiben, und von letzterer 20 Kisten à 100 ℔ von 16 bis 22 onz. ₥ □ Fuss Schwere gesandt werden.

Zinn. Der Verbrauch ist nicht bedeutend. In kleinen Stangen (*em verginha*) ist er 3 bis 400 Rs. ₥ ℔, in Barren und Platten 10 $\frac{0}{0}$ weniger werth. Zoll für Barren 60 Rs. ₥ ℔

Stangen 100 „ „

Platten 150 „ „

Blei und Blechtafeln haben bereits in den Tabellen hinreichend Erwähnung gefunden.

Schiffs- und andre Materialien.

Tauwerk. Den stärksten Absatz findet russisches; ausserdem verkauft sich englisches Patent, sowie Manila Tauwerk und das ostindische

Coir rope aus den Fasern der Cocosschale, woraus die Brasilianer in der Benennung Tauwerk von Cairo gemacht haben. Von russischem Tauwerk sollte nur die beste Qualität kommen, und zwar mit einem Schiffe 250 bis 300 Trossen von $\frac{1}{2}$ bis 6 Zoll sortirt, und ausserdem einige Q. Merlinien und getheerte Linen.

Segeltuch, lona, und Raventuch, brim para velas. — Es werden englische, deutsche und russische Tücher eingeführt. Von Letzteren mögen 400 Stk. Segeltuch von 30'' Breite und 36 Yards Länge von erster, zweiter und dritter Qualität und ein gleiches Sortiment von Raventuch kommen; von deutschem Fabricat: 125 Stk. $\frac{5}{4}$ doppelte westphälische und 200 Stk. $\frac{5}{4}$ holländische Segeltücher, ferner 50 Stk. $\frac{5}{4}$ weisse Schiertücher und 400 Stk. $\frac{5}{4}$ weisse Raventücher.

Theer. — Derselbe muss dünn sein, doch genügt es, wenn in Europa mitteldicke Waare abgesandt wird, welche die Hitze hier dünner macht. Es mögen bei einer Ladung davon 150 Tonnen gesandt werden; ferner von *Pech* 50 Ton.; von *Terpentin*, in Fässern und in Blechdosen von 20 \mathfrak{H} , 3 bis 4000 \mathfrak{H} ; von *Leinöl*, in Krügen von 6 bis 14 \mathfrak{H} , 500 Krüge; von *Bleiweiss* 50 Fass à 1 englischen Cwt; und von *Oelfarben* 150 à 200 Blechdosen von 20 bis 32 \mathfrak{H} , sortirt $\frac{1}{2}$ grün und $\frac{1}{2}$ weiss, gelb und schwarz.

Provisionen.

Mehl. — Einer der wichtigsten Gegenstände des Imports. Haupt-einfuhr von den Verein. Staaten. Das americanische Mehl wird nach der Qualität unterschieden in:

Gallego

Haxall

O'Dance

Richmond Country

} Richmond-Mehl.

Baltimore- und Philadelphia-Mehl

und Mehl von den südlichen Staaten (Southern, New-Orleans etc.), wovon das Richmond-Mehl, namentlich das von Gallego und Haxall am feinsten, und das Baltimore-Mehl ca. 2000 Reis \mathfrak{H} Fass weniger werth ist. Das Mehl, welches von den südlichen Staaten, namentlich von New-Orleans verschifft wird, hat sich in letzter Zeit sehr verbessert, und concurrirt jetzt beinahe mit dem Baltimore-Mehl. — Von den Zufuhren von europäischem Mehl, welches in 2 Qualitäten unterschieden wird, hat sich bisher nur das Triester als gut erwiesen. Versuche von andern Plätzen sind fast immer schlecht ausgefallen, indem das Mehl

stets klumpig ankam. Von dem Triester Mehl sind die besten Sorten: das von dem Merk SSSF, wovon $\frac{2}{3}$ bei einer Sendung, und das von SSF, wovon $\frac{1}{3}$ kommen mögen; ferner ein sogenanntes Fontana-Mehl, welches die beiden erstgenannten Gattungen noch übertreffen soll. — Die Preise von Mehl sind grossen Fluctuationen unterworfen. Das feinste Richmond hat schon zwischen 14 und 28,000 Reis ℥ Fass geschwankt. Im Jahre 1846 ist der Gang der Preise von feinem americanischem von 15 bis 21, von geringerem von $12\frac{1}{2}$ bis 19, von 1^a europäischem von 13 bis 20 und von 2^a von 11 bis 19,000 Reis gewesen. — Die Fässer enthalten 6 brasilianische Arroben.

Waizen. — Bei dem bedeutenden Mehlgeschäft in Rio sind Einsendungen von Waizen nicht anzurathen. Der Zoll darauf ist 400 Reis ℥ Alq. — Für *Kleie*, (*farelo*) besteht ein ziemlich starker Begehr. Es mögen davon 500 bis 800 Sack à 8 Himpten kommen. Die Säcke müssen etwas gross sein, und die Kleie muss locker darin liegen, damit das Volumen grösser aussieht. Preise schwankten in 1845 und 46 von 3 bis 6000 Rs. ℥ Sack. Zoll 250 Rs. ℥ Arroben. — Von grünen und gelben *Erbsen* in Fässern von 2 Arroben., oder auch in Demijohns, die hier zu 1 Arroben. angenommen werden, und von feinen weissen *Perlgrauen* in Demijohns sind kleine Partien anzubringen.

Von *ges. Fleisch* mögen 50 Fass, $\frac{1}{3}$ Ochsen- und $\frac{2}{3}$ Schweinefleisch, von *holstein. Schinken* 300 Stk. in Rumgebunden à 50 Stk. mit Salz verpackt, von *westphälischen* 400 Stk. einzeln in Leinen gepackt und von *Eidammer Käsen* 60 Kisten à 2 Dtz. kommen. Auch *Rohmkäse* und *holsteinische* haben sich in letzter Zeit gut verkauft. Der Zoll darauf ist 120 Rs. ℥ ℥ . *Speck* kommt hauptsächlich nur von den Verein. Staaten, und *Butter* in Fässern von 1 engl. Cwt. nur von Irland und Frankreich. *Eingemachte Sachen* sind in kleinen Partien anzubringen.

Stockfisch. — Die Einfuhr von den engl. Besitzungen in Nordamerica (New-Foundland) ist bedeutend. Die beste Ankunftszeit für Fische ist zur Fastenzeit im Februar und März. Auf die Verpackung, in Fässern von 1 port. Q., muss viele Sorgfalt verwendet werden, damit der Fisch trocken ankommt. Die Preise fluctuiren stark, etwa von 8 bis 16,000 Reis ℥ Q. Die für Brasilien passendste Qualität ist die, welche in St. Johns *small merchantable* genannt wird, und dort im Sept. 46 mit Verpackung 13 sh. 6 d. ℥ engl. Cwt. (bei einem Course von £ 100 = 472 Dollars) kostete.

Getränke.

Wein. — Es werden hauptsächlich portugiesische, und demnächst spanische, italienische und französische Weine consumirt. Die Einfuhr geschieht direct von den Productionsländern und hat daher für Deutschland wenig Interesse. — Von *Bier* werden neben dem englischen jährlich einige Tausend Fässer schwedisches importirt. Von *Spirituosen* kann von deutschen Häfen nur *Genever* gesandt werden. Er kommt in Fässern, in Kisten von 12 Flaschenkeldern, in Demijohns von 3 à 3½ Gall. und in Kruken von 10 à 12 Dtz. in 1 Korb. Die beste Versendungsart ist in Demijohns und Kruken; von Ersteren mögen 300 Stk., von Letzteren 60 Körbe und daneben 300 Flaschenkelder kommen.

Eisen- und andre Metallwaaren. — Der Verbrauch davon ist sehr bedeutend. England liefert das Meiste sowohl von den groben als den feinen Arbeiten. Demnächst ist die Einfuhr am ansehnlichsten von Portugal und dann von Belgien, Frankreich und Deutschland. Fast alle Artikel des Faches, wie Tischlerwerkzeuge, Messer, Gabeln, Knöpfe, Pfannen, Töpfe, Schlösser, Thürhängen (aber keine Thürdrücker) verschiedene Arten messingne Becken, Ackergeräthschaften u. s. w. finden Absatz. Von gröberen Eisenwaaren sind von besonders starkem Consum: *Enxadas*, Schaufeln mit Stiel (Zoll 35 Rs. ₣ ₧), wovon 800 Dtz.; *Pas de ferro*, Hacken (Zoll 3000 Rs. ₣ Dtz.), wovon 100 Dtz.; *Forrages de besta*, Hufen für Maulesel (Zoll 430 Rs. ₣ Dtz.), wovon 1000 Dtz.; *Nägel* zu diesen Hufen, wovon ein correspondirendes Quantum; und *Nägel* zu Schiffs- und anderm Gebrauch, wovon einige 100 Fässer à 4 Q. gesandt werden mögen. Die Ackergeräthschaften kommen nur aus England, Nägel in bedeutender Quantität aber auch von Belgien und den Verein. Staaten. England liefert ebenfalls viele Gusswaaren, wie Platten, Oefen, Gitterwerk etc.

Glaswaaren. — Die Einfuhr aller Arten, namentlich von Biergläsern, ist ziemlich bedeutend. Deutschland und Belgien liefern hauptsächlich den Bedarf.

Steinzeug kommt in feiner und geringerer Waare fast nur von England.

Leder und Lederwaaren. — Ziemlich bedeutende Einfuhr von England, Frankreich, Deutschland und Portugal. Von *Leder* ist nur präparirtes zu verkaufen. Besonders gangbar sind folgende Arten: Schwarz lackirte Kalbfelle (*becerros envernizados*), Zoll 650 Rs. ₣ ₧, wovon 5 Kisten à 12 Dtz.; schwarz lackirte Schaaffelle (*carneiros en-*

vernizados), Zoll 300 Rs. ₡ ₧ , wovon 4 Kisten à 12 Dtz.; gewichste Kalbfelle (*beceros de Nantes, waxed calf-skins*), Zoll 5500 Rs. ₡ Dtz., wovon 4 Kisten à 12 Dtz.; weiss gegerbte Schaaffelle (*carneiras brancas*), Zoll 2400 Rs. ₡ Dtz., welche namentlich in grosser Anzahl von England unter dem Namen *Brazils* kommen, wovon 150 Dtz.; bunte gemalte Schaaffelle (*carneiras pintadas, morocco-skins*), Zoll 4500 Rs. ₡ Dtz., wovon 5 Kisten à 12 Dtz.; und weiss gegerbte Ziegenfelle (*pellicas brancas*), Zoll 1500 Rs. ₡ Dtz., wovon 50 Dtz. gesandt werden können. — Von *Sätteln* kommen kleine Quantitäten von England und Frankreich und von *Schuhzeug*, welches 80 $\frac{0}{0}$ Zoll zahlt, feines von letzterem Lande.

Papier. — Schreib-, Post- wie Packpapier ist von ziemlich starkem Consum, namentlich Letzteres, wie z. B. blaues und graues Enveloppe- und rothes Löschnapier. Das Schreib-, Post- und Copierpapier muss weiss und bläulich sein.

Pulver. — Grobes muss in Fässchen von 25 ₧ , und feines in Blechdosen von 1 ₧ kommen. Zoll und Kosten sind auf grobes Pulver sehr hoch, und der Ausfall bei einer Sendung ist daher unsicher. Der Zoll ist 180 Rs. ₡ ₧ .

Mobilien. — Sie werden trotz des hohen Zolles (80 $\frac{0}{0}$) namentlich von Hamburg ziemlich stark importirt. Es gehen fast alle Arten, hauptsächlich Stühle und Sopha's mit Rohr und einige mit Damast überzogen, Schränke, Tische, Toiletten u. s. w. Hübsche, moderne Arbeit pflegt sich gut zu bezahlen.

Fortepiano's. — Man zieht hier die englischen vor; es werden hauptsächlich tafelförmige verlangt.

Wagenfabricate. — Sind zur Einsendung nicht anzurathen, da man in Rio selbst Fabriken hat. Dasselbe gilt von

Chem. Zündhölzern und von **Wachstuch.** —

Seidne Hüte. — Kommen hauptsächlich von Frankreich, theils fertig, theils in einzelnen Stücken für hiesige Hutmacher. Filzhüte werden wenig getragen.

Waffen. — Der Verbrauch von Gewehren, Pistolen, Säbeln etc. ist nicht unbedeutend. Belgische und andre Fabrikanten haben aber ihre eignen Agenten in Rio, und ist daher die Einsendung dieser Artikel an Commissionaire nicht anzurathen.

Lichter. — Stearinlichter kommen von Europa und den Verein. Staaten in Kisten von 1 Arrobb., die Hälfte zu 5 und die andre

Hälfte zu 6 Lichtern auf 1 \mathcal{R} . Spermacetilichter, in derselben Verpackung, liefern fast nur die Verein. Staaten, Talglichter Portugal und die La-Plata-Staaten.

Seife. — Es kommt sowohl feinere spanische und italienische als englische, americanische und deutsche in gelben und weissen Stangen in Kisten von 1 à 2 Arrobs.

Wachs. — Kommt von Africa, Portugal und den Verein. Staaten. Durchschnittseinfuhr von 5 Jahren 400,000 \mathcal{R} \mathcal{R} Jahr. Zoll 210 Rs. \mathcal{R} \mathcal{R} .

Demijohns. — Davon mögen 300 Stk. à 5 Gall., und 450 von 1, 2 und 3 Gall., erstere oval, letztere rund oder oval gesandt werden. Zoll 120 bis 240 Rs. \mathcal{R} Stk. nach der Grösse.

Mauersteine mögen bei Aussendungen, wenn nöthig, als Ballast benutzt werden.

Holz. — Obgleich Brasilien sehr reich an schönem und starkem Holz ist, wird doch von den Verein. Staaten und von Schweden noch Vieles von leichter Gattung eingeführt. Die von Schweden kommenden Ladungen *Fichtenholz* bestehen grösstentheils aus Dielen von 3 Zoll Dicke, 9 Zoll Breite u. 14 Fuss Länge engl. Maass, welches die Hauptdimensionen sind. Daneben kommen dann etwa bei jeden 250 à 300 Dtz. ca. 50 Dtz. Dielen von 14 bis 24 Fuss Länge, und ca. 20 Dtz. von 7 Fuss Länge, Alles aber von gleicher Dicke und Breite. Der Preis wird \mathcal{R} Dtz. Dielen von 14 Fuss Länge berechnet; derselbe fluctuirt sehr, und hat bereits zwischen 12 und 30,000 Rs. \mathcal{R} Dtz. geschwankt. — Das americanische Holz wird \mathcal{R} Fuss verkauft. — Balken dürfen nicht gesandt werden. Einige Masten und Spieren sollen sich aber oft gut bezahlen.

Steinkohlen. — Der Import betrug 1846 ca. 20,000 Tons. Die Preise schwanken ausserordentlich, so dass auch die verschiedenen Gattungen unter sich oft ganz ausser Verhältniss bezahlt werden. Es ist schon zu 9000 und auch zu 30,000 Rs. \mathcal{R} Ton. verkauft worden. Die Einfuhr von groben Steinkohlen ist am bedeutendsten, und vielleicht 2½mal so stark als diejenige von Schmiedekohlen. Theurere Sorten gehen nur in kleinen Partien, welche meistens auch selbst von den Händlern direct bezogen werden. Zoll 600 Rs. \mathcal{R} bras. Ton. von 54 Arrobs. oder 778 Rs. \mathcal{R} engl. Ton. von 70 Arrobs.

Salz. — Die Einfuhr ist gleichfalls beträchtlich. Das Meiste kommt von Portugal und den Cap Verdischen Inseln, Weniges vom Mittelländ. Meere. Die Preise fluctuiren stark; in den letzten Jahren

schwankten sie zwischen 400 und 900 Rs. R Alquiere. Hier folgen einige Rendiments:

1 Moio von den Cap Verd. Inseln liefert durchschnittlich ca. 59 Alquieres

1 R R St. Ubes u. Lissabon R R ca. 19 à 20 R

50,500 Kilogr. in Cette lieferten 1089 Alq.

117,532 R R Marseille R 2805 R

Wegen ausführlicherer Nachrichten über die Importe beziehe ich mich auf die Beilage TT. nebst den Mustern von No. 523 bis 600. Es könnten noch manche andre Einfuhrartikel für Rio aufgezählt werden, namentlich aus dem Fache der Kurz- und Galanteriewaaren. Der grösste Theil von dergleichen Gegenständen (und auch schon einige der oben angeführten) wird aber durch hiesige Agenten von europäischen Fabrikanten für Händler und Detaillisten direct bezogen, oder dieselben kommen auch durch von Europa aus in Rio etablirte Häuser und Läger an den Markt und in den Detailverkauf, so dass ein Absatz davon durch Commissionaire selten mit Vortheil zu erreichen ist.

Exportartikel.

Ueber die Productenausfuhr von Rio sind bereits im Eingange des Berichts verschiedene Nachrichten gegeben worden, auf welche ich verweise.

Caffe.

Der grosse Stapelartikel. Die Ausfuhr betrug:

1820 . 97,500 Sack.	1829 . 375,107 Sack.	1838 . 766,696 Sack.
1821 . 105,386 R	1830 . 391,785 R	1839 . 889,334 R
1822 . 152,048 R	1831 . 448,249 R	1840 . 1,068,418 R
1823 . 185,000 R	1832 . 478,950 R	1841 . 1,013,915 R
1824 . 224,000 R	1833 . 561,692 R	1842 . 1,179,731 R
1825 . 183,136 R	1834 . 560,759 R	1843 . 1,189,523 R
1826 . 260,000 R	1835 . 647,438 R	1844 . 1,260,431 R
1827 . 350,900 R	1836 . 715,893 R	1845 . 1,208,062 R
1828 . 369,147 R	1837 . 657,005 R	1846 . 1,511,096 R

Caffe ist das ganze Jahr hindurch zu jeder Zeit in Rio zu haben, in grösster Quantität und Auswahl jedoch von Juli bis December. Die Pflanzer senden ihn theils zu Lande, theils zu Wasser nach Rio, wo er von den dortigen Caffehändlern aufgekauft und an den Markt gebracht wird *). Die Verladung geschieht durchgängig in Säcken von

*) Die bedeutendsten Caffehändler sowohl wie die grössten Caffemakler in Rio sind Deutsche.

5 portug. Arroben. Man unterscheidet der Qualität nach 7 verschiedene Sorten, nämlich:

Café lavado — washed

- ∴ superior — superior
- ∴ 1^a boa — 1^{st.} good
- ∴ 1^a ordinario — 1^{st.} ordinary
- ∴ 2^a boa — 2^d good
- ∴ 2^a ordinario — 2^d ordinary
- ∴ escolha — Triage.

Die Durchschnittspreise waren von:

	superior	1 ^{st.} good	1 ^{st.} ordinary	
1841 . . .	3811 . . .	3542 . . .	3360	Rs. ₤ Arr.
1842 . . .	3569 . . .	3224 . . .	2867	∴ ∴ ∴
1843 . . .	3288 . . .	2865 . . .	2571	∴ ∴ ∴
1844 . . .	3215 . . .	2843 . . .	2545	∴ ∴ ∴
1845 . . .	3243 . . .	2958 . . .	2654	∴ ∴ ∴
1846 . . .	3135 . . .	2946 . . .	2732	∴ ∴ ∴

bei welchen Angaben der jedesmalige Stand des Courses zu berücksichtigen ist. Dieser ist seit 1841 ebenfalls gesunken, und ergeben demnach die Caffepreise eine um so bedeutendere Erniedrigung.

Die Ausfuhr von gewaschenem Caffé betrug 1846 nur 45,000 Sack, ist aber seitdem, wie ich meine, bedeutender geworden, so wie sich die Qualität des Rio - Caffé überhaupt bekanntlich fortwährend verbessert hat.

Die Beilage UU. enthält 2 Hefte mit Tabellen zur Calculation von Caffé-Verschiffungen in £ sterl., in Dollars und fast allen übrigen Rechnungsmünzen Europas, mit Berücksichtigung der verschiedenen Frachten, Kosten, Zollevaluationen u. s. w.

Zucker.

Der Zucker, welcher auf den Markt von Rio zum Export gebracht wird, ist fast nur der von dem in der Nähe belegenen Hafen Campos kommende. Die Ausfuhr betrug:

1827 . . .	19,644 Kisten	1832 . . .	16,645 Kisten	1837 . . .	14,701 Kisten
1828 . . .	19,035 ∴	1833 . . .	14,154 ∴	1838 . . .	16,705 ∴
1829 . . .	18,864 ∴	1834 . . .	14,786 ∴	1839 . . .	15,891 ∴
1830 . . .	22,488 ∴	1835 . . .	19,692 ∴	1840 . . .	9,445 ∴
1831 . . .	22,004 ∴	1836 . . .	18,537 ∴	1841 . . .	10,465 ∴

1842 . 15,460 Kisten 1844 . 11,513 Kisten 1846 . 8,115 Kisten
 1843 . 9,433 „ 1845 . 14,539 „

Die Kisten halten 1200 à 1600 \mathfrak{B} . Man scheidet den Campos-Zucker seiner Qualität nach in 3 Sorten:

- 1) *Redondo*, weiss,
- 2) *Batido*, gelblich,
- 5) *Moscovado*, braun.

Die Durchschnittspreise waren von:

	weissem	braunem			
1841 . . .	2410 . . .	1742	Rs.	⌘	Arrob.
1842 . . .	2312 . . .	1463	„	„	„
1843 . . .	2820 . . .	1880	„	„	„
1844 . . .	2808 . . .	1823	„	„	„
1845 . . .	2845 . . .	1922	„	„	„
1846 . . .	3008 . . .	2087	„	„	„

doch ist die Erhöhung der Preise nicht so bedeutend, wenn man den jedesmaligen Stand des Courses berücksichtigt.

Häute.

Sie kommen hier von den La Plata-Staaten und von Rio Grande.

Die Ausfuhr betrug:

1827 . .	329,320	Stk.	1834 . .	179,198	Stk.	1841 . .	152,548	Stk.
1828 . .	207,268	„	1835 . .	145,752	„	1842 . .	198,082	„
1829 . .	351,893	„	1836 . .	158,549	„	1843 . .	345,070	„
1830 . .	266,719	„	1837 . .	146,960	„	1844 . .	369,183	„
1831 . .	342,385	„	1838 . .	197,310	„	1845 . .	215,689	„
1832 . .	263,657	„	1839 . .	151,101	„	1846 . .	394,586	„
1833 . .	187,530	„	1840 . .	192,514	„			

wovon die meisten Rio-Grande-Häute waren. Diese wiegen etwa durchschnittlich: leichte 22 \mathfrak{B} , mittlere 28, und schwere 32 \mathfrak{B} , und die Durchschnittspreise waren von:

	schweren	mittleren	leichten			
1841 . . .	180	200		Rs.	⌘	\mathfrak{B}
1842 . . .	186	216		„	„	„
1843 . . .	175	207		„	„	„
1844 . . .	165	194		„	„	„
1845 . . .	194	198	203	„	„	„
1846 . . .	184	188	188	„	„	„

Tapioca, weisser Sago genannt, ein Satzmehl aus der Tapioca-Wurzel. Die Preise variirten 1846 zwischen 7 und 8000 Rs. R Sack von 2 Alquieres.

Ipecacuanha. — Preise waren 1846 von 750 bis 850 Rs. R .

Holzarten. — Von schönen Holzarten hat Brasilien bekanntlich eine grosse Menge; eigentlicher Exportartikel ist aber wohl nur das *Jacaranda Holz*. Der Preis desselben wird R Dtz. Blöcke notirt, und richtet sich ganz nach der Qualität und der Grösse der Stücke.

Gold und Diamanten. — Sie werden von den fremden Minen-Compagnien direct nach Europa gesandt, und kommen in Rio daher nicht an den Markt.

Die übrigen Exporte: *Hörner*, *Rum*, *Reis* und *Taback* haben bereits in der weiter oben mitgetheilten Tabelle Erwähnung gefunden. Fernere Specialia über die Ausfuhrartikel enthält die Beilage VV. (nebst Proben von No. 600 bis 616.)

Rechnungswesen, Münzen, Course etc.

In Rio de Janeiro rechnet man wie in ganz Brasilien nach

Milreis zu 1000 Reis

und nennt 1000 Milreis — *1 Conto de Reis*. Das Zeichen für den Milreis: R setzt man beim Schreiben zwischen diesen und die Reis, und schreibt demnach z. B. 100 Milreis:

Rs. 100 R 000 oder auch blos 100 R 000.

Bei grossen Zahlen jedoch, wenn keine Reis dabei stehen, setzt man das Zeichen gewöhnlich hinter die Milreis und lässt die Nullen am Ende weg. So schreibt man z. B. eine Million Milreis (oder Tausend Millionen Reis): 1,000,000 R .

Von wirklichen brasilianischen Münzen giebt es in Gold: 2, 4 und 6 *Milreisstücke*; in Silber: *Patacons* (*Patacoes*) und *Pataccas*; und in Kupfer hauptsächlich 20- und 40-*Reisstücke*. Letztere dienen nur als Scheidemünze; 8 Stücke von 40 Reis oder 16 Stücke von 20 Reis (*vintems*) werden 1 *Patacca* genannt, und $3\frac{1}{3}$ *Pataccas* oder 25—40 *Reisstücke* sind also 1000 Reis, oder 1 *Milreis* Papier, haben jedoch diesen Werth nur im gewöhnlichen Leben bis zum Betrage von einem *Milreis*. (Siehe die später folgenden Bemerkungen über den *Patacao*.) Die Gold- und Silbermünzen aber, wovon namentlich die Ersteren nur in geringer Anzahl vorhanden, sind gleich wie alle

andern fremden Münzsorten ganz als Handelsgegenstände zu betrachten, indem sowohl bei kaufmännischen und andern Transactionen, als auch im gewöhnlichen Leben das bereits im Eingange dieses Berichts erwähnte Papiergeld, welches aus Noten der brasilianischen Bank von 1, 2, 4, 10, 20, 50, 100 und 1000 Milreis besteht, überall das Zahlungsmittel ist.

Die Unsüffisance dieses Papiergeldes, die ungeheuren Schwankungen in dem Werthe und die Entwerthung desselben in den Coursen zu andern Ländern sind bereits weiter oben hervorgehoben worden. Wie dort bemerkt, sollte der Milreis (Papier) gegen das brasilianische Silber- und Kupfergeld einen noch höhern Werth als der spanische Thaler einnehmen, war aber demungeachtet in der letzten Reihe von Jahren keine 30 d. Sterling werth. Die Course in Rio fluctuirten in den Jahren 1845 und 46 *):

auf London zwischen	24½	und	28¼	d. Sterl.	≠	1	Milreis
≠ Paris		≠	380	≠	334	Reis	≠ 1 Franc
≠ Hamburg		≠	710	≠	620		≠ 1 Mk. Bco.

Nach diesem Werthe des Milreis zu den Münzsorten andrer Länder richtet sich dann natürlich im Wesentlichen auch der Werth oder Cours, in welchem die brasilianischen und fremden Gold- und Silbermünzen, welche in Rio auf den Markt kommen, gegen jene allgemeine Rechnungs- und Zahlungsvaluta stehen. So fluctuirten in den Jahren 1845 und 46:

die alten spanischen Unzen (*spanish doubloons*) von 29\$400 bis 33\$300,

andre americanische Unzen (*patriot doubloons*) von 28\$800 bis 32\$900,

portugiesische Johannes - Stücke (*old ports*) von 16\$000 bis 19\$000,

die alten spanischen Dollars (*spanish dollars*) von 1\$930 bis 2\$200,

andre americanische Dollars (*patriot dollars*) waren 130 à 140

Reis weniger als die spanischen werth, und der brasilianische Patacao (*silver coin*), schwankte im Course zwischen 92 und 135 $\frac{0}{100}$. Diese Notirung in Procenten ist folgender-

*) Die Schwankungen von früheren Jahren findet man beiläufig in einer bei dem Abschnitte über das Zollwesen mitgetheilten Tabelle.

maassen zu verstehen. Der Patacao, im Werthe noch höher als der spanische Thaler, wurde geprägt zu 960 Reis oder 3 Pataccen. Als aber später das Papiergeld allgemein wurde und der Cours so beträchtlich sank, auf den Milreis Papier aber (wenn auch nur bis zum Be- laufe von 1000 Reis), immer 1000 Reis Kupfer gerechnet wurden, musste er natürlich aufhören zu circuliren, und einen höheren Werth gegen den Milreis annehmen. Dieser nun wird in Procenten bestimmt; steht der Cours z. B. 100 $\frac{0}{0}$, so ist der Werth des Patacao in Reis gerade das Doppelte der ursprünglichen 960 Reis, also 1\$920; steht er 90 $\frac{0}{0}$, so würde der Werth — 90 $\frac{0}{0}$ von 960 sind 864, diese zu 960 — 1\$824 sein u. s. w. Wenn für grössere Beträge als 1 Milreis die Zahlung in Kupfergeld gefordert werden könnte (welches jedoch natürlich nicht durchzuführen wäre), so würde auch Letzteres bald ganz aus Brasilien verschwinden. Ob es dennoch nicht Sammler giebt, die bei einzelnen Milreis ein grösseres Quantum von so billigem Kupfergeld an sich bringen, weiss ich nicht.

Einer im Jahre 1846 publicirten Verordnung zufolge werden bei Zahlungen an die Regierung mehrere Münzen zu einem feststehenden Werthe in Milreis angenommen, nämlich:

Sovereins	zu	8\$890
Alte portugiesische Johannes . . .	≈	16\$000
Brasilianische 4 Milreisstücke . .	≈	9\$000
Alte spanische Thaler	≈	1\$920
Der brasilianische Patacao	≈	1\$920

Der Nutzen dieser Maassregel ist jedoch schwer einzusehen, da der Werth des Milreis damit unverändert bleibt, und wohl ein Steigen aber kein Fallen des Courses dadurch verhindert werden kann.

Nachstehende Tabelle mit Durchschnittsangaben von 7 Jahren gewährt eine Uebersicht über die Wechsel- und Geldcourse so wie über die Preise der Staatspapiere in ihrem Verhältnisse zu einander.

Jahr	Wechselcourse			Cours der Obligationen der 6% innern Schuld	Geldcourse		
	London	Paris	Hamburg		Bras. Patacao	Americ. Unzen.	Alte span. Dollars
1840	31.059	312.569	576.360	75.591	77.181	27\$209	1\$726
1841	30.631	313.809	581.479	73.433	69.866	26\$614	1\$726
1842	27.157	352.870	652.550	70.712	89.930	29\$067	1\$854
1843	25.734	367.317	682.143	70.580	101.156	31\$109	1\$988
1844	25.149	374.034	697.558	71.566	104.609	31\$673	2\$020
1845	25.250	366.500	687.408	76.405	106.670	31\$912	2\$082
1846	27.155	346.716	639.949	78.375	103.141	30\$912	2\$043

Auf die Verein. Staaten wird wenig abgegeben. Die Wechsel auf Europa werden 60 Tage Sicht ausgestellt. Der Umsatz betrug:

	1845	1846
in Wechseln auf London ca. £	2,600,000 £	2,650,000
„ „ „ Paris „ Frcs.	6,000,000 Frcs.	6,250,000
„ „ „ Hamburg „ M. Bco.	1,200,000 M. Bco.	1,800,000

In der Zeit, in welcher hauptsächlich die Caffeladungen nach den nördlichen Staaten Europa's (Schweden, Dänemark etc.) expedirt werden, pflegt der Cours auf Hamburg gewöhnlich sehr gedrückt zu sein, und es kommt daher meistens besser aus, den Rembours auf London zu nehmen.

Von den übrigen Plätzen Brasiliens besteht in Bahia und Pernambuco ebenfalls ein regulairer Cours. In den andern unbedeutenderen Häfen kommt es häufig besser aus, den Rembours statt auf London auf Rio, oder in den nördlichen Häfen auf Bahia anzuweisen, und von da wieder auf Europa ziehen zu lassen.

Die brasilianische Bank verdiscontirt die Platzwechsel. Der Disconto schwankte in den Jahren 1845 und 46 zwischen 7 und 10 $\frac{0}{0}$.

Maasse, Gewichte etc.

Die Längenmaasse sind, wie in Portugal:

der *Pe* (Fuss) von $1\frac{1}{2}$ *Palmos* (Spannen) oder 12 *Polegadas* (Zoll),
 die *Vara* (Elle) von 5 *Palmos* oder 40 *Polegadas*
 und der *Covado* = 3 „ „ 24 „

Ausserdem bedient man sich auch der englischen und französischen Maasse, nämlich hauptsächlich der Yard, der Pariser Aune und des Mètre, und rechnet im gewöhnlichen Verkehr:

5 Yards = 4 Varas, auch 6 Yds. = 5 Varas und 3 Yds. = 4 Covados,
 obgleich diese Verhältnisse nicht ganz richtig sind. Nach Messungen,
 die ich selbst bei Manufacturwaaren-Händlern gemacht, hält

1 Covado ziemlich genau $26\frac{1}{8}$ engl. Inch.

1 Vara „ „ $43\frac{5}{8}$ „ „

In Preis-Couranten findet man 1 Vara = 1²⁰³ Yds. angeführt; andre weniger genaue Angaben lauten:

1 palmo = $8\frac{5}{8}$ "

1 vara = $43\frac{1}{2}$ "

1 covado = $26\frac{3}{4}$ "

1 covado = 1 Berliner Elle,

und bei der Verzollung rechnet man:

110 Cov. = 100 Varas 110 Mètres = 100 Varas
 100 Aunes = 106 40 Yards = 33 $\frac{1}{4}$

welches jedoch Alles nicht genau mit einander übereinstimmt.

Das Flüssigkeitsmaass ist die *Medida*, welche 0,703 alte engl. Wein-Gallons hält. Wein, Essig und Spriet werden à Pipa, welche 180 Medidas oder 126⁵⁸⁷ Gallons halten muss, verkauft und verzollt.

Getraide und Salz werden à *Alquiere* verkauft, welcher 0,998 neue engl. Bushel hält. Wie der *Alquiere* bei Salzladungen nach den eingenommenen Maassen auskommt, ist bei dem Artikel „Salz“ näher angegeben.

Das Handelsgewicht ist, wie in Portugal:
 der *Quintal* von 4 *Arroben* à 32 ℔ (portug.)
 der *Quintal* (Q.) oder 128 ℔ = 129,517 ℔ engl.
 die *Arrobe* = 32 = 32,379 =
 das brasilianische ℔ = 1,012 =

70 *Arroben* werden für einen Ton (von 2240 ℔ engl.) gerechnet, sowohl bei Bestimmung von Schiffsfrachten (und zwar 70 *Arr.* Netto), als beim Verkauf von Steinkohlen. Der Zoll auf Letztere wird aber à brasil. Ton von 54 *Arrob.* bezahlt; und ebenso wird das Tonnen-geld nach diesem Ton berechnet, und der Gehalt der Schiffe danach gemessen.

Ebenso ist das Gold- und Silbergewicht demjenigen von Portugal gleich. 1 *Marco* (das halbe ℔) hält 8 *Onças*, 64 *Oitavas* oder 4608 *Graos*.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Usancen am Platze u. s. w.

Von Importwaaren werden die sogenannten *Estiva*-Artikel (vide „Zollwesen“) auf 6 bis 10 Monate, und *Manufactur*-, Metall- und *Kurzwaaren* auf 12, 14, 16 bis 18 Monate *Credit* verkauft. Die Verkauf-rechnungen über Letztere giebt man gewöhnlich nach Ablauf von 12 Monaten. In der Einleitung des Berichtes sind diese langen *Credit*-verkäufe näher besprochen worden. Zur Zeit meiner Anwesenheit in Rio hatten sich in Folge derselben mehrere Häuser veranlasst gesehen, das bisher von ihnen berechnete *Del credere* von 2 $\frac{1}{2}$ auf 4 $\frac{0}{0}$ zu erhöhen. — *Producte* werden immer baar bezahlt.

Wechselcourtage wird mit $\frac{1}{8} \frac{0}{0}$ berechnet. Manufactur-, Metall- und Kurzwaaren werden fast immer direct an die Abnehmer verkauft; bei allen andern Importartikeln beträgt die Courtagage $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$. Bei Ankäufen von Producten wird von Caffee meistens keine Courtagage, von Zucker und Häuten aber $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ berechnet. Die übrigen Producte zahlen ebenfalls $\frac{1}{2} \frac{0}{0}$, wenn sie durch Makler gekauft werden; oft wird aber auch direct mit dem Verkäufer darüber gehandelt. Jacarandaholz zahlt gewöhnlich Courtagage.

Die Verschiffungskosten sind bei den Hauptartikeln leicht anzugeben. Sie betragen bei: Caffee, welcher von einem der Zollgebäude, Consulado genannt, verschifft wird, für einfache Säcke 700 Rs. oder für doppelte 1200 Rs. † Stk., für Capatagias 5 Rs. † Arrobb. und für Trägerlohn und Einschiffen 160 Rs. † Sack; Zucker, welcher, so wie er nach Rio kommt, in öffentliche Packhäuser, *trapixes* genannt, gelagert wird, für Lagermiethe ca. 25 Rs. † Arrobb., für Verschiffen, Küperlohn etc. 600 Rs. † Kiste; und bei Häuten, welche ebenfalls in *Trapixes* gelagert werden, für Lagermiethe ca. 20 Rs. † Stk. und für Verschiffen, Vergiften etc. 140 Rs. † Stk. Leichter- und Arbeitslohn beim Laden bezahlt der Capitain.

In Betreff der Landungskosten bei Importen ist zu bemerken, dass es ebenfalls Gebrauch ist, dass der Capitain beim Löschen die Leichter bezahlt, und die Waare mit seinen Leuten (oder Negern) ans Land liefert. Die übrigen Kosten für Arbeitslohn am Lande sind dann nicht bedeutend, doch ist ausserdem gewöhnlich noch eine Gebühr für die Abfertigung im Zollhause zu entrichten.

Was für Lagermiethe bei Ankauf von einigen Producten zu bezahlen, ist bereits oben angegeben worden. Werden Einfuhrartikel auf Lager genommen, so wird etwa $1 \frac{0}{0}$ im Ganzen für kürzere oder längere Zeit dafür berechnet. Doch wird nur wenig in Privatspeichern gelagert. Die Berechnungen des Zollamtes für Lagermiethe in den öffentlichen Gebäuden findet man in dem folgenden Abschnitte angeführt.

Feuer-Assecuranz kann in Rio zu ca. $\frac{1}{8} \frac{0}{0}$ † Monat geschlossen werden.

Speziellere auf diesen Abschnitt bezügliche Nachrichten enthält die Anlage WW.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Brasilien belegt seit dem 1. Juli 1848 die Einfuhr in Schiffen solcher Nationen, in deren eignen Häfen die brasilianische Flagge nicht der einheimischen gleichgestellt ist, mit einem Differenzialzoll von $33\frac{1}{3}\%$, so dass nicht gleichberechtigte Schiffe einem um ein Drittheil höheren Ansätze in den Zollabgaben als privilegierte Schiffe unterworfen sind.

Die Zollansätze für Brasilien sind nach dem Tarife von 1844 ad valorem bestimmt, bieten jedoch nach der Beschaffenheit und zum Theil auch nach dem Ursprunge der Waaren so grosse Verschiedenheiten dar, dass sie eigentlich mehr als specifisch zu betrachten sind. Ich unterlasse es daher zur Vermeidung von Missverständnissen, dieselben hier näher in Procenten anzugeben, sondern verweise in Betreff des

Einfuhrzoll

lediglich auf den Abschnitt über die Importartikel, bei welchen überall die im Jahre 1847 für jeden einzelnen Gegenstand bei der Einfuhr in gleichberechtigten Schiffen geltende Abgabe beigefügt ist. Wegen genauerer Angaben, die namentlich bei allen fabricirten Waaren erforderlich sind, muss ich mich auf den in der Beilage X. X. enthaltenen Tarif beziehen. Es ist der Zoll darin fast durchgängig bei allen Artikeln specifisch angegeben (wie dieses überhaupt bei allen Preisberichten von Rio geschieht); findet man in demselben einen Gegenstand nicht benannt, so kann man die Abgabe dafür im Allgemeinen zu 30% ad valorem annehmen. Es ist richtig, bei Aussendungen über alle Waaren eine Factura beizulegen, und muss diese nicht unter Werth gestellt werden, da dem Zollamte das Recht zusteht, im Falle ihm selbige zu niedrig gestellt scheint, die Waare zum angesetzten Preise zu behalten. — Die Zollansätze sind übrigens in Brasilien bei den bedeutenden Coursschwankungen und den danach variirenden Evaluationen nicht selten Veränderungen unterworfen.

Der in Rio bei Importwaaren gebräuchlichen Unterscheidung in Estiva-Artikel und Alfandega-Güter ist bereits weiter oben gedacht worden. Erstere werden schneller beim Zolle expedirt, und kommen gewöhnlich nicht in die öffentlichen Speicher, während alle andern Artikel, wie namentlich Manufactur-, Metall- und kurze Waaren das Zollhaus (die Alfandega) erst passiren müssen und dort einer strengeren Controlle unterworfen werden. Waaren, bei welchen die sogenannte

Abfertigung „por estiva“ angewandt wird, sind z. B. die meisten Schiffsmaterialien und Provisionen, unverarbeitete Metalle, nasse Waaren, Salz, Holz, Kohlen, Seife und überhaupt besonders die voluminösen Artikel.

Der Ausfuhrzoll

- beträgt auf Caffé 11 $\frac{0}{0}$ ad valorem
- ≧ Häute 2 $\frac{0}{0}$ ≧
- ≧ alle andern Producte 7 $\frac{0}{0}$ ad valorem
- ≧ Gold und Silber in Barren und Goldstaub 2 $\frac{0}{0}$ ad valorem
- ≧ Diamanten 1500 Reis ꝯ Oitava
- ≧ Gold- und Silbergeld $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$.

Die Evaluationen, wonach der Zoll auf die Producte entrichtet wird, werden für jede Woche festgesetzt. Man kann annehmen, dass dieselben für Caffé gewöhnlich etwas niedriger (etwa 10 $\frac{0}{0}$) als der Einkaufspreis ist, durchzubringen sind.

Rio ist, wie gleichfalls die übrigen bedeutenderen brasilianischen Häfen Bahia, Pernambuco etc., zugleich Entrepotplatz. Der Re-export aus dem Entrepot nach fremden Ländern ist gegen Einbehalt von 1 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ vom Zolle gestattet, dagegen können für den Consum bereits eingeführte Waaren nur mit Einbusse des vollen darauf bezahlten Zolles wieder ausgeführt werden. — Das Lagern im Zollhause ist für gewisse Zeit abgabefrei, nämlich:

- für Estiva-Artikel, nasse . — 14 Tage
- ≧ ≧ ≧ trockne — 30 ≧
- ≧ Alfandega-Güter . . . — 2 Monat

Später hat man $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ Lagermiethe ꝯ Monat vom Betrage des Zolles zu entrichten.

Die Grösse der Zolleinnahme in Rio in einer Reihe von Jahren, nebst dem jedesmaligen ungefähren Werth des Milreis in d. sterl. findet man in nachstehender Tabelle angegeben:

	1820	1821	1822	1823	1824
Zolleinnahme	1,868,763	1,815,594	1,902,642	1,976,627	2,196,976
Cours	60 $\frac{1}{4}$	54 $\frac{1}{2}$	49 $\frac{3}{4}$	49 $\frac{1}{2}$	47
	1825	1826	1827	1828	1829
Zolleinnahme	2,496,817	2,451,549	2,373,014	3,204,257	4,095,868
Cours	48 $\frac{1}{2}$	51 $\frac{3}{4}$	41	32 $\frac{1}{4}$	28
	1830	1831	1832	1833	1834
Zolleinnahme	3,932,305	2,482,575	2,232,916	3,343,823	3,523,675
Cours	24 $\frac{1}{2}$	22	29 $\frac{3}{4}$	37 $\frac{3}{4}$	40

	1835	1836	1837	1838	1839
Zolleinnahme	3,379,055	3,928,333	4,373,257	4,143,432	5,818,162
Cours	38 $\frac{1}{4}$	40 $\frac{3}{4}$	34 $\frac{1}{4}$	28	28 $\frac{1}{2}$
	1840	1841	1842	1843	1844
Zolleinnahme	8,863,355	9,456,285	8,622,193	8,846,884	9,385,175
Cours	31	30 $\frac{1}{2}$	27	25 $\frac{3}{4}$	25
	1845	1846			
Zolleinnahme	9,862,063	10,239,431	₤		
Cours	25 $\frac{1}{4}$	27 d.			

Anmerk. Die angeführten Jahre sind bis 1839 incl. Finanzjahre, welche den 30. Juni enden; später ist das gewöhnliche Calendarjahr gemeint. — In obigen Summen ist von 1824 bis 1839 der Exportzoll nicht mit einbegriffen. — Derselbe betrug in den letzten 7 Jahren, wovon die obigen Angaben wieder die volle Zolleinnahme einschliessen, etwas über den fünften Theil der ganzen Revenue.

Schiffahrtsbestimmungen, Abgaben etc.

So wie die Einfuhr in Schiffen solcher Nationen, welche in ihrem eignen Lande die brasilianische Flagge nicht der einheimischen gleichstellen, in den Zollansätzen einer Erhöhung von $33\frac{1}{3}\frac{0}{0}$ unterliegt, so werden auch die Schiffe solcher nicht reciprok verfahrenen Staaten mit einer gleichen Differencialabgabe in den Schiffsunkosten beschwert. Begünstigungen für die brasilianische Flagge bestehen theils in einer Ermässigung in den Schiffsabgaben für die in der Küstenfahrt beschäftigten Schiffe, und theils darin, dass ihr allein die Frachtfahrt zwischen den verschiedenen Häfen Brasiliens gestattet ist. Fremde Schiffe dürfen jedoch ihre Originalladung an mehreren Stellen löschen, und ebenso auf verschiedenen Plätzen Producte laden.

Alle Schiffe, welche den Hafen von Rio besuchen, ankern zuerst nahe am Ausgange der Bai „in franquia“, und bleiben entweder dort, oder gehen weiter in den eigentlichen Hafen zum Laden und Löschen. Das Ankern blos „in franquia“, wo weder gelöscht noch geladen werden darf, wird von Schiffen benutzt, die wegen Avarie, zum Erfrischen oder aus sonst einer Nothwendigkeit den Hafen suchen, sowie ebenfalls solche Schiffe, bei denen es nicht bestimmt ist, ob sie in Rio ihre Ladung löschen oder weiter versiegeln werden, auf diesem Ankerplatz, wo sie nur einige unbedeutende Abgaben zu entrichten haben, ihren Aufenthalt machen. Nach der sofortigen Erklärung des Capitains,

dass er seine Ladung oder einen Theil derselben in Rio löschen wird, wird ihm der dazu bestimmte Ankerplatz angewiesen, sowie er nachher beim Einnehmen von Ladung sich wieder nach einer andern Stelle zu begeben hat. Schiffe, bei denen es erst bei Ankunft entschieden wird, ob sie ihre Ladung blos in dem einen Hafen Brasiliens löschen oder ob sie weiter gehen werden, müssen „nach mehreren Häfen Brasiliens oder Südamerica's“ (die Amerikaner schreiben „*Rio and a market*“) ausrufen, um nicht des Rechtes, „in franquia“ zu ankern, verlustig zu werden; denn, lautet ihr Manifest nur nach einem Platze, so sind sie auch gezwungen, dort ihre Ladung zu lassen.

Die Abgaben und Kosten für fremde gleichberechtigte Schiffe im Hafen von Rio bestehen in Folgendem:

Tonnengeld (in ganz Brasilien) 900 Rs. ₣ bras. Ton von 54 Arrobb.,
 Anzeige bei dem Zollamte 4,000 Rs.,
 Conferiren des Manifestes 16,000 „ ,
 Zollwache beim Löschen 2, meistens aber 4,000 Rs. ₣ Tag,
 Hospital und Emolumentos, verschieden, für ein Schiff von ca. 200 bras. Tons ca. 43,000.

Ferner ist es, wie bereits oben bemerkt, in Rio Gebrauch, dass das Schiff, wenn nicht das Gegentheil in der Chartepartie stipulirt ist, auch die Lösch- und Ladekosten zu tragen hat. Der Capitain hat nämlich die angebrachten Waaren ans Land zu liefern, und die Retourladung wieder am Lande in Empfang zu nehmen. Leichter von 40 bis 50 Tons, welche 6 bis 800 Sack Caffee laden, kosten 8 bis 10,000. Arbeiter beim Löschen und Laden braucht der Capitain auch fast immer; für die gewöhnliche Anzahl von 6 bis 8 Negern wird ca. 8 à 9,000 ₣ Leichter bezahlt. Ein Schiff von 176 engl. oder 201 bras. Tons z. B., welches nahe an 3000 Sack Caffee ladet, hat ungefähr zu zahlen:

72,000 für Negerlohn am Bord beim Löschen und Laden,
 95,000 für Leichtermiethe zum Löschen und Laden (5 und 4 Leichter). Der Leichterlohn bei einkommenden Ladungen ist übrigens nur dann zu bezahlen, wenn die Waaren im Hafen gelöscht werden. Ist aber hinreichender Raum und Zeit vorhanden, die Schiffe beim Zollhause zu entlöschten, in welchem Falle sie hart an den Quai legen, so werden die Kosten für die Leichterfahrzeuge erspart.

Für das Incasso der eingehenden Fracht werden dem Capitain hier gewöhnlich $3\frac{0}{0}$ berechnet.

Nach den vorstehenden Angaben sind die permanenten Kosten für ein Schiff leicht zu berechnen. Wird ein Dampfschiff zum Einbugsiern, oder, wie es häufiger der Fall, zum Ausbugsiern verlangt, so betragen die Kosten dafür für Schiffe von 150 bis 400 Tons und mehr; steigend von 50 bis 100,000. Jeden Morgen bei Tagesanbruch ist ein Dampfschiff bereit; gebraucht man dasselbe, nachdem man es Tages zuvor beordert hat, dennoch nicht, so hat man die Hälfte des Bugsigeldes zu entrichten. Gewöhnlich ist indess der Landwind, welcher früh Morgens eintritt, stark genug, um das Schiff, ehe der Seewind gegen Mittag kommt, aus der Bai zu bringen, so dass nur Schiffe, welche Eile haben, ein Dampfboot zu benutzen pflegen.

Ueber das in Rio wie in ganz Brasilien zu entrichtende Tonnengeld sind noch folgende nähere Bestimmungen gemacht:

Schiffe, mit Ladung ein-, und in Ballast ausgehend, zahlen nur 450 Rs. R brasil. Ton,

Schiffe, in Ballast ein-, und mit Ladung ausgehend, ebenfalls nur 450 Rs.,

Schiffe, in Ballast ein- und ausgehend, 30 Rs. R Ton R Tag,

Schiffe, welche blos „in franquia“ ankern, oder irgend einen Hafen angehen, nur um Wasser oder Provisionen einzunehmen, seien sie beladen oder nicht, auch 30 Rs. R Ton R Tag.

Schiffe, welche unter Avarie einlaufen, wenn sie nicht laden oder löschen, sind vom Tonnengelde befreit,

Brasil. Küstenschiffe zahlen nur 30 Rs. R Ton,

Schiffe, welche in einem Hafen Brasiliens theilweise gelöscht oder geladen haben und noch nach andern Plätzen des Staates versegeln, zahlen nur einmal Tonnengeld, und Gleiches gilt von Schiffen, welche in Ballast mehrere Häfen angehen, sofern sie nicht auf dem letzten Platze Ladung einnehmen.

Schiffe, welche in einem Jahre die brasilianischen Häfen bereits zweimal besucht haben, sind, wenn sie auch noch das dritte Mal kommen, für diese letzte Reise von der Entrichtung des Tonnengeldes ganz befreit.

Alle Schiffe, welche Brasilien besuchen, werden in den resp. Häfen gemessen, und zwar nach dem brasil. Ton von 54 Arroben (ein Raum, der 54 Arroben Wasser enthält). Folgende Angaben zeigen, wie dieser Ton nach der dänischen Commerzlast auskommt.

1 Schiff von 75 dän. Commerzlasten wurde gemessen zu	224 bras. Ton
1 " " 71 " " " " " " "	224 " "
1 " " 81½ " " " " " " "	218 " "
1 " " 107½ " " " " " " "	352 " "
1 " " 70½ " " " " " " "	261 " "
1 " " 129½ " " " " " " "	361 " "
	<hr/>
535 " "	1640 " "

Es hält also eine dänische Commerzlast durchschnittlich ungefähr $3\frac{1}{15}$ bras. Ton.

Die Schönheit, Grösse und Sicherheit des Hafens von Rio braucht hier nicht noch mehr hervorgehoben zu werden. Lootsen giebt es hier nicht, da sie überflüssig sind. Auf der Insel Raza, ungefähr gerade Süd vom Eingange der Bai, ca. 9 engl. Meilen entfernt, ist ein alle 3 Minuten wiederkehrendes Leuchtfeuer angebracht, wofür aber keine Abgabe bezahlt wird.

In Rio sind ziemlich gute Schiffswerften. Die Kosten bei Reparaturen sind allerdings hoch, doch ist Rio wohl der geeignetste und billigste Platz in Südamerica, um dieselben zu bewerkstelligen.

Frachten.

Die bedeutende Verwendung, welche sich frachtsuchenden Schiffen in Rio bietet, besteht hauptsächlich in der Fabrt nach Europa und nach den Verein. Staaten. Die Frachten dahin haben in den Jahren 1845 und 46 wie folgt fluctuirt; nämlich nach

Hamburg und Bremen zwischen	20	und	55 sh. sterl.
Antwerpen	30	≡	60 ≡ ≡
dem Canal u. d. Nordsee	32½	≡	60 ≡ ≡
London und Liverpool	40	≡	60 ≡ ≡
Havre	30	≡	82 Francs
d. Norden Europas also	von 20 bis 60 sh.		
Triest	32½	≡	55 sh. sterl.
Marseille und Genua	25	≡	50 ≡ ≡
Corfu etc.	40	≡	55 ≡ ≡
Constantinopel	40	≡	60 ≡ ≡
dem Mittelmeere also	von 25 ≡ 60 ≡		
und nach			
den Verein. Staaten, den südlichen, zwischen	45	und	100 cents
≡ ≡ ≡ ≡ nördlichen	40	≡	90 ≡

Nach der Ostsee wird im Verhältniss zu den Frachten nach der Nordsee etwas mehr bezahlt.

Den obigen Angaben zufolge haben also in 2 Jahren die Frachten nach Europa zwischen 1 und 3 £ sterl., und nach den Verein. Staaten zwischen 40 und 100 cents geschwankt. Im Juni und Juli 1847 aber waren dieselben bei grossem Mangel an Schiffen und angehäuften Producten bis zu einer nie gekannten Höhe gestiegen, indem man nach Europa über 6 £ und nach den Verein. Staaten 175 cents zahlte. Die Fluctuationen betragen also vom 1. Januar 1845 bis Juli 47:

nach Europa von 1 bis 6 £ st.
und nach den Verein. Staaten von 40 bis 175 cents.

Für eine Durchschnittsfracht nach dem Norden Europas mag etwa 2 £ st. angesehen werden.

Die obigen Notirungen der Frachten verstehen sich für Caffee, Zucker und andre schwere Güter, aber nicht für Häute; und ferner:

nach den Verein. Staaten, in americanischen cents ⌘ Sack Caffee, und $5 \frac{0}{0}$ Primage;

nach Havre, in Francs ⌘ Ton von 70 Arroben Netto, und $10 \frac{0}{0}$ Primage;

nach dem übrigen Europa, in Shilling sterl. ⌘ Ton von 70 Arroben Netto, und $5 \frac{0}{0}$ Primage.

Man bemerke, dass die Fracht nach Europa immer für Netto-Gewicht berechnet, und die Tara also ohne Vergütung mitgenommen wird. Bei Caffee macht dies freilich wenig Unterschied; nicht unbedeutend ist derselbe aber bei Zucker, von welchem die Tara jeder Kiste 7 bis 11 Arroben beträgt.

Die Fracht für Häute kann im Durchschnitt wenigstens zu $50 \frac{0}{0}$ höher im Preise als diejenige für andre Producte angenommen werden. Sie wird ebenfalls ⌘ Ton von 70 Arroben bestimmt.

Der Ton von 70 Arroben ist 2240 ⌘ port. oder 2267 ⌘ engl. schwer, also fast gleich mit dem englischen von 2240 ⌘ . 14 Sack Caffee (à 5 Arroben.) gehen demnach auf 1 Ton; doch — in sofern es sich darum handelt, wie viele Tons ein Schiff einnehmen kann — meistens etwas mehr, da Schiffe bekanntlich gewöhnlich mehr als dem gemessenen Tonnengehalte zufolge laden können. Von dänischen Schiffen luden in Rio:

eins	von	120	dän.	Comzlst.	. . . . .	4300	Sack	Caffe
∕	∕	141½	∕	∕	. . . . .	4800	∕	∕
∕	∕	81½	∕	∕	. . . . .	3000	∕	∕
∕	∕	115½	∕	∕	. . . . .	4300	∕	∕
∕	∕	95½	∕	∕	. . . . .	3584	∕	∕
∕	∕	78½	∕	∕	. . . . .	3000	∕	∕
∕	∕	52	∕	∕	. . . . .	1785	∕	∕
∕	∕	68	∕	∕	. . . . .	2556	∕	∕
∕	∕	80	∕	∕	. . . . .	3061	∕	∕
		<u>832½</u>	∕	∕		<u>30,386</u>	∕	∕

Auf eine dän. Comzlst. kann man also durchschnittlich 36½ Sack Caffe rechnen.

Auf andern Wegen als in der Fahrt nach Europa und den Verein. Staaten ist etwa noch für folgende Reisen zuweilen auf Fracht zu rechnen:

Nach Montevideo und Buenos Ayres, wohin Schiffe in letzter Zeit 800 bis 1000 Patacons in bulk zu erhalten pflegten, und nach Valparaiso, zu laden in Santos, Paranagua etc., wohin Schiffe zu 3 à 4000 Dollars in bulk öfter aufgenommen wurden.



Die Vereinigten Staaten von Nord-America.

Nach würde es nach einem so kurzen Aufenthalte in den Vereinigten Staaten, wie mir derselbe leider nur gestattet war, nicht unternommen haben, über ein Land, welches wie dieses für commercielle Untersuchungen ein so unendlich weites Feld darbietet, und welches auch schon von so Vielen zum Gegenstande ihrer Nachforschungen gemacht ist, etwas zu veröffentlichen, wenn ich dem Publicum einen solchen Bericht als einzeln dastehend übergeben müsste. Im Zusammenhange aber mit meinen übrigen Mittheilungen, und als eine Zugabe zu dem Gesamttinhalte dieses Werkes glaube ich der nachfolgenden Schilderung der Handels- und Verkehrsverhältnisse des americanischen Staaten-Verbandes in der gegenwärtigen Sammlung dennoch wohl einen Platz einräumen zu dürfen. Die wachsende Bedeutung der Union ist mir früher nie so deutlich vors Auge getreten, wie eben im Verlaufe meiner Reise, als ich selbst und überall sah, wie die Beziehungen derselben zu allen Theilen der Erde eine immer zunehmende Bedeutung gewinnen. Es tauchte daher schon früh der Wunsch in mir auf, vor meiner Rückkehr auch noch dieses Land selbst näher kennen zu lernen, um mein Urtheil über die dortigen Zustände, welche für den europäischen, mit den verschiedenen fremden Welttheilen in Verbindung stehenden Kauf-

mann ins Besondre eine aufmerksame Beobachtung verdienen, zu befestigen. Möge nun auch das, was ich dort eingesammelt habe, wenn auch manches davon im Allgemeinen nicht mehr neu ist, diesem Letzteren sowohl mit Rücksicht auf seine Beziehungen zu der Union selbst, als auch zu den Plätzen, deren Handelsthätigkeit in den vorangehenden Darstellungen geschildert ist, ein Interesse gewähren.

Ich habe mich in dem gegenwärtigen Berichte mehr als bisher auf Angaben in andern Werken stützen müssen. Es wird schwerlich in irgend sonst einem Lande eine so grosse Menge von statistischen Nachrichten zu Tage gefördert, als dieses in den Vereinigten Staaten durch die Tagespresse und Journalistik sowie durch die Regierungen selbst geschieht, und will man Berichte geben, so ist man im Wesentlichen auf diese Quellen angewiesen. Man hat die Gelegenheit, eine bedeutende Anzahl von verschiedenen Notizen zu sammeln, welche, wenn sie zerstreut liegen, zum Theil unbeachtet bleiben, oder von geringem Werth sind, welche aber durch eine Zusammenstellung oft die interessantesten Resultate gewähren. Eine unbedingte Zuverlässigkeit kann dergleichen Nachrichten und Berechnungen freilich nicht immer beigemessen werden; im Gegentheil verfahren manche der americanischen Berichterstatter mit allzu grosser Sorglosigkeit, und bereiten dadurch einem gewissenhaften Statistiker nicht selten die mühevollsten Arbeiten. Ich habe den Grund zu meinen Ausarbeitungen im Wesentlichen bereits in den Vereinigten Staaten gelegt, und dadurch die Gelegenheit gehabt, an Ort und Stelle die etwa nöthigen Erkundigungen einzuziehen. Wenn ich demnach erwarten darf, dass sich keine bedeutenden Irrthümer in meine Berechnungen und Zusammenstellungen eingeschlichen haben, so möchte ich aber dennoch nicht für kleine Unübereinstimmungen stehen, welche sich nicht immer vermeiden liessen. *)

Die Werke, welche ich bei meinem Berichte hauptsächlich mit Rücksicht auf statistische Nachrichten benutzt habe, sind die folgenden: *Pitkin's Statistics of the Unites States, New-York, 1855*; *Blunt's commercial digest, New-York, 1846*; *American Almanak,*

*) Dieselben haben häufig ihren Grund in einer verschiedenen Ansetzung des betreffenden Jahres. Bei dem einen Berichterstatter ist das Fiscaljahr, bei dem andern das Erndtejahr, oder bei dem dritten das laufende Jahr gemeint. Oft rühren sie auch von andern Ungenauigkeiten her, die zu rectificiren vielleicht nicht in der Macht des Referenten selbst stand.

Boston, 1848; Hunt's Merchants Magazine, New-York; und De Bow's commercial Review, New-Orleans, von verschiedenen Jahrgängen, einige andre unbedeutendere americanische Broschüren, und ferner verschiedene officiële tabellarische Uebersichten. Wenn manches von dem aus diesen Schriften Entlehnten im Einzelnen auch nicht unbekannt ist, so werden doch die daraus mitgetheilten Nachrichten über die Hilfsquellen und die Handelsthätigkeit der Union, wie ich hoffe, einer Zusammenstellung nicht unwerth befunden werden, um so weniger, da eine solche von der letzten Reihe von Jahren meines Wissens nicht existirt.

Ich habe neben den Handel und Schiffahrt betreffenden Nachrichten auch einige andre in den gegenwärtigen Bericht mit einfließen lassen, und auch manchen Hinblick auf die Zustände der Union in früheren Jahren geworfen, so wie mir dieses eben zum bessern Verständniss der angestellten Betrachtungen passend erschien, und wie ich die Mittheilungen zu geben im Stande war, ohne mich zu weit vom Zwecke zu entfernen. — Wie an andern Stellen meiner Berichte beziehe ich mich auch hier zur Einsicht ausführlicherer Nachrichten auf besondere Beilagen, von denen die erste unter Litt. Y. Y., welche allgemeine und speciële statistische und andre Mittheilungen enthält, schon hiebei erfolgt. — Die Eintheilung in verschiedene Abschnitte habe ich in andrer Weise als früher getroffen, theils mit Rücksicht auf die grössere Ausführlichkeit, und theils um Nord-America als producirenden Staat mehr hervortreten zu lassen. So sind namentlich die Ausfuhr und Einfuhr einander gegenüber gestellt, um es deutlicher zu zeigen, welche Gegenstände die Vereinigten Staaten gleich wie die europäischen Länder selbst exportiren, und von welchen sie noch einer Zufuhr bedürfen.

Die mit einem * bezeichneten Staaten sind diejenigen, welche bei der Unabhängigkeitserklärung im Jahre 1776 die Union begründeten; die übrigen sind in den in der zunächststehenden Rubrik angeführten Jahren später in den Staatenverband aufgenommen worden. Es bestehen demnach gegenwärtig 30 regulair organisirte Staaten (*regularly organized States*), welche zusammen mit dem Regierungsdistricte Columbia und den verschiedenen Gebieten (*Territories*) die Vereinigten Staaten von Nord-America ausmachen, und im Ganzen einen Flächengehalt von ca. 3,200,000 engl. □ Meilen oder ca. 2050 Millionen engl. □ Acres umfassen. *)

Die Staatsverwaltung dieses grossen Ländergebietes ist eine getrennte, bestehend erstens in der Regierung des Gesamtstaates, der Bundes- oder Central-Regierung; (*federal government*), und zweitens in den verschiedenen Regierungen der einzelnen Staaten. Die Gebiete, worunter solche Landesstrecken verstanden werden, die durch Kauf oder Cession zu Theilen der Union werden, aber wegen unzureichender Volkszahl oder noch unentwickelter Zustände nicht als stimmberechtigte Mitglieder derselben auftreten können, sind einstweilen allein der Verfassung des Gesamtstaates und der Oberleitung der Central-Regierung untergeben, bis sie als regulair organisirte Staatskörper sich dem allgemeinen Staatenverbände anschliessen können. Die meisten der seit 1789 in die Union aufgenommenen Landestheile waren anfangs nur Gebiete (*Territories*), und sind erst im Verlaufe der

*) Da die Grenzlinie in den neuerworbenen Gebieten von Ober-Californien und Neu-Mexico und diejenige von Texas, während ich dieses schreibe, noch nicht ganz definitiv bestimmt worden, ist eine genaue Schätzung des Flächengehaltes nicht möglich. Die obigen Angaben über die verschiedenen Gebietsheile der Verein. Staaten sind die, welche dem Congress von dem „Commissioner der Gen. Land Office“ vorgelegt sind, und daher nach den derzeitigen Umständen ohne Zweifel richtig. Ob aber in Folge der Ansprüche, welche Texas noch immer an Mexico macht, sich nicht noch neue Veränderungen herausstellen werden, kann nicht mit Bestimmtheit behauptet werden. Der für Texas angegebene Flächengehalt beruht nur auf allgemeiner Schätzung; ohne Zweifel ist derselbe aber bedeutender. Dagegen dürfte in den für Jowa angeführten 173,786 □ Meilen ein Theil des frühern Nordwest-Territoriums mit eingeschlossen sein. Die amerikanischen Statistiker sind leider in ihren Angaben nicht ausführlich und correct genug, um eine vollkommen richtige Schätzung des Gesamtflächengehaltes der Union geben zu können.

Zeit nach und nach als Staaten (*States*) der Union einverleibt worden. Der kleine District Columbia mit der Stadt Washington, dem Sitze der Central-Regierung, steht unter der unmittelbaren Verwaltung dieser Letzteren.

Die Verfassungen des Gesamtstaates und der einzelnen Staaten bieten in ihren besondern Bestimmungen einen grossen Complex von Verschiedenheiten dar, und es ist natürlich nicht die Absicht, diese hier näher auseinander zu setzen. Die Grundzüge sind in denselben aber überall gleich, und mögen daher kurz Erwähnung finden. Die republicanische Regierungsform ist die überall geltende, und von dem Bundesstaate den einzelnen Staaten garantirt. Die gesetzgebende Gewalt liegt in einem Hause der Senatoren und einem Hause der Repräsentanten, die executive in dem Gesamtstaate in einem Präsidenten und in den Einzelstaaten in einem Statthalter (*governor*), und den verschiedenen Regierungs-Departements, und die richterliche Gewalt in sogenannten „*Supreme courts*“ und diesen untergeordneten Districts - Gerichtshöfen. Die Senatoren, Repräsentanten und Statthalter werden fast überall, wie auch der Präsident direct vom Volke gewählt, die Richter dagegen sowie alle Staatsbeamte in den Einzelstaaten grösstentheils von den Statthaltern und beiden Häusern, und in dem Bundesstaate von dem Präsidenten nach Berathung mit den Senatoren. Wähler ist fast überall, wer das 21ste Jahr erreicht hat und seit 1 oder 2 Jahren in dem resp. Staate ansässig ist. Dem Präsidenten wie den meisten Statthaltern steht bei der Gesetzgebung ein Veto zu, welches jedoch durch eine Majorität von zwei Drittel der Stimmen beider Häuser (in einigen Staaten schon durch die absolute Mehrheit) hinfällig wird. Jeder, der ein öffentliches Amt bekleidet, ist verantwortlich, also auch der Präsident und die Statthalter. Alle werden nach den Gesetzen und durch Geschworne gerichtet. Es besteht keine Censur, kein Monopol, keine Staatskirche, und herrscht überhaupt die vollkommenste politische und religiöse Freiheit, wie dieses ja alles hinlänglich bekannt ist.

Wenn jedoch, wie eben gezeigt, die Verfassungen in der ganzen Union auf gleichen Grundlagen beruhen, so ist dagegen der Umkreis, auf welchen die Staatsgewalt der Bundesregierung und diejenige der Staatsregierungen Ausdehnung findet, ein sehr verschiedener. Letztere haben die Machtvollkommenheit, ihre eignen innern Angelegenheiten ganz nach ihrem Willen zu leiten, und sind daher an und für sich allerdings unabhängig, jedoch der Beschränkung

unterworfen, dass die von ihnen erlassenen Gesetze und getroffenen Maassregeln nicht der Constitution des Gesamtstaates zuwider laufen und in die diesem allein zustehenden Verwaltungszweige eingreifen dürfen. Die Machthabung, welche der Bundesregierung durch den Congress, den versammelten Häusern der Senatoren und der Repräsentanten der ganzen Union verliehen ist, besteht in Folgendem:

Abgaben, Zölle und Accise (*taxes, duties, imposts* und *excises*) welche durch die ganze Union gleich sein sollen, dem Lande aufzulegen und zu collectiren, Gelder auf den Credit der Verein. Staaten zu borgen, Staatsschulden zu bezahlen, und für die allgemeine Vertheidigung und Wohlfahrt des Landes zu sorgen;

den Handel mit fremden Ländern, und ebenso den Handel der Staaten der Union unter einander und mit den indianischen Stämmen zu reguliren;

durch die ganze Union gleichlautende Gesetze über Naturalisation und über Bankerotte zu errichten;

Münzen zu prägen, den Werth derselben und aller fremden Münzen zu reguliren, und Maasse und Gewichte zu bestimmen;

Strafen anzusetzen für die Nachahmung und Verfälschung des laufenden Geldes und der Staatspapiere;

Postcomptoire und Poststrassen zu errichten;

Den Fortschritt der Wissenschaften und nützlichen Künste dadurch zu fördern, dass Verfassern und Erfindern das ausschliessliche Recht zur Verbreitung ihrer Schriften und Entdeckungen für eine begränzte Zeit zugesichert wird;

Tribunale, unter dem obern Gerichtshof (*supreme court*) stehend, zu errichten;

auf offener See begangene Räubereien und Meutereien, so wie Vergehen gegen die Gesetze der Verein. Staaten zu bestrafen;

Krieg zu erklären, Kaperbriefe und Repressalien auszustellen, und Regeln über Prisen auf dem Wasser und dem Lande festzustellen;

Armeen zu werben und zu unterhalten, wobei aber die Verwendung von Geldern für nicht längere Zeit als auf 2 Jahre gelten soll; eine Marine zu unterhalten;

Reglements für die See- und Landmacht zu machen;

die Landwehr zur Ausführung der Gesetze der Union, zur Unterdrückung von Empörungen und zur Zurücktreibung von Invasionen aufzurufen;

die Landwehr zu organisiren, zu bewaffnen und zu discipliniren, und zum Dienste der Union zu verwenden, wobei es den resp. Staaten jedoch vorbehalten ist, die Officiere anzusetzen, sowie die Landwehr nach der Vorschrift des Congresses einzuüben;

Ausschliessliche Gesetzgebung auszuüben in allen Fällen über solche Districte, welche, nicht über 100 □ Miles gross, durch Cession einzelner Staaten und mit Bewilligung des Congresses der Sitz der Regierung der Verein. Staaten sind, und ebenso über alle Plätze, welche mit Bewilligung der Gesetzgebung des resp. Staates zur Errichtung von Forts, Magazinen, Arsenalen, Werften und andern nöthigen Gebäuden gekauft werden, und

alle solche Gesetze zu geben, welche nöthig sind und dazu dienen, das Obige in Ausführung zu bringen, oder welche der Bundesregierung kraft der durch die Constitution der Verein. Staaten derselben verliehenen Gewalt zustehen;

während die einzelnen Staaten an der Anordnung und Ausübung der diese Bestimmungen betreffenden Angelegenheiten keinen Antheil haben, so wie diese, wie ich hier mit Rücksicht auf die commerciellen Verhältnisse noch hervorheben will, den gegenseitigen Verkehr der Staaten unter einander auf keine Weise beschränken dürfen.

So steht denn die americanische Union, obwohl in ihrer innern Einrichtung und Verwaltung mannigfache Verschiedenheiten zeigend, dem Auslande gegenüber politisch und commercieell als ein grosses, einiges Ganze da, welches, gestützt auf die Regierungen der Einzelstaaten, die die speciellen Interessen der verschiedenen Unionstheile handhaben, seine Spitze und seine Kraft in der Bundesregierung, welche dagegen alle gemeinschaftlichen und äussern Angelegenheiten leitet, findet.

Die Hilfsquellen dieser grossen Staatseinheit, der gesammten Vereinigten Staaten, sind von ausserordentlicher Art. Indem ich es mir vorbehalte, dieselben in der nachfolgenden Schilderung der finanziellen und commerciellen Zustände so wie der productiven Kräfte des Landes näher darzuthun, will ich hier nur zunächst die Aufmerksamkeit auf die grossen Landesstrecken, welche theils den verschiedenen

Staatsregierungen gehören, und theils und hauptsächlich als ein Gemeingut der ganzen Nation im Besitze der Bundesregierung sind, hinlenken Von der Gesamtfläche der Union ist bis jetzt nur der kleinere Theil angebaut und im Besitze der Bürger; der grösste Theil aber ist noch Staatseigenthum. Ausser ausgedehnten Strecken in den organisirten Staaten, welche als deren Eigenthum betrachtet werden, besitzt sodann die Central-Regierung in den seit 1789 der Union beigetretenen Länderteilen noch viele Millionen Acker fruchtbaren Landes, und ausserdem bedecken allein die diesen Letzteren ausschliesslich angehörenden verschiedenen Gebiete, wie die vorstehende Tabelle zeigt, eine Fläche von beinahe 2 Millionen engl. □ Meilen oder 1200 Millionen engl. Acres. Die grössten Domainen der Welt.

Die Bevölkerung der Verein. Staaten ist im Verhältniss zu dem Flächengehalte nur noch sehr geringe. Sie beträgt zufolge der im Eingange mitgetheilten Tabelle in den eigentlichen Staaten durchschnittlich nur 15 Seelen, und in der ganzen Union mit Einschluss der Gebiete nur 7 Seelen auf die engl. □ Meile. Es ist also z. B. Deutschland wenn man dasselbe zu 250,000 engl. □ Meilen und 40 Millionen Einwohnern annimmt, respective 11 oder 23 mal so stark bevölkert. — Die in gedachter Tabelle angegebene Bevölkerung von Ober-Californien beruht auf blosser Schätzung, dagegen sind die über die andern Gebietstheile gemachten Angaben guten Quellen entnommen. Der grösste Theil der Einwohner der Territorien sind Indianer der ursprünglichen americanischen Race. Die Gesamtzahl dieser Letzteren wird gegenwärtig wie folgt angegeben:

Zwischen dem Mississippi und dem Felsengebirge

(Rocky mountains)	293,101
Westlich vom Felsengebirge	420,000
Oestlich vom Mississippi	31,587
In Ober-Californien	16,930
In Neu-Mexico	31,900
zusammen	<u>793,518</u>

In welchem ausserordentlichen Maassstabe sich die Bevölkerung der Union in den letzten 50 Jahren vermehrt hat, und wie das Verhältniss der weissen Bevölkerung zur farbigen zu verschiedenen Zeiten war, zeigen die folgenden Zusammenstellungen.

Die Kosten der Erhebung betragen also in obigen $13\frac{1}{2}$ Jahren durchschnittlich $9\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ p Jahr, während sie in 57 Jahren von 1789 bis 1846, wie weiter oben gezeigt, im Durchschnitt nur $5\frac{1}{2} \frac{0}{0}$ jährlich auf die Netto-Einnahme ausmachten.

Landverkauf.

Vom 1. Jan. 1833 bis 30. Sept. 1846, in $13\frac{3}{4}$ Jahren, wurden verkauft: 66,609,055 Acres zu \$ 84,605,466, also zum Durchschnittspreis von ca. $1\frac{1}{4}$ \$ p Acre.

Aus dem Postwesen

ist der Central-Regierung in der letzten Reihe von Jahren selten eine Einnahme, nie aber eine nur einigermaassen wichtige Revenue erwachsen. Es ist im Gegentheil häufig ein kleiner Zuschuss erforderlich.

Anzahl der Postcomptoire, Ausdehnung der Poststrassen, Einnahme und Ausgabe des Departements zu verschiedenen Zeiten.

Jahr	Anzahl der Postcompt.	Ausdehnung der Poststrassen. Miles	Einnahme \$	Ausgabe \$
1790	75	1,875	37,935	32,140
1800	903	20,817	280,804	213,994
1810	2,300	36,406	551,684	495,969
1820	4,500	72,492	1,111,927	1,160,926
1830	8,450	115,486	1,850,583	1,932,708
1835	10,770	112,774	2,993,356	2,757,350
1840	13,468	155,739	4,539,265	4,759,110
1845	14,183	143,940	4,289,842	4,320,732
1846	14,601	152,865	3,487,199	4,084,297
1847	15,146	153,818	3,955,893	3,979,570

Die Porto-Ansätze sind sehr niedrig. Ein Brief von einer halben Unze Gewicht kostet für 300 Miles 5 cents, und für längere Strecken 10 cents.

Unter den Ausgaben

der Central-Regierung verdienen auch noch solche Summen eine specielle Erwähnung, welche den resp. Staatsregierungen für Verbesserungen an Häfen, Wegen, Flüssen u. s. w. in gewissen Fällen, wenn diese nämlich nicht allein im Interesse des einzelnen Staates, sondern vielmehr der ganzen Union vorgenommen werden, überwiesen worden sind. Die erste Verwendung solcher Gelder fand im Jahre 1806 statt, und von der Zeit an bis Ende 1845 wurden im Ganzen \$ 17,199,223 für diese Zwecke von der Schatzkammer den einzelnen Staaten zuerkannt, nämlich davon:

\$ 5,150,518 für Häfen \$ 4,349,850 für Flüsse
 ≙ 7,266,296 ≙ Wege ≙ 432,559 ≙ verschiedene Zwecke.

Es empfangen davon:

der Staat New-York \$ 1,632,115 der Staat Indiana \$ 1,270,734
 ≙ ≙ Delaware ≙ 2,038,356 ≙ ≙ Ohio ca. ≙ 2,617,700

die übrigen Staaten kleinere Summen, und Süd-Carolina allein noch nichts.

Die Finanzen der einzelnen Staaten der Union.

Staaten	Absolute Schuld	Indirecte Schuld ¹⁾ (contingent debt)	Gesamtschuld	Jährliche Zinsen auf die absolute Schuld	Gewöhnliche jährliche Ausgaben, ausschliesslich der Zinsen und der für Schulen verwendeten Summen.
1. Maine	\$ 1,142,700		1,142,700	73,000	154,681
2. New Hampshire			Keine		140,000
3. Vermont	279,960		279,960	16,798	95,503
4. Massachusetts	999,654	5,049,556	6,049,209	58,879	361,318
5. Rhode Island	152,719		152,719	9,163	48,405
6. Connecticut			Keine		98,105
7. New-York	23,021,081	1,713,000	24,734,081	1,269,739	816,295
8. New-Jersey	55,596		55,596	3,336	111,380
9. Pennsylvania	40,739,577		40,739,577	2,040,000	403,035
10. Delaware			Keine		17,129
11. Maryland	12,011,785	1,299,922	13,311,707	651,821	197,769
12. Virginia	5,934,121	1,415,171	7,349,292	430,118	538,496
13. Nord-Carolina			Keine		63,458
14. Süd-Carolina	3,234,502	2,000,000	5,234,502	170,798	215,287
15. Georgia	1,727,760		1,727,760	109,296	113,986
16. Alabama	9,207,556	4,438,522	13,646,078	557,746	127,386
17. Mississippi	2,271,707	5,000,000	7,271,707	128,000	155,000
18. Louisiana	1,380,566	14,857,565	16,238,131	78,914	515,207
19. Florida	3,900,000	950,000	4,850,000	294,000	?
20. Texas	4,856,601	5,092,406	9,949,007	300,000	150,000
21. Tennessee	3,373,416		3,373,416	180,489	165,000
22. Kentucky	4,596,026		4,596,026	267,112	262,000
23. Ohio	19,246,002		19,246,002	1,164,260	193,324
24. Indiana	7,197,470	8,587,470	15,784,940	221,360	69,136
25. Illinois	14,042,718		14,042,718	700,000	158,000
26. Missouri	684,997		684,997	73,100	136,555
27. Arkansas	2,769,336	848,891	3,617,227	164,660	33,830
28. Michigan	2,299,050	529,151	2,828,201	120,000	95,000
29. Wisconsin			Keine		?
30. Jowa			Keine		?
Tot. d. 1. Jan. 1847 ²⁾	165,129,900	51,781,654	216,911,554	9,072,939	5,435,285
" " " 1846	179,635,022	44,388,805	224,023,827	9,930,052	5,455,186
" " " 1842 ³⁾			198,118,736		

¹⁾ Der Ausdruck: *contingent debt* ist bei den meisten Staaten entweder durch rückständige oder zweifelhafte Schuld im Deutschen wieder zu geben. Bei einigen Staaten aber, wie z. B. bei New-York und Massachusetts ist damit eine indirecte Schuld gemeint, welche zu Gunsten von Canal-, Eisenbahn- oder andern Gesellschaften contrahirt wurde, und die den Staat daher nicht unmittelbar trifft. ²⁾ Am 1. Jan. 1848 betrug die Totalschuld der Staaten nur \$ 205,708,038 (jedoch ohne Florida). Die Verminderung fällt hauptsächlich auf die Staaten Süd-Carolina, Alabama und Indiana. Die Schulden von Texas, Maryland und Virginia haben dagegen zugenommen. ³⁾ Worin die Schuld von Texas von 10 Mill. und ferner ca. 4 Mill. für rückständige Zinsen, welche bei den Ausgaben der späteren Jahre mit eingeschlossen, nicht begriffen sind.

Von den 30 Staaten der Union haben demnach 7 keine Schulden, nämlich New-Hampshire, Connecticut, New-Jersey*), Delaware, Nord-Carolina, Wisconsin und Jowa. Von den übrigen 23 waren im Jahre 1847 noch folgende 9 mit ihren Zinszahlungen im Rückstande:

die sogenannten *delinquent States*: Maryland, Louisiana, Indiana, Illinois und Texas,

und die sogenannten *repudiating States*: Mississippi, Florida, Michigan und Arkansas.

Mit Ausnahme von Texas rührt die Insolvenz dieser Staaten noch von der bekannten Crisis im Jahre 1836 her, zu welcher Zeit die Verwickelung in grosse Unternehmungen, in welche sie sich tiefer eingelassen, als ihre Ressourcen es ihnen gestatteten, in Verbindung mit den betrübenden Ereignissen jener Zeit sie zwang, die Zinszahlungen auf ihre Schuld einzustellen. Die vier letztgenannten Staaten wiesen sogar einen Theil ihrer Schuld zurück, indem sie schlechte Handhabung ihrer Interessen vorschützten und die durch ihre Bevollmächtigten contrahirten Schulden, wofür ihnen die Gelder in Folge von Fallissementen nicht alle zugegangen waren, nicht zum Vollen anerkannten. Der auf diese Weise verleugnete Theil ihrer Schuld so wie die Zinsen darauf stehen daher in Zweifel, während die 4 „*delinquent States*“ ihre Interessen zwar nicht bezahlt, aber doch jedenfalls den Willen zu bezahlen haben und dieselben zum Theil auch schon in neue Obligationen convertiren, so lange bis sie in ihren Finanzen wieder so weit fortgeschritten sein werden, dass sie ihre Verpflichtungen erfüllen und von ihrer Schuld abtragen können. Um dies so bald als möglich herbeizuführen, sind die Einkünfte dieser Staaten dazu verwandt worden, die Mittel zur Fortführung der angefangenen Bauten von Eisenbahnen und Canälen, welche ihnen hauptsächlich die Vermehrung ihrer Schuld zugezogen hatten, zu liefern, damit diese wichtigen Verkehrswege und Einnahme-Quellen baldigst für Staat und Land fruchtbringend gemacht würden. Auch hat sich dadurch der Wohlstand jener 4 Staaten schon so weit gehoben, dass Maryland am 1. Jan. 1848 wieder anfangen wollte, Zinsen zu zahlen, und die andern 3 auch bereits Anordnungen getroffen haben, welche die baldige Wiederaufnahme ihrer Zinszahlungen in Aussicht stellen. Pennsylvanien gehörte früher auch zu diesen „*delinquent States*,“ ist aber

*) Die oben bei New-Jersey angeführten wenigen \$ 55,596 sind nur eine temporaire Schuld.

schon seit 1845 wieder in die Reihe der solventen Staaten getreten. Wie Texas, welches erst 1845 der Union beiträt, sich emporarbeiten wird, muss sich zeigen. — Was die *repudiating States* betrifft, so sind von diesen Mississippi, Arkansas und Florida gegenwärtig noch in einer wenig vortheilhaften Lage, und es muss ein günstiger Zeitpunkt von der Zukunft erwartet werden, um eine Besserung ihrer Finanzen herbeizuführen. Nur Michigan hat sich in den letzten Jahren wieder gehoben, und wird wahrscheinlich schon in 1 oder 2 Jahren solvent werden. Man hofft, dass dieser Staat dann auch seine Schulden und die Zinsen zum Vollen anerkennen wird. *)

Ueber die Einnahmen und Ausgaben von einzelnen Staaten folgen untenstehend einige nähere Angaben.

New-York — Fiskaljahr Ende Sept. 1846:	Einnahme	\$ 2,842,514
	Ausgabe	= 2,015,004
	Ueberschuss	\$ 827,510

Einnahme für Tolls 1846: \$ 2,156,496
 = = = 1847: = 2,870,904

Pennsylvanien — Fiskaljahr Ende Nov. 1846:	Einnahme	\$ 3,529,057
	Ausgabe	= 3,524,264
	Ueberschuss	\$ 4793

Einnahme für Tolls 1845: \$ 493,249
 = = = 1846: = 580,522
 = = = 1847: = 1,000,000 geschätzt

Ueberschuss d. 1. Feb. 1848 geschätzt auf \$ 500,000

Maryland — Fiskaljahr Ende Nov. 1846:	Einnahme	\$ 917,752
	Ausgabe	= 873,821
	Ueberschuss	\$ 43,931

Ueberschuss für 1847 geschätzt auf \$ 100,000

Ohio — Fiskaljahr 15. Nov. 1846	Einnahme	\$ 2,081,384
	Ausgabe	= 2,038,027
	Ueberschuss	\$ 43,357
= = =	1847 geschätzt wie folgt:	

*) Die Zahl der repudiirenden und der bloß insolventen Staaten wird übrigens verschieden angegeben. Ich kann den von mir über dieselben eingesammelten und oben wieder gegebenen Nachrichten hinzufügen, dass selbige einer guten Quelle entnommen sind, will es aber demungeachtet dahingestellt sein lassen, ob von der Zeit der allgemeinen Calamität im Jahre 1836 her, als mit Ausnahme der schuldenfreien und einigen andern Staaten alle übrigen, wenigstens zeitweise, ihre Zinszahlungen einstellten, ausser den oben angeführten 9 Staaten, nicht der eine oder andre Staat auch jetzt noch für einen Theil der Interessen im Rückstande ist.

(Ohio.)	Einnahme für 9 Monat war:	Abgaben	\$ 1,202,376
		Tolls	= 553,495
		Banktaxen	= 17,854
		Diverses	= 108,984
			<u>\$ 1,882,709</u>
	=	= 3 Monat geschätzt	= 226,000
			<u>\$ 2,108,709</u>
	Ausgabe		= 1,857,226
		Ueberschuss	\$ 251,483
	Dazu für Verkauf von Land für Canäle		= 169,479
	Zusammen zur Abtragung der Schuld		\$ 420,962
Indiana — Fiskaljahr Ende October 1846:	Einnahme		\$ 293,861
	Ausgabe		= 69,136
	Ueberschuss		\$ 224,735
Michigan — = = = = December 1847:	Einnahme		\$ 227,697
	Ausgabe		= 165,125
	Ueberschuss		\$ 62,572
		1845: = =	72,800
Maine — Ueberschuss der Einnahme für 1847 geschätzt zu			\$ 400,000
Missouri = = = = 1846 = = =			83,000
Massachusetts = = = = 1846 = = =			14,000
Louisiana = = = = 1847 = = =			79,000

Die Gesamt-Revenuen der Staaten für 1846 wurden geschätzt zu:
\$ 14,980,550

und die Ausgaben zu **12,640,520**

wobei natürlich zu beachten, dass nicht alle Staaten die Zinsen auf ihre volle Schuld zahlten.

Die Finanzen der Einzelstaaten bieten allerdings im Allgemeinen ein weit weniger erfreuliches Bild als diejenigen der Bundesregierung. Demungeachtet darf man aber nicht, wie es noch so häufig geschieht, dieselben ohne Weiteres unter einander vermengen, und durchweg als ungünstig schildern. Wohl sind mehrere Staaten der Union einstweilen ausser Stande, die Zinsen auf ihre volle Schuld zu zahlen, und 3 oder 4 andre erkennen einen Theil ihrer Schuld nicht an. Die ersteren, durch unglückliche Ereignisse in ihre jetzige Lage versetzt, haben sich jedoch nie der Verpflichtung enthoben, zu zahlen, sobald ihre Kräfte es erlauben, und ihre Hülfquellen vergrößern sich mit jedem Jahre. Ein eigentlicher Vorwurf kann daher nur jene letzteren treffen, welche den allgemeinen Tadel allerdings in vollem Maasse verdienen. Was haben aber diese wenigen Staaten mit den Finanzen der übrigen Theile der Union gemein? — Nicht das Entfernteste. Von den etwa 20 sol-

venten Staaten sind 7 schuldenfrei, und die übrigen mehr oder weniger in einer sehr günstigen Lage. Die Staatspapiere z. B. von Tennessee, Kentucky, Pennsylvania, Ohio und namentlich die von New-York bieten eine Sicherheit wie jetzt wenige Papiere der Welt. Ueberhaupt hat man zu bedenken, dass der grösste Theil der Schulden der Einzelstaaten nicht zur Führung von Kriegen oder sonst zur Erschwingung drückender Abgaben, sondern zu nützlichen Zwecken, zur Herrichtung von Eisenbahnen, Canälen und dergleichen Verkehrswegen gemacht wurde, und dass diese gemeinnützigen Unternehmungen bei dem rasch zunehmenden Verkehre jetzt mit jedem Jahre productiver werden, wiederum die Mittel zur Tilgung der Schulden liefern, und Land und Bewohnern durch die Vermehrung der Handels- und Betriebsthätigkeit die reichlichste Zinse tragen. — Seitdem die europäischen Zustände zu wanken anfangen, wird der zunehmende Wohlstand der americanischen Union auch diesseits des Oceans immer mehr erkannt, und im Jahre 1848 sind europäische Capitalien nicht allein in den Effecten der Bundesregierung, sondern auch in Papieren einzelner Staaten zu ansehnlichen Beträgen angelegt worden. Der Stand derjenigen Papiere, in welchen am meisten umgesetzt wird, war:

6 $\frac{0}{0}$	United States stocks	zwischen	101	und	107 $\frac{0}{0}$	} in d. Jahren 1846 u. 47
≐	New-York State stocks	≐	100	≐	106 $\frac{1}{2}$	
≐	Ohio	≐	91 $\frac{1}{2}$	≐	102	
5 $\frac{0}{0}$	Pennsylvania	≐	61 $\frac{1}{2}$	≐	82 $\frac{1}{2}$	
≐	Indiana	≐	31	≐	47	
						} steigend
6 $\frac{0}{0}$	Illinois	≐	33	≐	49 $\frac{1}{2}$	
≐	United States	≐	102 $\frac{1}{2}$	à	106 $\frac{3}{4}$,	} je nach der Zeit der Redemption d. Papiere
≐	Ohio State stocks		101 $\frac{1}{4}$	à	104 $\frac{1}{2}$	
≐	Kentucky	≐	99	à	99 $\frac{1}{4}$	
≐	Pennsylvania	≐	86			
						} am 6. Dec. 48.

Wie viel die Schuldenlast und jährliche Besteuerung durchschnittlich auf jeden einzelnen Bürger in den verschiedenen Staaten und im Ganzen ausmacht, findet man in der folgenden Tabelle angegeben.

(Ueberall Dollars u. cents.)

	Bundes- u. Staatsschuld		Zinsen auf die Bundes- und Staatsschuld		Uebrige Bundes- und innere Staatsausgaben		Gesamtausgaben der Bundes- und der Staatsregierungen	
	auf den Kopf		auf den Kopf		auf den Kopf		auf den Kopf	
	d. Ges.-Bev.	d. weiss. Bev.	d. Ges.-Bev.	d. weiss. Bev.	d. Ges.-Bev.	d. weiss. Bev.	d. Ges.-Bev.	d. weiss. Bev.
Davon überall den Bund allein betreffend	3:15	3:61	—:18	—:21	1:—	1:15	1:18	1:36
Maine	5. 05.	5. 51.	— . 30.	— . 33.	1. 26.	1. 41.	1. 56.	1. 74.
New-Hampshire	3. 15.	3. 61.	— . 18.	— . 21.	1. 47.	1. 62.	1. 65.	1. 83.
Vermont	4. 08.	4. 54.	— . 24.	— . 27.	1. 32.	1. 47.	1. 56.	1. 74.
Massachusetts	10. 27.	10. 73.	— . 25.	— . 28.	1. 43.	1. 58.	1. 68.	1. 86.
Rhode Island	4. 32.	4. 78.	— . 25.	— . 28.	1. 38.	1. 53.	1. 63.	1. 81.
Connecticut	3. 15.	3. 61.	— . 18.	— . 21.	1. 30.	1. 45.	1. 48.	1. 66.
New-York	12. 04.	12. 50.	— . 64.	— . 67.	1. 29.	1. 44.	1. 93.	2. 11.
New-Jersey	3. 28.	3. 74.	— . 19.	— . 22.	1. 27.	1. 42.	1. 46.	1. 64.
Pennsylvania	22. 32.	22. 78.	1. 14.	1. 17.	1. 19.	1. 34.	2. 33.	2. 51.
Ohio	13. 55.	14. 01.	— . 81.	— . 84.	1. 11.	1. 25.	1. 92.	2. 10.
Indiana	19. 59.	20. 05.	— . 41.	— . 44.	1. 08.	1. 23.	1. 49.	1. 67.
Illinois	22. 25.	22. 71.	1. 13.	1. 16.	1. 22.	1. 37.	2. 35.	2. 53.
Michigan	10. 80.	11. 26.	— . 51.	— . 54.	1. 27.	1. 42.	1. 78.	1. 96.
Wisconsin	3. 15.	3. 61.	— . 18.	— . 21.	1. 23.	1. 38.	1. 41.	1. 59.
Jowa	3. 15.	3. 61.	— . 18.	— . 21.	1. 31.	1. 46.	1. 49.	1. 67.
15 freie Staaten	13. 48.	13. 94.	— . 65.	— . 68.	1. 24.	1. 39.	1. 88.	2. 06.
Mit vollen Zinsen			— . 73.	— . 76.			1. 97.	2. 15.
Delaware	3. 15.	19. 20.	— . 18.	— . 78.	1. 22.	1. 62.	1. 40.	2. 41.
Maryland	30. 04.		1. 50.		1. 40.			
Virginia	8. 94.		— . 52.		1. 42.			
Nord-Carolina	3. 15.		— . 18.		1. 09.			
Süd-Carolina	11. 80.		— . 46.		1. 36.			
Georgia	5. 31.		— . 32.		1. 14.			
Alabama	22. 93.		1. —.		1. 18.			
Mississippi	14. 51.		— . 38.		1. 25.			
Louisiana	37. 70.		— . 35.		2. 10.			
Florida	67. 82.		4. 10.		2. 73.			
Texas	74. 25.		2. 32.		2. 07.			
Tennessee	6. 70.		— . 37.		1. 17.			
Kentucky	8. 52.		— . 49.		1. 31.			
Missouri	4. 29.		— . 30.		1. 23.			
Arkansas	26. 95.		1. 26.		1. 22.			
Columbia	3. 15.	— . 18.	1. —.					
15 Slav. St. u. Columb.	13. 84.	19. 20.	— . 58.	— . 78.	1. 33.	1. 62.	1. 91.	2. 41.
Mit vollen Zinsen			— . 83.	1. 14.			2. 16.	2. 76.
Recapitulation:								
Auf den Kopf der Gesamt-Bevölkerung:								
Freie Staaten	13. 48.		— . 65. (73)		1. 24.		1. 88.	
Sklaven-Staaten	13. 84.		— . 58. (83)		1. 33.		1. 91.	
Zusammen	13. 62.		— . 62.		1. 27.		1. 90.	
Mit vollen Zinsen			— . 77.				2. 05.	
und:								
auf den Kopf der weissen Bevölkerung allein:								
Freie Staaten	13. 94.		— . 68. (76)		1. 39.		2. 06.	
Sklaven-Staaten	19. 20.		— . 78. (114)		1. 62.		2. 41.	
Zusammen	15. 67.		— . 72.		1. 47.		2. 19.	
Mit vollen Zinsen			— . 89.				2. 36.	

Anmerkung zur Tabelle. — Die früher mitgetheilten Tabellen dienen der obigen zum Maassstabe. Die Schulden der einzelnen Staaten sind zu 217 Mill., die Bundesschuld zu 65 Mill., die Zinsen auf erstere zu \$ 9,070,000, die Zinsen auf letztere zu \$ 3,830,000, die übrigen Ausgaben der Bundesregierung, nach gewöhnlichen Jahren berechnet, zu \$ 20,700,000, diejenigen der Staatsregierungen zu \$ 5,650,000, und die weisse Bevölkerung 1847 zu 18 Mill. angenommen. — Da seit 1840 keine Zählung der Slaven stattgefunden hat, und die Bevölkerung der Letzteren in den einzelnen Staaten nach den verschiedenen Jahren zu sehr schwankt, so lassen sich für 1847 die resp. Ansätze nicht mit Sicherheit nach der weissen Bevölkerung allein berechnen, und ist deshalb in der Tabelle nur der Durchschnitt für sämmtliche Slavenstaaten angegeben. Doch sind die in selbigen nach der Gesamtbevölkerung auf den Kopf fallenden Staatsausgaben und Schulden zur ungefähren Richtschnur vorangesetzt, wobei zu bemerken, dass in einigen Staaten, wo die Slavenbevölkerung sehr stark ist, die weissen Bewohner um so schwerer, und bedeutend höher als der eingeschriebene Ansatz angeht, getroffen werden. — Die in einigen Staaten rückständigen jährlichen Zinsen sind in den einzelnen Summen nicht mitberechnet, jedoch ist am Schlusse hinzugefügt, wie viel die Besteuerung im Ganzen betragen würde, wenn alle Zinsen bezahlt würden. Bei mehreren Staaten treffen freilich die Zinsen auf die Contingentschuld den Staat nicht direct; ohne im Besitze genauer finanzieller Berichte von allen Theilen der Union zu sein, ist es aber nicht möglich, hierin ganz richtige Unterscheidungen zu machen.

In den Staaten Florida und Texas treffen die Staatsausgaben und die Schuld den einzelnen Bewohner unverhältnissmässig hoch, weil dieselben noch so schwach bevölkert sind. Mehrt sich die Zahl der Einwohner in ähnlicher Weise wie in den letzten 7 Jahren, während welcher Zeit eine Zunahme von 40 $\frac{0}{0}$ stattfand, so würden danach die Ansätze künftig bedeutend zu reduciren sein. Man sieht im Uebrigen, dass in den wenigsten Staaten die Ausgaben auf den Kopf der Bevölkerung über 2 \$ ausmachen, dass dieselben nur in einigen Slavenstaaten 3 \$ übersteigen dürften, und in den meisten Staaten unter 2 \$ und ca. 2 \$ betragen (wobei noch zu beachten, dass die Bundesschuld in der Tabelle schon nach dem Jahre 1848, als sie am höchsten war, angenommen ist, und dass die Schulden der Einzelstaaten sich im Jahre 1848 noch vermindert haben). Dass diese Ausgaben hauptsächlich durch indirecte Steuern vom Lande aufgebracht werden, erhellet schon aus den früheren Mittheilungen über die Finanzquellen. Die Einnahme der Centralregierung besteht jetzt ganz aus solchen, und ebenfalls ein bedeutender Theil der Revenuen der Staaten. Die eigentlich directe

Besteuerung (welche bei der grossen Verschiedenartigkeit des Steuerwesens in den einzelnen Staaten im Betrage nicht genau anzugeben ist) wird man durchschnittlich schwerlich höher als 40 bis 50 cents berechnen können. Die Vermögenssteuer (*property tax*) betrug beispielsweise 1846 in New-York 3 $\frac{1}{2}$ Mille, 1846 in Ohio 8 $\frac{1}{2}$ M. und 1847 $2\frac{3}{4}$ $\frac{1}{2}$ M. und in einigen andern Staaten 1 $\frac{1}{2}$ M. Bedenkt man nun, dass die Hauptquelle der Einnahme, die Zölle, nach den Grundsätzen des Tarifs bei der Besteuerung hauptsächlich nur die begüterte Classe der Bewohner trifft, und dass die übrigen zur Bestreitung des Staatshaushaltes erforderlichen wenigen Abgaben grösstentheils noch nach den finanziellen Kräften des Einzelnen vertheilt werden, so darf man sich nicht wundern, dass es in den Verein. Staaten kein Proletariat giebt.

Das Banksystem.

Von den verschiedenen Arten von Banken in den Vereinigten Staaten sollen hier nur die kaufmännischen Umsatzbanken Erwähnung finden. Grössere Staatsetablissemments, wie die frühere „*United States Bank*“ in Philadelphia bestehen gegenwärtig nicht mehr, sondern die Banken in der Union sind jetzt grösstentheils alle auf Actien begründete, von den resp. Staaten incorporirte Gesellschaften, welche Papiergeld emittiren, in Disconto, Depositen, Contanten u. s. w. Geschäfte machen, und jährliche Dividenden an die Theilhaber zahlen. Da die Gesetzgebung über das Bankwesen nicht dem Congress, sondern den einzelnen Staatsregierungen zusteht, so giebt es auch ebenso viele Bestimmungen über jene Institute, als Staaten in der Union sind. Die Organisation derselben ist somit überall eine verschiedene, abweichend sowohl in der Art und Weise, in wie weit das Capital gesichert ist, als auch in der Beschränkung der Ausgabe ihrer Noten. Speciell anzugeben, was jeder einzelne Staat in dieser Beziehung vorschreibt, würde mir unmöglich sein, und wäre auch überflüssig, da die Grundsätze, nach welchen im Allgemeinen verfahren wird, hinreichend bekannt sind. Ich beschränke mich daher darauf, über den Gesamtbestand der Banken zu verschiedenen Zeiten mehrere Uebersichten zu geben, und nur über einige derjenigen Staaten, in welchen in neuerer Zeit wesentliche Verbesserungen in den Einrichtungen vorgenommen sind, specieller zu berichten. Diesen Nachrichten werden sich dann einige weitere Betrachtungen über den früheren und jetzigen Zustand des Bankwesens in der Union im Allgemeinen anreihen.

No. 1. Anzahl der Banken, Capital, Circulation und Contanten zu verschiedenen Zeiten von 1811- bis 1847.

Jahr. (d. 1. Jan.)	Anzahl.	Capital.	Noten in Umlauf.	Contanten in Cassa.
1811 . .	89 . .	\$ 52,601,601 . .	28,100,000 . .	15,400,000
1815 . .	208 . .	82,259,590 . .	45,500,000 . .	17,000,000
1816 . .	246 . .	89,822,422 . .	68,000,000 . .	19,000,000
1820 . .	308 . .	137,110,611 . .	44,863,344 . .	19,820,240
1830 . .	330 . .	145,192,268 . .	61,323,898 . .	22,114,917
1834 . .	506 . .	200,005,944 . .	94,839,570	
1835 . .	558 . .	231,250,337 . .	103,692,495 . .	43,937,625
1836 . .	567 . .	251,875,292 . .	140,301,038 . .	40,019,594
1837 . .	634 . .	290,772,001 . .	149,185,890 . .	37,915,340
1838 . .	663 . .	317,636,778 . .	116,138,910 . .	35,184,112
1839 . .	662 . .	327,132,512 . .	135,170,995 . .	45,132,673
1840 . .	907 . .	363,629,227 . .	116,572,790 . .	35,207,690
1841 . .	784 . .	313,608,959 . .	107,290,114 . .	34,813,958
1842 . .	692 . .	260,171,797 . .	83,734,011 . .	28,440,423
1843 . .	691 . .	220,861,948 . .	58,563,608 . .	33,515,806
1844 . .	696 . .	210,872,056 . .	75,167,646 . .	49,898,269
1845 . .	707 . .	206,045,969 . .	89,608,711 . .	44,241,242
1846 . .	707 . .	196,894,309 . .	105,552,427 . .	42,012,095
1847 . .	715 . .	203,070,622 . .	105,519,766 . .	35,132,516

No. 2. Circulation und Guthaben in den Banken von 1830 bis 1847.

Jahr.	Noten in Umlauf.	Guthaben in d. Banken.	Total. (Laufender Credit.)
1830 . .	\$ 61,323,898 . .	55,559,928 . .	116,889,826
1834 . .	94,819,570 . .	75,666,986 . .	170,506,556
1835 . .	103,692,495 . .	83,081,365 . .	186,773,860
1836 . .	140,301,038 . .	115,104,470 . .	255,405,478
1837 . .	149,186,890 . .	127,397,185 . .	276,583,075
1838 . .	116,138,910 . .	84,691,184 . .	200,830,094
1839 . .	135,170,995 . .	93,240,146 . .	225,414,141
1840 . .	116,572,790 . .	76,573,582 . .	193,146,372
1841 . .	107,290,214 . .	64,890,101 . .	172,180,345
1842 . .	83,734,011 . .	62,408,870 . .	146,142,881
1843 . .	58,563,608 . .	56,168,623 . .	114,732,231
1844 . .	75,167,646 . .	84,550,785 . .	159,718,431
1845 . .	89,608,711 . .	88,020,646 . .	177,629,357
1846 . .	105,552,427 . .	96,913,070 . .	202,465,497
1847 . .	105,519,766 . .	91,792,533 . .	197,312,299

No. 5. Stand der Banken am 1. Jan. 1847.

Staat.	Capital.	Discontirt u. ausgeliehen.	Contanten.	Circulation.	Guthaben.
Maine	\$ 3,009,000	5,269,008	262,237	2,241,846	1,215,538
New-Hampshire	1,619,000	3,015,139	126,679	1,375,985	544,987
Vermont	1,161,000	2,449,678	89,206	1,559,832	329,723
Massachusetts	31,160,000	51,326,114	3,054,755	14,501,914	9,459,375
Rhode Island .	10,665,402	14,154,267	280,158	3,534,309	1,292,854
New-York . . .	43,024,658	75,237,632	8,048,384	22,268,522	33,198,747
New-Jersey . .	3,721,286	6,170,469	588,790	2,553,188	1,821,837
Pennsylvania .	20,806,064	31,897,359	. . . *)	11,230,092	13,228,251
Delaware . . .	210,000	504,819	57,375	225,848	121,545
Maryland . . .	7,999,004	11,503,278	2,005,078	2,400,267	3,863,891
Virginia . . .	9,275,520	15,348,483	2,487,591	6,968,819	3,096,782
Nord - Carolina	3,220,000	5,043,842	1,339,928	3,088,060	663,687
Süd - Carolina	12,028,106	15,640,284	966,012	4,429,527	2,325,144
Georgia	8,970,789	5,549,232	1,104,235	2,471,264	1,318,266
Louisiana . . .	17,393,990	22,581,640	6,588,712	3,549,763	10,774,915
Tennessee . . .	5,472,059	6,741,035	787,855	2,829,861	823,957
Kentucky . . .	7,020,900	10,249,519	2,617,955	5,710,994	1,534,092
Missouri	1,201,326	2,449,343	1,554,264	1,743,220	1,298,849
Indiana	2,083,824	3,596,391	1,003,647	3,336,533	444,682
Ohio	4,437,903	8,291,875	1,619,336	5,701,602	2,398,009
Michigan	176,167	231,703	68,487	141,854	144,129
Connecticut . .	8,409,544	13,031,865	481,832	4,565,466	1,893,273
	\$ 203,070,622	310,282,945	35,132,516	105,519,766	91,792,533
Illinois	\$ 1,614,200	925,751	16,100	76,665	343,185
Arkansas	1,502,706	1,233,196	565	118,212	6505

Diese Tabelle enthält alle baarzahlenden Banken der Union, welche am 1. Jan. 1847 in Activität waren, jedoch mit Ausnahme von 20 Banken und Zweigbanken von einem Capital von zusammen 6 Mill. \$, über welche die nachfolgende Supplement-Tabelle Nachweisung giebt, und ferner von 6 Banken im Districte Columbia, deren Existenz nicht gesetzlich bestätigt ist.

Da die Banken von Illinois und Arkansas nicht in Thätigkeit waren, sind selbige nicht mit in der Aufzählung einbegriffen.

In den Staaten Florida, Arkansas, Mississippi, Illinois, Wisconsin, Iowa und Texas waren zur Zeit keine Banken, die Noten ausgaben, und in Thätigkeit waren.

*) Die Contanten der Banken Pennsylvaniens finden sich in der Original-Tabelle nicht angegeben. Am 1. Jan. 1846 betrug sie ca. 4 Mill. bei einem Capital von 15 Mill. und einer Circulation von 10 Mill.

No. 4. Supplement zur Tabelle No. 3. Stand der erwähnten
20 Banken am 1. Jan. 1847.

Staat.	Discountirt u. ausgeliehen.	Staats- papiere.	Real- Eigenthum.	Contanten.	Circulation.	Guthaben.
Delaware . . .	\$ 985,610	27,753	66,852	58,698	353,126	233,612
Maryland . . .	1,039,111	215,556	126,171	150,971	468,184	257,917
Alabama . . .	2,194,916	55,400	142,296	1,165,272	1,445,906	935,164
Tennessee . . .	3,204,255	130,850	343,866	601,124	1,793,461	692,118
Michigan . . .	501,686	16,456	212,908	8508	46,044	5,857
Total . . .	\$ 7,925,578	446,015	891,093	1,984,573	4,106,721	2,114,668
Staatsbk. in Alab.	13,701,500	53,650	1,703,750	62,218	3,128,276	197,786

Die Staatsbank in Alabama ist nicht in der Aufzählung mit eingeschlossen, da sie nicht baar zahlt.

Diese und die Haupt-Tabelle enthält somit alle baarzahlenden Banken, ausser den erwähnten 6 Banken in Columbia und noch ausser:

2	Banken in Delaware	mit einem Capital von \$	500,101
1	=	Maryland	= = = 112,482
2	=	Süd-Carolina	= = = 1,200,000

No. 5. Mittel und Verbindlichkeiten der Banken am 1. Jan. der Jahre 1841 bis 1847.

	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847
Anzahl der Banken (welche Bericht erstattet haben)	784	692	691	696	707	707	715
Einbezahltes Capital	\$ 313,608,959	260,171,797	228,861,948	210,872,056	206,045,969	196,894,309	203,072,622
Mittel (<i>resources</i>).							
Discontirt u. ausgeliehen (<i>discounts and loans</i>).	386,487,662	323,957,569	254,544,937	264,905,814	288,617,131	312,114,404	310,282,945
Staatspapiere (<i>stocks</i>)	64,811,135	24,585,540	28,380,050	22,858,570	20,356,070	21,486,834	20,158,351
Real-Eigenthum (<i>real estate</i>)	33,524,414	33,341,988	22,826,807	22,520,863	22,177,270	19,099,100	21,219,865
Auf andre Weise angelegt (<i>other investments</i>)	11,816,609	8,186,317	13,343,599	12,153,693	10,072,466	7,913,591	12,206,112
Credit bei andern Banken	47,877,045	30,752,496	20,666,264	35,860,930	29,619,272	31,689,946	31,788,641
Noten von andern Banken	25,643,447	19,432,744	13,306,617	11,672,473	12,040,760	12,914,423	13,112,467
Contant-Fonds (<i>specie funds</i> , z. B. Schatzkammer- scheine, welche beim Zoll u. s. w. als Baarzahlung angenommen werden)	3,168,708	3,115,327	6,578,375	6,729,980	6,786,026	8,386,478	13,789,780
Contanten (<i>specie</i>)	34,813,958	28,440,123	33,515,806	49,898,269	44,241,242	42,012,095	35,135,316
Verbindlichkeiten (<i>liabilities</i>).							
Noten im Umlauf (<i>circulation</i>)	107,290,214	83,734,011	58,563,608	75,167,646	89,608,711	105,552,427	105,519,766
Guthaben oder Saldi der Bankcreditoren (<i>deposits</i>)	64,890,101	62,408,870	56,168,623	84,550,785	88,020,646	96,913,070	91,792,533
Schuldig an andre Banken	42,861,889	25,863,827	21,456,523	31,998,024	26,337,410	28,218,568	28,539,888
Andre Verbindlichkeiten	42,896,226	12,775,106	7,357,033	5,842,010	5,853,902	5,331,572	4,706,077
Gesammtbetrag							
des laufenden Credits (<i>current credits</i>) d. h. der Noten im Umlauf und der Bank-Guthaben	\$ 172,180,315	146,142,881	114,732,231	159,718,431	177,629,357	202,465,497	197,312,299
der unmittelbaren Verbindlichkeiten, nämlich der Noten, der Guthaben und der Schulden an andre Banken, d. h. der Betrag in Händen solcher Creditoren, die unverzügliche Zahlung fordern können	215,042,204	172,006,708	136,188,754	191,716,454	203,966,797	230,684,065	225,852,187
der directen Mittel (<i>immediate means</i>), nämlich der Contanten, Noten und Schulden der andern Banken etc., d. h. solcher Mittel, die den Banken jeder Zeit sogleich zu Gebote stehen	111,503,158	81,740,990	74,067,062	104,161,652	92,687,300	95,002,942	93,283,404

Die vorstehenden Uebersichten mögen einen Begriff davon geben, in welchem Umfange das Bankgeschäft in den Vereinigten Staaten betrieben wird. Die Resultate, welche man aus den Umsätzen der letzten Reihe von Jahren den obigen Tabellen (No. 3, 4 und 5) nach ziehen könnte, wären folgende:

1) Der Betrag der im Umlauf befindlichen Noten machte im Ganzen bis 1844 ca. $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{3}$, und später ungefähr die Hälfte des einbezahlten Capitals aus. Das Verhältniss ist in den einzelnen Staaten aber ein sehr ungleiches, indem einige weit unter dem Belauf ihres Capitals, andre über dasselbe Noten in Circulation haben.

2) Das Verhältniss der Circulation zu den in Cassa befindlichen Contanten und Contanten-Fonds war 1841 und 1842 wie 3 zu 1, später wie $1\frac{1}{2}$ zu 1, und in den beiden letzten Jahren wie reichlich 2 zu 1. Den einzelnen Staaten nach ergeben sich aber auch hier grosse Verschiedenheiten in den Verhältnissen.

3) Der Betrag der Circulation und der Bankguthaben (der Credit, der zur Zeit von den Banken in Anspruch genommen wird) machte in den ersten 4 Jahren die Hälfte bis $\frac{2}{3}$ des Capitals aus, und war demselben später ungefähr gleich.

4) Die verdiscontirte und ausgeliehene Summe (die in Zahlung genommenen Wechsel u. s. w., also der Credit, den die Banken an Individuen zugestehen) war $1\frac{1}{10}$ bis $1\frac{1}{2}$ mal grösser als das Capital, und 3 bis 4 mal grösser als die Circulation.

5) Ausser den ausgegebenen Noten hatten die Banken noch einen ungefähr eben so grossen Betrag zur Verwendung durch die Guthaben (Depositen), welche ihre Creditoren fortlaufend bei ihnen stehen hatten.

6) Die unmittelbaren Verbindlichkeiten überschreiten die unmittelbaren Ressourcen der Banken um resp. ein bis zwei Drittheile des Capitalbetrags.

Man darf sich aber in seiner Beurtheilung durch solche allgemeine (im Ganzen nicht ungünstige) Folgerungen nicht allein leiten lassen, und nur, um eben darauf aufmerksam zu machen, wie sehr solche generelle statistische Angaben täuschen können, habe ich dieselben besonders hervorgehoben. Da nämlich mit Ende jeden Jahres die verschiedenen Banken dem Staatssecretair einen Status über ihren Bestand zustellen müssen, lässt es sich erstens denken, dass die Einrichtungen schon im Voraus danach getroffen werden, um denselben zu jener Zeit möglichst günstig erscheinen zu lassen. Dann

kommt es ja auch ganz auf den Stand jeder einzelnen Bank und auf die jedesmaligen Zeitumstände an, und bei dem vortheilhaftesten Status zu Ende des Jahres würde doch bei allen Banken im Laufe desselben eine zu dem Capital oder den baaren Fonds ganz unverhältnissmässige Ausgabe von Papiergeld staattfinden können, wenn nicht die Leiter des Instituts einer strengen Controlle unterworfen sind, oder selbst auf das Gewissenhafteste nach den Gesetzen verfahren, oder wenn nicht für jede ausgegebene Note eine entsprechende Sicherheit gegeben werden muss. An Gesetzen, die Bank- und Geldverhältnisse zu reguliren, so wie die übermässige Ausgabe von Zetteln zu beschränken, hat es freilich in den Vereinigten Staaten nicht gefehlt, aber leider auch nicht an Umgehungen derselben. Mögen diese nun jetzt nicht in dem Maasse wie sonst vorkommen, und mögen (wie es allerdings in mehreren Staaten der Fall ist) die Gesetze besser als früher sein oder nicht: was die Geschichte der americanischen Banken in bedrohlichen Zeiten, wo sie gerade ihre Haltbarkeit hätten behaupten sollen, bisher gebracht hat, ist eine Reihe von höchst betrübenden Ereignissen. Fast in keinem Lande ist durch mangelhafte Bankinstitutionen und durch leichtsinnige Ausgabe von Papiergeld so häufig und so grosses Unglück hervorgerufen worden, als in den Vereinigten Staaten, und man fragt sich unwillkürlich, woher es kommt, dass die Americaner, welche sonst in ihren innern Einrichtungen eine so ausserordentlich erfolgreiche Thätigkeit entwickelt haben, nicht schon früher durch Erfahrung klug geworden sind. Die Antwort liegt indess nicht so fern. Einem Lande, welches in seinem Handel- und Betriebsverkehr auf eine gegen seine Bevölkerung so ausserordentlich rasche Weise fortgeschritten ist, und welches zur Unterstützung und Förderung desselben in seinen innern Verbesserungen so viel Grosses geleistet hat, genügen die natürlichen Geldmittel nicht, und die Versuchung, ein künstliches Capital zu schaffen, ist daher dem unternehmenden americanischen Geiste stets zu gross gewesen, als dass er trotz der betrübenden Erfahrungen ihr hätte widerstehen oder das gehörige Maass dabei einhalten können. Papiergeld blieb und ist daher noch immer das Hauptzahlungsmittel, und wird es noch lange bleiben. Gewiss lässt sich viel gegen dessen Zweckmässigkeit und gegen das Zettelbankwesen in der Union überhaupt erinnern. Wo mittelst desselben Capitalien so leicht zu erhalten sind, wie in America, werden die Speculationen oft auf eine übertriebene Höhe gebracht, und wird Man-

cher zu Unternehmungen verleitet, die entweder über oder ganz ausser seinem Geschäftskreise liegen. Ebenso wird es auch immer seine grossen Schwierigkeiten haben, eine so grosse Anzahl von Banken unter gehöriger Controlle zu halten, dass sie nicht, wenn ein grosser Gewinn in Aussicht oder die Noth es gebietet, weit über ihre Kräfte gehen. Man müsste daher fürchten, dass, wenn dies geschieht, und wenn widerwärtige Zeiten hinzutreten, dem Lande noch manche neue Trübsale bereitet werden können. Dennoch würde man Unrecht thun, das Papiergeld ganz als Zahlungsmittel verdammen zu wollen. Wo sollte ein in stetem Aufblühen begriffenes Land, und ein so ausgedehntes Gebiet wie die Vereinigten Staaten, alles Metallgeld hernehmen, um einzig und allein seinen Handel darauf zu basiren. Es würde dort ein entsprechender Betrag von wohl fundirten Banknoten immerhin ohne Gefahr circuliren können, und nur dazu beitragen, die Handelsumsätze zu erleichtern und zu fördern. Die Fehler, die man bisher beging, waren nur eben die, dass man in der Ausgabe des Papiergeldes ein besonnenes Maass nicht einzuhalten, und dieses nicht in Einklang mit dem Metallfond des Landes zu bringen wusste. Man gab wohl Gesetze, welche Schwindeleien verhüten sollten, bedachte aber nicht, wie leicht dieselben in dringenden Zeiten in der Praxis zu umgehen waren, und war selbst nicht gewissenhaft genug in der Befolgung dieser Gesetze. — Wie auch jetzt noch die Banken mancher Staaten operiren, zeigen schon die vorstehenden Tabellen (No. 3 und 4) zur Genüge. Wenn auch nur in wenigen Staaten die im Umlauf befindlichen Noten das Capital überschreiten, so stellt sich dagegen bei einem Vergleiche derselben zu den Baarschaften der Bank in vielen andern ein ganz bedeutendes Missverhältniss heraus. Doch auch hier muss man eben nicht die verschiedenen Staaten unter einander verwechseln. Seit der letzten Calamität ist schon mit vielen Banken der Union eine Umwandlung zum Bessern vorgegangen, und man darf daher weder die Staaten, noch die einzelnen Banken in denselben hinsichtlich ihrer Gesetze und Organisation in eine Categorie stellen. Mehrere Staaten haben seitdem Einrichtungen getroffen, und befolgen eine Verfahrungsart, die wohl dazu geeignet ist, ein grösseres Vertrauen zu erwecken, und die Hoffnung zu erregen, dass die Bankgeschichte der Verein. Staaten künftig günstigere Perioden erleben wird. Unter diesen hat sich der Staat New-York, welcher schon in so Vielem vorangegangen ist, besonders hervorgethan, und über dessen Bankinstitutionen mögen nun zunächst einige nähere Nachrichten folgen.

Die Banken des Staates New-York.

Sie sind gegenwärtig noch verschiedener Organisation, und theilen sich in „*chartered* oder *incorporated banks*“ und in sogenannte „*free banks*“ (*bank associations, individual bankers*).

Die Charters (Freibriefe) der ersteren stammen noch von früheren Zeiten her, und in Folge derselben konnten diese Banken ursprünglich den doppelten Betrag ihres Capitals in Noten ausgeben. Später aber im Jahre 1837 wurden alle Banken durch neue Gesetze bedeutenden Beschränkungen unterworfen, so dass z. B. im Herbst 1847, als das Capital der „*incorporated banks*“ \$ 27,941,460 betrug, und sie den ursprünglichen Bestimmungen zufolge den doppelten Betrag von \$ 55,882,920 hätten emittiren dürfen, die Ausgabe ihrer Noten auf \$ 22,790,000 oder nur ungefähr $\frac{4}{5}$ des Capitals limitirt werden musste.

Noch späteren Bestimmungen zufolge dürfen diese Banken nicht nach den früheren Charters erneuert werden, sondern sie haben sich bei deren Ablauf nach dem neuen Gesetze, dem „*free banking law*“ zu constituiren. Die jetzt bestehenden „*incorporated banks*“ existiren also nur noch so lange, wie ihre Charters laufen, und müssen dann zu den „*free banks*“ übergehen.

Diese „*free banks*“ nun haben gegenwärtig gleichfalls noch verschiedene Einrichtungen. Man brachte bei ihnen, statt wie früher die Ausgabe der Noten allein nach dem Betrag des Capitals zu reguliren, zuerst den richtigeren Grundsatz zur Geltung, dass die einer Bank zu gebende Sicherheit stets im Verhältnisse zu der Zettelausgabe stehen müsse, und dass dabei nicht das Capital die eigentliche Richtschnur abgeben dürfe. Die allgemeine Bestimmung des Gesetzes über die „*free banks*“ geht nämlich dahin, dass von den zu errichtenden Banken künftig nur dann Noten in Circulation gesetzt werden dürfen, wenn für den vollen Betrag derselben genügende Sicherheit bei dem Staatssecretair, dem „*comptroller of the state*“ geleistet ist. Die Sicherheiten, auf welche es zuerst gestattet war, Zettelbanken zu errichten, bestanden aus Staatspapieren, Verschreibungen und Hypotheken, (*stocks, bonds and mortgages*), welche nicht für den Nominalwerth, sondern nur für die Hälfte des Einsatzes entgegengenommen wurden. Hypotheken z. B. mussten auf cultivirbares, productives und unbeschwertes Land gegeben werden, welches, die etwanigen Gebäude darauf nicht gerechnet, wenigstens den doppelten Betrag werth sein musste, als wo-

für es angesetzt ward. Trotz solchen und ähnlichen andern Beschränkungen in Betreff der zu leistenden Sicherheiten, zeigte es sich aber doch durch die Erfahrung, dass wenn solche durch forcirte Verkäufe zu Gelde gemacht werden mussten, dennoch oft Verluste, sowohl aus dem Verkaufe der Hypotheken und Verschreibungen als auch der Effecten mehrerer Staaten der Union, entstanden. Um diesen vorzubeugen, wurde sodann schliesslich festgesetzt, dass künftig nur einzig und allein gegen Depositos von Obligationen des Staates New-York und der Verein. Staaten Banknoten ausgegeben werden sollten, und dass alle diejenigen Banken des Staates, deren Charters noch andre Bestimmungen enthielten, nur bis zum Ablauf derselben ihre bisherige Wirksamkeit fortsetzen dürften, und sich alsdann dem neuen Gesetze zu fügen hätten.

Die von den Banken zu leistenden Sicherheiten werden bei dem „Comptroller“ deponirt, und die Noten, welche dieselben dagegen auszugeben berechtigt sind, jede einzeln von Letzterem registrirt und contrasignirt, indem sie nur durch diese Unterschrift Gültigkeit erhalten. Die Banken haben sich monatlich oder öfter der Revision des „Comptrollers“ zu unterwerfen, und dieser hat ausserdem die Machtvollkommenheit, sowie eine Bank einmal ermangeln sollte, ihre Noten auf Verlangen baar auszuzahlen, die in seinen Händen befindlichen Sicherheiten zu verkaufen. Ein Fond von Contanten ist ferner beständig zur Einlösung von Noten an der Hand zu halten, nämlich $20 \frac{0}{100}$ vom Capital, wogegen nur die übrigen $80 \frac{0}{100}$ in Noten circuliren dürfen.

Im Herbst 1845 betrug die Anzahl der Banken des Staates New-York ungefähr 150, wovon schon 70 „free banks“ waren. Letztere hatten sich im August 1847 auf 86 vermehrt. Die meisten Charters der „incorporated banks“ laufen bis 1860 ab, die letzte 1866, so dass in diesem Jahre die ganze Noten-Circulation von New-York durch Staatspapiere fundirt sein wird.

No. 6. Tabelle über beim „Comptroller“ deponirte Sicherheiten der „free banks“.

	Anzahl d. Banken	Hypotheken etc.	Verschiedene Staatspapiere	New York stocks	Total
Jan. 1845	70	\$1,580,527	1,938,438	3,064,905	6,583,870
„ 1846	72	1,655,589	1,809,293	3,805,462	7,270,344
„ 1847	74	1,552,235	1,810,780	4,472,845	7,835,850
Juni „	80	1,552,235	1,772,701	6,322,845	9,647,811

No. 7. Circulation der Banken mit Bezug auf die Vermehrung der „free banks“.

	„Incorp. banks“.	„Free banks“.
1837	\$ 24,200,000	0
1838	≅ 12,433,000	0
1839	≅ 19,373,000	2,500,000
1840	≅ 10,361,000	6,012,000
1841	≅ 15,235,000	5,253,000
1842	≅ 12,373,000	3,642,000
1843	≅ 8,336,000	3,695,000
1844 Novbr.	≅ 15,756,000	4,396,000
1845 ≅	≅ 15,831,000	5,544,000
1846 ≅	≅ 16,033,000	6,285,000
1847 ≅	≅ 16,927,000	9,310,000
1848 März	≅ 14,391,000	8,656,000

No. 8. Status von 80 „incorporated banks“ und 2 Zweigbanken am 1. Nov. 1846.

Mittel.		Verbindlichkeiten.
Ausgeliehen und discountirt	\$ 54,938,836	Capital \$ 30,241,460
Real-Eigenthum	≅ 3,123,468	Guthaben ≅ 21,678,988
Hypothecken etc.	≅ 873,508	Circulation ≅ 16,033,125
Staatspapiere etc.	≅ 3,727,186	Nutzen ≅ 4,129,357
Contanten	≅ 6,340,513	Schuld. a. and. Bk. ≅ 9,885,308
Contanten-Fonds (cash items) ≅	5,640,583	Verschiedenes ≅ 2,447,922
Credit bei andern Banken .	≅ 7,419,629	
Wechsel von ≅ ≅	≅ 1,899,462	
Verschiedenes	≅ 452,975	
	<u>\$ 84,416,160</u>	<u>\$ 84,416,160</u>

No. 9. Status von 70 „free banks“ am 1. Nov. 1846.

Mittel.		Verbindlichkeiten.
Ausgeliehen und discountirt	\$ 17,363,144	Capital \$ 12,783,198
Real-Eigenthum	≅ 519,243	Guthaben ≅ 8,950,208
Hypothecken etc.	≅ 1,910,504	Circulation ≅ 6,235,397
Staatspapiere etc.	≅ 7,499,581	Nutzen ≅ 1,368,865
Contanten	≅ 1,707,871	Schuld. a. and. Bk. ≅ 3,093,156
Contanten-Fonds (cash items) ≅	2,146,116	Verschiedenes ≅ 1,294,072
Credit bei andern Banken .	≅ 1,899,006	
Wechsel von ≅ ≅	≅ 531,612	
Verschiedenes	≅ 147,819	
	<u>\$ 33,724,896</u>	<u>\$ 33,724,896</u>

No. 10. Status aller Banken zu verschiedenen Zeiten.

Mittel.	1. Nov. 1845.	1. Mai 47.	Aug. 47.
Discountirt und ausgeliehen	\$ 77,177,011	76,688,553	80,740,677
Real-Eigenthum	3,645,684	3,531,016	3,481,271
Hypotheiken etc.	3,181,746	2,745,020	2,729,487
Staatspapiere etc.	10,962,822	11,652,804	12,413,846
Contanten	8,884,545	11,312,171	11,983,124
Contanten-Fonds	5,947,585	8,793,286	9,370,323
Credit bei andern Banken	7,534,166	11,886,943	14,272,336
Wechsel von	2,273,344	2,515,221	2,688,968
Verschiedenes	795,094	831,848	1,079,973
	<u>\$ 120,401,997</u>	<u>129,956,862</u>	<u>138,768,005</u>

Verbindlichkeiten.

Capital	\$ 42,845,428	43,176,159	43,214,088
Guthaben	31,773,991	35,799,954	36,781,080
Circulation	21,375,369	23,809,548	25,098,683
Nutzen	5,018,043	5,641,560	5,845,380
Schuldig an andre Banken	12,819,854	18,831,900	24,103,329
Verschiedenes	6,569,312	2,697,741	3,725,445
	<u>\$ 120,401,997</u>	<u>129,956,862</u>	<u>138,768,005</u>

	Discont.	Contanten.	Circulation.	Guthaben.
Novbr. 1845	\$ 74,780,400	8,884,600	21,375,400	31,773,900
Febr. 1846	71,897,600	8,361,400	20,926,300	29,654,400
Mai	72,583,400	8,171,600	20,816,500	30,868,400
August	68,652,500	8,673,300	17,886,500	23,110,500
Novbr.	71,950,200	8,048,400	22,268,500	30,629,200
Febr. 1847	70,087,400	9,203,300	21,166,200	31,931,700
Mai	76,688,500	11,312,200	23,809,700	35,799,900
August	80,741,700	11,983,100	25,091,700	36,781,000
Novbr.	80,258,600	9,107,900	26,237,300	35,096,800

Diesen Uebersichten wird man entnehmen können:

1) Dass die Banken gewöhnlich nur die Hälfte ihres Capitals oder etwas mehr in Noten emittiren;

2) dass das Verhältniss der Circulation zu den eigentlichen Contanten wie 2 bis 3 zu 1 ist, und mit Einschluss der sogenannten *cash items* (Schatzkammerscheine etc.) nur wie $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ zu 1;

3) dass die Circulation und die Bankguthaben fast immer das Capital ansehnlich überschreiten (und dass die Banken daher, weil

dieses hauptsächlich durch die Depositen bewirkt wird, eines grossen Credits geniessen);

4) dass die ausgeliehenen und discountirten Beträge $1\frac{1}{2}$ - bis beinahe 2mal grösser sind als das Capital, und 3 - bis $3\frac{1}{2}$ mal grösser als die Circulation;

5) dass die Bankguthaben immer den Betrag der ausgegebenen Noten bedeutend übersteigen, und zwar häufig bis über die Hälfte, und dass sie oft beinahe das Capital erreichen;

6) dass die unmittelbaren Verbindlichkeiten die directen Ressourcen meistens um einen höhern Belauf als das Capital überschreiten.

Bei der schärferen und öfteren Controlle, welcher sich die Banken im Staate New-York zu unterwerfen haben, werden diese aus den eingeliferten Uebersichten gezogenen Resultate nicht sehr wesentlich von denen, welche sich aus dem wirklichen Bestande der Banken ergeben würden, abweichen.

In Ohio bestehen im Bankwesen ähnliche Einrichtungen wie in New-York, und auch in andern Staaten ist man darauf bedacht, das sogenannte „*free- oder stock banking - System*“ einzuführen. Eine americanische Zeitschrift vom März 1848 sagt in dieser Beziehung: „In Pennsylvanien, New-Jersey und Tennessee ist man bereits im Begriff, die Banken in ihren Dispositionen ansehnlich zu beschränken, und wahrscheinlich wird man künftig auch dort in derselben Weise wie in New-York für die auszugebenden Noten eine Sicherheit durch Staatspapiere verlangen. Andre Staaten beabsichtigen gleiche Gesetze zu erlassen; das von New-York adoptirte System gewinnt immer mehr Anhänger.“

Ich unterlasse es, weitere Specialia anzugeben, um nicht durch zu viele Zahlen und Einzelheiten zu ermüden. Wenn man aber die schon oben näher angeführten, verschiedenen Maassregeln, welche mehrere Staaten getroffen haben, um ihrem Bankwesen eine solidere Basis zu geben, und welche, wie es scheint, eine immer grössere Ausdehnung über die ganze Union erlangen, den früheren Anordnungen, welche wenig oder nichts zur Sicherstellung der Noten verfügten, gegenüberhält, so ist gewiss ein wesentlicher Fortschritt in der Organisation des americanischen Bankwesens nicht zu verkennen. Die getroffenen Einrichtungen lassen freilich noch Manches zu wünschen übrig, so namentlich die Bestimmungen über den Baarfond der Banken, und auch die

ebenfalls in andern Ländern schon angewandte Sicherung des Papiergeldes durch Staatspapiere, denn auch diese sind Fluctuationen im Werthe unterworfen und im Preise von den Ereignissen der Zeit abhängig. Sie bieten daher keine vollkommene Sicherheit, und sind bei allem Vertrauen, welches man ihnen schenken mag, noch immer kein baares Geld. Werden alle Banken der Union wirklich einmal wie die „free banks“ in New-York organisirt, so wird es auch bald an süssfianten Staatseffecten fehlen, und es dürften sich dann ebenfalls auf diesem Wege in manchen Staaten leicht neue Unzuträglichkeiten herausstellen. Ob es gelingen wird, die 700 Banken unter der gehörigen Aufsicht zu halten, oder ob nicht durch die abermalige Gründung einer grossen Staatsbank, wie die frühere „United States Bank“ war, dem Geldwesen der Union besser und dauernder geholfen würde, — darüber mögen manche verschiedene Meinungen obwalten. In den Verein. Staaten selbst scheint man indess ein solches Etablissement ziemlich allgemein als unzweckmässig und unrepublikanisch anzusehen, und daher von einer erneuerten Errichtung desselben ganz zu abstrahiren.

Hebt man aber einentheils die bei der jetzt sich bildenden Organisation noch vorhandenen Mängel hervor, so darf man auch andrerseits die in den Verein. Staaten obwaltenden besondern Verhältnisse nicht unberücksichtigt lassen. Auch abgesehen davon, dass es unmöglich wäre, dem Unternehmungsgeist und dem wachsenden Handelsbetrieb Fesseln anzulegen, würde es ausserordentlich schwierig sein, in den Banken fortwährend einen sich etwa auf die Hälfte der emittirten Noten oder noch höher belaufenden Metallfond zur Sicherung und Einlösung der Zettel an der Hand zu haben, ohne in Zeiten, wo es an Geld mangelt, dem kaufmännischen Publicum die Umsätze zu sehr zu erschweren und zu vertheuern. Schon bei den jetzigen, mehr beschränkenden Gesetzen sind die Banken in knappen Zeiten genöthigt, ihre Verbindlichkeiten oft sehr zu verringern, und je grösser die Beschränkungen sind, je grössere Unbequemlichkeiten erwachsen daraus für das Publicum. Die Bestrebungen, Bankinstitute zu errichten, welche einerseits Sicherheit in voller Bedeutung gewähren, und welche dabei anderntheils demjenigen, welcher Hülfe sucht, in harten Zeiten die erwarteten Facilitäten ohne eignes Gefährden leisten können, sind noch nicht mit genügendem Erfolge gekrönt worden. Dass leichtsinnige Ausgabe von Papiergeld ohne Sicherheit zu grösstem Unglücke führt, bedarf der Anführung von Beweisen nicht, dass aber auch in Ländern, wo einzelne

grosse Bankinstitute allein den Geldmarkt beherrschen, und, statt Erleichterungen zu gewähren, die Umsätze erschweren, traurige Folgen entstehen können, hat bei der letzten Handelserisis in England einen Beleg gefunden. Vollkommene Sicherheit (die dort gewährt wurde) bleibt aber dennoch immer das erste Erforderniss, und was man auch bisher erdacht hat, um sie durch Staatspapiere, Hypotheken oder dergleichen zu erreichen, genügt nicht. Gold und Silber sind und bleiben die einzige und wirkliche Basis des Vertrauens. Wenn dieses auch in den Verein. Staaten nur immer mehr erkannt wird, dabei der Einfluss des Landes über die Bewegung und den Zufluss der edlen Metalle sich allmählig vergrössert,*) und wenn man auf dem betretenen Wege und mit weiteren

*) Der „Freihafen“ von 1848 No. 1 theilt nach dem Circulaire eines geachteten Handlungshauses in New-York folgende Uebersicht über die Geld-Circulation der Verein. Staaten in Metall mit:

Der Bestand an baarem Gelde wurde am 20. Sept. 1820 geschätzt auf	\$ 20,000,000
Zufluss von diesem Zeitraum an bis zum 30. Juni 1846 .	= 221,684,605
	<u>\$ 241,684,605</u>
Abfluss nach dem Auslande in demselben Zeitraume	= 162,425,779
Ergiebt den 30. Juni 1846 einen Bestand von	\$ 79,258,826
Schätzung des Netto-Zuflusses vom 30. Juni 1846 bis	
zum 1. Nov. 1847	= 20,000,000
Zusammen am 1. Nov. 1847 ca.	\$ 100,000,000

In dieser Berechnung ist die Production der inländischen Minen und was die Emigranten gebracht haben, gegen verlorenes und verarbeitetes Metall ausgesetzt, welches aber als eine zu liberale Annahme erscheint, da die beiden benannten Quellen wahrscheinlich mehr lieferten, als die bezeichneten Abzüge absorbirten.

Der „Freihafen“ bemerkt zu dieser Uebersicht Folgendes: „Die Berechnung der circulirenden Geldmassen hat im Allgemeinen ihre grosse Schwierigkeit; eine noch so genaue Untersuchung der dabei in Betracht kommenden Quellen kann ein zuverlässiges Resultat nicht geben, besonders aber in einem Staaten-Complex wie dem der nord-amer. Freistaaten nicht, deren umfangreicher Verkehr so mancherlei Geldtransporte, namentlich auch zwischen Mexico, dem spanischen America und Westindien etc. voraussetzen lässt, für die eine Controlle nicht existirt.

Wir nehmen an, dass die vorhandene Geldmasse eine beträchtlich grössere sei, und tragen kein Bedenken, nach Anleitung anderweitiger früherer Schätzungen, dieselbe um 25 Mill. \$ höher zu stellen.

Angenommen, die hierdurch auf 125 Mill. \$ gebrachte Summe nähere sich der Wirklichkeit, so ist es überraschend, in Erwägung des umfang-

Verbesserungen fortführt, so werden auch künftig unglückliche Zeiten mit leichteren Opfern ertragen werden können, als dieses bisher der Fall war. *)

Die Banknoten der einzelnen Städte und Staaten circuliren im Handelsverkehr mehr oder weniger überall in der Union; diejenigen der nicht am Platze selbst bestehenden resp. Banken natürlich gegen einen Disconto. In New-York beträgt derselbe $\frac{1}{4}$ bis $3\frac{0}{0}$ (und mehr), je nach der Entfernung des Platzes, dem Vertrauen, welches man der Bank schenkt, u. s. w. Im gewöhnlichen Leben sind nur die Noten der nahe belegen, bekannten Banken courant.

Der Nutzen, den die americanischen Banken abwerfen, ist sehr gross. In New-York betrug er den vorstehenden Uebersichten zufolge 11 bis $13\frac{0}{0}$ jährlich auf das Capital. Von Bankgeschäften sollte man

reichen Gebietes der Staaten und der durch die grosse Handelsthätigkeit derselben veranlassten bedeutenden Circulation von Banknoten, und unter Berücksichtigung, dass von jenem Betrage dem Handel selbst nur noch ein beträchtlich geringeres Quantum geboten wird, einen so beschränkten Bestand von Metallgeld zu sehen.“

Dies Letztere ist gewiss sehr wahr. Das Verhältniss steht aber wenigstens in der jetzigen Zeit doch bedeutend günstiger, als in früheren Jahren. Halten wir den Metallbestand, die Circulation der Banknoten und die Anzahl der Bevölkerung von 1820 und 1847 einander gegenüber.

	Metallbestand.	Circulirende Noten.	Bevölkerung.
		(Durchschnitt von 1815, 16 u. 20.)	
1820	\$ 20,000,000	\$ 53,000,000	9,650,000
		(Durchschnitt von 1840 bis 46.)	
1847	\$ 125,000,000	\$ 91,000,000	20,700,000
	Verhältniss		
	der Bevölk. zum Metallbest.	des Metallbest. z. Notencirc.	d. Bev. z. Notencirc.
	wie	wie	wie
1820	1 : 2, 1	1 : 2, 6	1 : 5, 5
1847	1 : 6	1 : 0, 7	1 : 4, 4

Diese Uebersicht gründet sich freilich nur auf ganz allgemeine Annahmen; so sehr bedeutend kann das Resultat aber doch nicht täuschen.

*) Welchen Einfluss die neu entdeckten Goldgebiete in Californien auf die Geldverhältnisse der Verein. Staaten ausüben werden, ist noch nicht zu bestimmen. Ist der Ertrag so ausserordentlich, wie er den ersten Nachrichten zufolge zu sein scheint, so sind die wohlthätigsten Wirkungen mit der Zeit unausbleiblich.

einen so hohen Gewinn nicht beziehen, sondern lieber etwas davon zu Gunsten der Sicherheit des Instituts opfern. *)

Die Zinse, zu welcher die Banken discountiren, ist in gewöhnlichen Zeiten für 2 Monat Papier in New-York $6 \frac{0}{0}$ und für längere Wechsel $7 \frac{0}{0}$. Die Ansätze sind aber natürlich zuweilen höher.

Das Assecuranzwesen.

Es giebt in den Verein. Staaten eine grosse Anzahl von See-, Feuer und Lebensversicherungen, die zum grossen Theile auf das Princip der Gegenseitigkeit beruhen. Die See-Assecuranz-Compagnien, über welche hier nur einige wenige Worte gesagt werden sollen, sind auf Actien errichtete Gesellschaften, die alle nach verschiedenen, mehr oder weniger abweichenden Bedingungen verfahren. Eine allgemeine Assecuranz- und Avarie-Ordnung existirt meines Wissens nicht, sondern man scheint bei der Abmachung von Schäden und Verlüsten sich nur theils nach den Bedingungen der Police, theils nach einigen bestehenden Gesetzen und vorliegenden Rechtsfällen, und theils auch nach allgemeinen Bestimmungen und Usancen andrer Länder zu richten. Obwohl somit nicht in allen Fällen eine entscheidende Autorität vorliegt, sollen sich doch nicht häufig Streitigkeiten ereignen; nach dem allgemeinen Urtheile der Kaufleute scheinen vielmehr die americanischen Versicherer eine sehr liberale Praxis zu befolgen. Die Vergütung des Ersatzes geschieht meistens rasch, und es sind im Vergleiche zu den Forderungen, welche die europäischen Assecuranz-Compagnien machen, lange nicht so viele Formalitäten und Beweisführungen erforderlich. Dass diese Letzteren nicht in dem Maasse verlangt werden, mag seinen Grund zum Theil darin haben, dass fast auf jedem Platze Compagnien sind, die dann ihre Wirksamkeit hauptsächlich auch nur eben dem Orte selbst zuwenden. Die Versicherer können daher mehr auf persönliches Vertrauen zu Werke gehen. In Europa hingegen macht das so bedeutende Commissions-Assecuranz-Geschäft ohne Zweifel schon mehr Weitläufigkeiten nöthig.

*) Ein Beispiel möge es zeigen, wie leicht jener hohe Gewinn erreicht wird. Gesetzt, eine Bank habe ein Capital von \$ 500,000. Davon werden \$ 100,000 in Contanten und \$ 400,000 in Staatspapieren deponirt. Diese Letzteren tragen $6 \frac{0}{0}$ Zinsen. Rechnet man dann die Circulation zu \$ 300,000 und die fortlaufenden Bankguthaben zu \$ 350,000, so werden aus diesen \$ 650,000 durch Discountiren und Ausleihen abermals 6 oder $7 \frac{0}{0}$ gezogen. Ausserdem ist der Gewinn durch die in Folge von Feuersbrünsten, See-unglück u. s. w. verschwindenden Noten nicht unansehnlich.

Das weite Feld des Assecuranz-Wesens erlaubt es übrigens nicht, über die verschiedenen Bedingungen der Pläne von americanischen Compagnien hier ausführliche Mittheilungen zu machen. Ich muss mich daher auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken. Die Bestimmung, dass die Avarie grosse zu jedem Betrage, die Avarie particuliere dagegen nur dann vergütet wird, wenn sie $50\frac{0}{0}$ und mehr beträgt, ist in den Vereinigten Staaten wohl ziemlich oder ganz allgemein, so wie bei Cascos der überall gebräuchliche Abzug des Eindrittheil für Alt und Neu in Anwendung kommt. In den Policen über Güter verfahren sich die Assecuradeure, wie anderwärts, überall gegen die Avarie partic. auf leicht verderbliche Waaren, da aber auch hier die geschriebenen Clauseln den gedruckten stets vorangehen, so werden in der Praxis für den Versicherten weit vortheilhaftere Assecuranzen geschlossen. So sah ich z. B. bei Importeuren deutscher Fabrikwaaren verschiedene Policen, die unter folgenden Haupt-Bedingungen geschlossen waren. Die Versicherung lautete: „von den Häfen der Nordsee nach New-York mit Segelschiffen auf Waaren jeder Gattung frei von $10\frac{0}{0}$ Beschädigung, und jedes einzelne Colli separat taxirt, also seine eigne Avarie tragend.“ Die Premie war das ganze Jahr hindurch, im Winter wie im Sommer $1\frac{1}{2}\frac{0}{0}$.

Assecuranz-Compagnien in Massachusetts, am 1. December 1846.

	Capital.	See-Risicos (am 1. Dec. 46).	Feuer-Risicos	Verluste durch See- gefahr (im letzten Jahre).	Verluste d. Feuers- gefahr.
In Boston, 16 Comp. .	\$4,575,000	44,476,236	61,535,356	1,374,278	200,616
Ausserh. Boston, 12 Cp.	1,200,000	4,264,252	78,190	105,711	—
Zusammen .	\$5,775,000	48,740,488	61,613,546	1,479,989	200,616

Assecuranz-Premien in New-Orleans (Juli 1848).

Nach Mobile $\frac{1}{4}$ à $\frac{3}{8}\frac{0}{0}$	Nach Tampico u. Veracruz $1\frac{1}{2}$ à $1\frac{3}{4}\frac{0}{0}$
≠ Galveston $1\frac{1}{4}\frac{0}{0}$	≠ d. atl. Häfen der Staaten $1\frac{1}{4}$ ≠
≠ Brazos (St. Jago) $2\frac{0}{0}$	≠ nord-europ. Häfen $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{3}{4}$ ≠
≠ Matamoras $3\frac{0}{0}$	Auf den Flüssen von 1 bis $1\frac{1}{4}$ ≠

Eisenbahnen, Canäle, Dampfschiffs- und Packetlinien u. s. w.

Die Communication in den Vereinigten Staaten, sowohl die innere als diejenige mit dem Auslande, hat in den letzten Decennien, namentlich seit Erfindung und Benutzung der Dampfkraft, reissende Fortschritte gemacht. Was zunächst

den Verkehr mit dem Auslande

betrifft, d. h. denjenigen, welcher durch reguläre Verbindungslinien vermittelt wird, so besteht der mit Europa jetzt namentlich in grosser Ausdehnung. Von den Verbindungen:

1) mit England

(mit Liverpool, Glasgow, London und Southampton) erwähne ich ausführlicher nur der wichtigsten mit Liverpool. Ausser den Kauffahrern, welche fast täglich kommen und gehen, bestanden im Herbst 1847 zwischen diesem Platze und New-York und Boston:

a. Mehrere Packetlinien; Segelschiffe, americanische und englische, zusammen 10 Schiffe $\text{\textcircled{R}}$ Monat, d. h. 10 von jeder Seite. (Mit New-York.)

b. Mehrere Dampfschifflinien; namentlich die reguläre sogenannte *Cunard Line*, englische Schiffe; bisher 1 Dampfschiff alle 14 Tage, künftig alle 8 Tage, von beiden Seiten, theils nach New-York, theils nach Boston; und dann die americanischen, zwischen New-York und Bremen fahrenden Dampfschiffe, welche Southampton anlaufen (siehe unten).

2) Mit Frankreich

bestanden 1847 von Segelpacketlinien eine mit Marseille einmal $\text{\textcircled{R}}$ Monat, und eine mit Havre einmal $\text{\textcircled{R}}$ Woche, alles americanische Schiffe; ausserdem eine Dampfschiffslinie mit Havre, französische Schiffe, jede 14 Tage (alle mit New-York). Im Jahre 1848 haben die französischen Dampfschiffe ihre Fahrten wieder eingestellt, und es traten dagegen americanische Schiffe an deren Stelle.

3) Mit Deutschland bestanden 1847

a. mit Bremen eine Dampfschifflinie, welche künftig 1 oder 2 Mal $\text{\textcircled{R}}$ Monat Fahrten machen wird, (americanische Schiffe) und mehrere Segelpacketlinien (Bremer Schiffe) einmal $\text{\textcircled{R}}$ Woche; und

b. mit Hamburg im Jahre 1848 2 Segelpacketlinien (Hamburger Schiffe) 2 Mal $\text{\textcircled{R}}$ Monat (Alle mit New-York).

Die englische Cunard-Linie hat sich, sowohl was die Sicherheit der Schiffe, als auch ihre Schnelligkeit und die Promptitüde in Zurücklegung der Reisen anbelangt, als diejenige bewährt, welcher der erste Rang gebührt, und ein Zeugniß davon abgelegt, dass in der Erbauung von grossen See-Dampfschiffen und der Constructur ihrer Maschinen den Engländern noch keine andre Nation gleichgekommen ist.

4) Mit Westindien und Brasilien

bestehen gleichfalls regelmässige Packetlinien, doch weiss ich diese nicht näher anzugeben.

Die innere Communication in den Verein. Staaten.

Dass wenige Länder so günstige Verhältnisse und so viele Vortheile für innere Communication darbieten, und so reichlich mit den Materialien zur Anlage von Land- und Wasserstrassen versehen sind, als die Vereinigten Staaten, kann gewiss nicht bestritten werden. Es ist aber auch zur Herstellung derselben nirgends verhältnissmässig so viel gethan worden, als hier. Die Anlage der grossen Menge von Eisenbahnen, Canälen und Dampfschiffslinien, welche die verschiedenen Theile der Union mit einander verbinden, hat dem Lande anfangs manche Opfer gekostet, trägt demselben aber jetzt schon die schönsten Früchte. Nur mittelst dieser Verbindungswege war es möglich, die ausserordentlichen Hülfquellen des Landes so rasch und Vortheil bringend zu entwickeln, den Landbau auch in den entfernt belegenen Theilen zu fördern, und die gewonnenen Producte dem Meere zuzuführen, und überhaupt die bedeutende Vermehrung des Verkehrs und der Handelsthätigkeit, welche jetzt besteht und noch mit jedem Tage steigt, hervorzubringen. Betrachten wir die verschiedenen Verkehrswege im Einzelnen näher.

I. Eisenbahnen.

Die vorhandenen statistischen Nachrichten über Eisenbahnen sind leider nicht genau und vollständig genug, um danach eine vollkommen richtige Uebersicht zusammenstellen zu können. Die nachstehende Tabelle ist so complet, wie ich sie zu geben im Stande bin.

	Anlagecapital 1843—45.	Länge in Miles 1843—45. Jan. 1846.	Anlagecapital Jan. 1846.
Maine	\$ 1,200,000	50 . . 64	\$ 1,600,000
New-Hampshire	750,000	35 . . 52	1,550,000
Massachusetts	26,350,000 (?)	683 . . 707	30,000,000 (?)
Connecticut	4,300,000	112 . . 147	
Rhode Island		48	2,615,000
New-York	17,750,000	710 . . 758	18,000,000
New-Jersey	6,200,000	137 . . 202	
Pennsylvania	23,500,000	525 . . 954	
Delaware	600,000	16 . . 16	600,000
Latus	\$ 80,650,000	2268 2948	

	Anlagecapital 1843—45.	Länge in Miles 1843—45. Jan. 1846.		Anlagecapital Jan. 1846.
Transp.	\$ 80,650,000	2268	2948	
Maryland	≅ 13,000,000	297	360	
Virginia	≅ 4,700,000	290	373	\$ 6,300,000
Nord-Carolina	≅ 3,160,000	245	254	≅ 3,400,000
Süd-Carolina	≅ 5,670,000	202	204	≅ 5,670,000
Georgia	≅ 5,730,000	427	605	
Kentucky	≅ 450,000	40	40 (?)	≅ 450,000
Ohio	≅ 550,000	80	301	
Indiana	≅ 210,000	56	56 (?)	≅ 210,000
Alabama			91	
Mississippi			109	
Florida			54	
Michigan			280	
	<u>\$ 114,120,000</u>	<u>3905</u>	<u>5675</u>	
Ende 1845 zusammen		4500		
Im Jahre 1847 zusammen		ca. 6000		

Die obigen Angaben von den Jahren 1843 bis 1845 sind schon deshalb nicht genau, weil sie von verschiedenen Zeitpunkten herkommen. Sie sollen auch hauptsächlich nur dazu dienen, um eine ungefähre Richtschnur für die Anlagekosten der Bahnen zu geben. Der „American Almanac für 1848“ giebt die Länge der Eisenbahnen am 1. Jan. 1846 wie folgt an:

In New-York	758½ Miles
≅ den New-England-Staaten	1075 ≅
≅ andern Staaten	3870½ ≅
Zusammen	<u>5704 Miles.</u>

Dazu kommen laut andern Angaben vom Jahre 1847 hinzu:

für Louisiana	61 Miles
≅ Tennessee	63 ≅
≅ Illinois	113 ≅

so dass für 1847 zusammen ungefähr . 6000 Miles

in der ganzen Union gezählt werden könnten. Die beiden längsten ununterbrochenen Linien sind:

von Portland in Maine bis Wilmington in Nord-Carolina — 900 Miles
 von Boston in Massachusetts bis Buffalo in New-York — 550 Miles.

Am 1. Januar 1835 betrug die Länge aller Eisenbahnen erst 1600 Miles, und das Anlagecapital derselben ca. \$ 30,000,000. Die Kosten des Baues in den folgenden 10 Jahren sollen sich auf ungefähr von 8000 (?) bis 40,000 \$ ¶ Mile calculiren. Einige Bahnen sind indess doch theurer, so z. B. die Lowell-Boston-Bahn, welche \$ 73,000, und die Reading-Bahn in Pennsylvanien, welche \$ 121,000 ¶ Mile kosten. In diesen Summen sind aber zum Theil auch die Auslagen für grosse Nebenbauten mit einbegriffen, welche die Bahnen nicht direct betreffen. *) Die 3905 Miles in obiger Tabelle ergeben einen Durchschnitt von \$ 29,200 ¶ Mile. Dies ist bedeutend weniger als der Kostenpreis des Baues in den meisten andern Ländern beträgt, namentlich als derjenige der Bahnen in England, Frankreich und Belgien. Der Grund dieser grösseren Billigkeit liegt zum Theil wohl darin, dass auf Ausstattung der Gebäude, Bahnhöfe u. s. w. bedeutend weniger als in Europa verwandt, und demnächst auch darin, dass bei der Anlage und dem Bau der Bahnen überhaupt nicht mit so grosser Sorgfalt zu Werke gegangen wird. In Folge der leichteren Construction derselben wird in den Verein. Staaten auch langsamer als anderwärts gefahren. Die Schnelligkeit beträgt dort einer Angabe zufolge im Durchschnitt nur etwa 14 bis 15 Miles ¶ Stunde und auf einzelnen Bahnen 25 Miles, während in England nach einigen mir vorliegenden Angaben von 34 bis 48 Miles und oft noch schneller gefahren wird.

Damit man im Einzelnen eine nähere Kenntniss von dem Verkehre, den Ausgaben und Einnahmen der Bahnen gewinne, lasse ich untenstehend einige statistische Angaben aus mehreren Staaten folgen, welche zuverlässigen Quellen entnommen sind.

Eisenbahnen, 1845, in New-York, in Massachusetts.

Länge	707 $\frac{1}{2}$	568 Miles
Kostenpreis	\$ 17,710,479	\$ 23,071,503
Laufende Unkosten	≅ 836,968	≅ 1,244,290
Anzahl der beförderten Passagiere ca.	3,000,000	
Einnahme für Passagiere	\$ 1,563,040	\$ 1,652,534
≅ ≅ Fracht	≅ 301,071	} ≅ 1,177,983
≅ ≅ Postgut etc.	≅ 231,109	
Latus Gesamt-Brutto-Einnahme	\$ 2,095,220	\$ 2,830,517

*) Ein Berichterstatter in der „Commercial Review“ sagt, dass 2 Bahnen in Massachusetts die theuersten in der Union sind, nämlich die Lowell-Boston-Bahn, welche \$ 68,196, und die Boston-Worcester-Bahn, welche \$ 64,272 ¶ Mile kostet. Dagegen ist ein Theil der Boston-Concord-Montreal-Bahn sehr billig zum Durchschnittspreise von \$ 15,000 ¶ Mile erbaut worden.

Transp. Gesamt-Brutto-Einnahme . . .	\$ 2,095,220 . . .	\$ 2,830,517
÷ Kosten . . .	≍ 836,968 . . .	≍ 1,244,290
Netto-Einnahme	\$ 1,258,252 . . .	\$ 1,586,227
Procente der Netto-Einn. auf d. Capital . .	7 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{5}{8}$
≍ ≍ Brutto- ≍ ≍ ≍ . . .	11 $\frac{5}{6}$	12 $\frac{1}{3}$
≍ ≍ Kosten ≍ ≍ ≍ . . .	4 $\frac{2}{3}$	5 $\frac{1}{2}$

Eisenbahnen in Massachusetts, 1846.

Länge	707 Miles
Kostenpreis	\$ 30,244,927
Einnahme für Passagiere	\$ 2,220,863
≍ ≍ Fracht	≍ 1,684,641 ≍ 3,915,504
Ausgaben für die Bahn selbst . . .	\$ 424,644
≍ ≍ ≍ bewegende Kraft ≍	334,145
≍ diverse	≍ 1,098,023 ≍ 1,856,812
Netto-Einnahme	≍ 2,058,692
≍ ≍ in Procenten (von 1 ²⁴	
bis 11 ⁴⁴ auf d. versch. Bah. variirend)	689

Anzahl d. gemacht. Miles für Passagiere	1,641,929
≍ ≍ ≍ ≍ ≍ Fracht	948,880 . Miles 2,590,809
Brutto-Einnahme ℥ Mile	\$ 1. 51.
Netto - ≍ ≍ ≍	≍ —. 79.
Unkosten ≍ ≍	≍ —. 72.
Anzahl der beförderten Passagiere	4,062,934
≍ ≍ nur 1 Mile beförderten Passagiere	81,250,809
Nur 1 Mile beförderte Güter, Tons	40,634,074

Eisenbahnen in New-York, 1. Januar 1847.

Länge	754 $\frac{1}{2}$ Miles
Anzahl der Locomotiven	107
≍ ≍ Passagierwagen	212
≍ ≍ Güterwagen	542
≍ ≍ Postwagen	139
Gesammtzahl der Wagen	893

Die Reading-Eisenbahn,

zwischen Philadelphia, Reading und Pottsville in Pennsylvanien.

Diese Eisenbahn ist für den Zweck erbaut worden, um Steinkohlen aus den Minen im Innern von Pennsylvanien, hauptsächlich aus der sogenannten Schuylkill Region, an den Delaware zur Verschiffung

zu bringen. Die Bahn hat ein doppeltes Geleise und ist 94 Miles lang, die zahlreichen Zweigbahnen, welche in die Minen führen, ungerechnet. Sie hat 76 steinerne Brücken von resp. 6 bis 72 Fuss Länge, 7 eiserne von 25 bis 38 Fuss, und 22 hölzerne von 41 bis 160 Fuss, ausserdem 4 Tunnels von resp. 1934, 1600, 960 und 172 Fuss Länge. Ausser den zahlreichen Depots an der Bahn besitzt die Gesellschaft eine eigne Eisengiesserei und mehrere Maschinenfabriken, ferner 72 Locomotiven, 3020 eiserne und 1539 hölzerne Kohlenwagen, 482 Güterwagen und 19 Passagierwagen, welche, wenn sie alle in eine Reihe aufgestellt, eine Länge von 10 Miles ausmachen würden. Die Locomotiven wiegen resp. von 8 bis 27 Tons, und die eisernen Wagen $2\frac{2}{5}$ Tons; diese laden jeder 5 Tons Kohlen. Die Durchschnittsladung für eine Locomotive ist ca. 410 Tons. Das Grundbesitzthum der Gesellschaft bei Richmond am Delaware besteht aus 60 Acres Land, die hauptsächlich zu einem grossen Quai verwandt sind, an welchem beinahe 300 Schiffe zugleich Ladung einnehmen können. Selbst Schiffe von der Grösse von 700 Tons können dicht an den Quai legen, und die Kohlen rollen unmittelbar aus dem geöffneten Eisenkarren in den Raum des Schiffes hinunter. Das Laden verursacht also keine Kosten, und geht ausserordentlich schnell; so ist z. B. eine Brigg von 155 Tons in 130 Minuten beladen worden. Ein einzelner Zug von Kohlenwagen ist meistens hinreichend, um ein Schiff von 4 bis 500 Tons zu beladen; es hat schon Züge von 166 Wagen gegeben, welche, von einer Maschine gezogen, 1197 Tons fortgeschafft haben. Die Eisenbahn ist bei der jetzigen Einrichtung im Stande, 2 Millionen Tons Kohlen per Jahr zu transportiren.

Die Kosten, welche diese Eisenbahn nebst allem Zubehör verursacht hat, betragen \$ 11,589,696

Davon sind verausgabt:

für die Bahn, Brücken, Tunnels etc.	≅ 8,912,991
≅ Locomotiven und Wagen.	≅ 2,071,279
≅ Grundeigenthum	≅ 321,846
≅ Depots etc.	≅ 205,325
≅ Eisen, Materialien etc.	≅ 58,225

Im Jahre 1846 betragen die Einnahmen der Bahn:

für beförderte 1,188,258 Tons Kohlen (à \$ 1. 34 cts. per Ton per Mile, für 94 Miles)	\$ 1,600,667
≅ beförderte 88,641 Passagiere	≅ 141,749
≅ Güterfracht, 74,971 Tons	≅ 137,583
≅ Postgut etc.	≅ 9714

Latus. \$ 1,889,713

Transp \$ 1,889,713

und dagegen die Ausgaben:

Laufende für die Bahn, Verwaltung etc. \$ 862,320

Zinsen auf die Schuld \$ 571,119

Abgaben \$ 16,380

Agenturen und Diverses \$ 48,003

\$ 1,497,822

Ueberschuss \$ 391,891

also $12\frac{1}{2}\%$ auf das Actien-Capital von \$ 3,120,000

Der Rest des Anlage-Capitals von ca. 8 Mill. \$ ist durch eine vom Staate contrahirte Schuld herbeigeschafft, wofür obige Zinsen gelten, und für deren Tilgung die sogenannten *state tolls* (einbegriffen in obigen \$ 1. 34 cts. ¢ Ton) angewiesen sind, welche, wie ich vermuthe, oben unter den laufenden Kosten wieder als Ausgabe aufgeführt und eingeschlossen sind.

Die Fracht und Fahrpreise auf den Eisenbahnen der Verein. Staaten sind sehr verschieden. Sie haben seit den letzten 10 Jahren im Allgemeinen bedeutende Ermässigungen erfahren. Im Jahre 1835 bei Eröffnung der Bahnen in Massachusetts betrug:

das Fahrgeld für Passagiere 4 cents ¢ Mile,

und die Güterfracht ca. 9 ¢ Ton ¢ Mile,

jetzt aber variirt ersteres auf den verschiedenen Bahnen von $2\frac{1}{3}$ bis 3 cents, und ist auf einigen bei Uebernahme von gewissen Quantitäten von Billetten auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 cts. und für einzelne Züge auf $1\frac{1}{2}$ cts. reducirt. Das „Railroad Journal“ theilt eine Zusammenstellung der Fahrpreise aller Bahnen der Union im Jahre 1848 mit. Danach wird bei Fahrten von einem Endpuncte der Bahnen zu dem andern berechnet:

auf 2 Bahnen in New-York	cts. 1.72.	und	cts. 1.88.	¢ Mile
„ 2 „ im Süden	„ 6.38.	„	„ 6.50.	„
„ 3 „ „	„ 5.—	„	„	„
„ 11 „ in den mittleren und				
südlichen Staaten von	„ 4.—	bis	„ 4.97.	„
„ 22 „ „ „ „	„ 3.—	„	„ 4.—	„
„ 24 andern Bahnen	„ 2.—	„	„ 3.—	„

In New-York und den New-England-Staaten ist das Fahrgeld also am billigsten, und am theuersten im Süden der Union. Auf der Reading-Eisenbahn in Pennsylvanien fährt man für $\frac{1}{2}$ cent die Mile.

Die Güterfracht ist ebenso verschieden, und richtet sich auch danach, in wie weit „State tolls“ von den Waaren erhoben werden.

In Massachusetts ist sie wohl durchschnittlich am billigsten, nämlich je nach der Länge des Weges und nach den verschiedenen Bahnen 3, 4 à 5 cents † Ton † Mile. Auf der Baltimore-Cumberland-Bahn (nach Ohio) betrug die Fracht im Herbst 1847:

3 cts. † Ton † Mile für schwere Güter, u. leichtere u. voluminöse bis 6 cts. ;
2 cts. † † † Kohlen und Gyps;

und auf der Reading-Eisenbahn:

für Kohlen, von einem Ende der Bahn zum andern: $1\frac{3}{5}$ cts.,

† Güter: etwas unter 1 ct. † Ton † Mile.

Von den verschiedenen unvollendeten und projectirten Eisenbahnen sind folgende von besonderer Wichtigkeit:

1) Die New-York-Erie-Bahn.

Die ganze Länge der Bahn wird ungefähr 480 Miles betragen, wovon im Herbst 1847 ungefähr 100 dem Verkehr geöffnet waren. Dieselbe wird beginnen bei Piermont am Hudson in der Nähe von New-York, und zieht sich an der südlichen Grenze dieses Staates entlang bis zum Erie-See, in welchen sie bei Dunkirk münden soll. Ein grosser Theil der westlichen Staaten wird durch diese Bahn Gelegenheit erhalten, seine Producte dem New-Yorker Markte schnell und billig zugänglich zu machen, und somit künftig die Wahl haben, dieselben entweder dahin oder, wie es bisher fast ausschliesslich geschehen ist, nach New-Orleans zu dirigiren. New-York selbst wird durch diese Verbindung mit dem Westen der Union noch bedeutend an Verkehr gewinnen.

2) Die Miami-Sandusky-Bahn.

Den Ohio bei Cincinnati mit dem Erie-See bei Sandusky verbindend, 209 Miles lang. Die Bahn war in 1847 noch nicht völlig vollendet.

3) Eine Eisenbahn,

projectirt, um den Michigan-See bei Chicago mit dem Mississippi zu verbinden, durch ganz Illinois laufend.

4) Die Atlantic- und Mississippi-Bahn.

Diese beginnt bei Charleston in Süd-Carolina und erstreckt sich bereits ca. 400 Miles durch diesen Staat und Georgia, und man beabsichtigt, dieselbe weiter bis an den Mississippi hin zu bauen.

5) Die Atlantic- und Pacific-Bahn.*)

Der Plan, das Atlantische Meer mit dem Stillen Ocean durch einen Canal oder eine Eisenbahn über den Continent von America mit

*) Ein Auszug meiner Mittheilungen über diese Bahn findet sich bereits in No. 5 der Deutschen Handels-Zeitung von 1849 abgedruckt.

einander zu verbinden, ist kein neuer mehr. Schon seit langer Zeit sind über die Ausführbarkeit desselben von verschiedenen Seiten Berechnungen und Versuche angestellt worden, die hinlänglich von dem Interesse zeugen, welches dieses Unternehmen in Anspruch nimmt. Die americanische Union verkennt namentlich die Wichtigkeit eines solchen, durch ihre Staaten geleiteten Verbindungsweges nicht, und dass demungeachtet der lange gehegte Plan dort noch nicht zur Ausführung gebracht ist, hat nur seinen Grund in der Schwierigkeit, die bedeutenden dazu erforderlichen Geldmittel zu Wege zu bringen, und vielleicht auch darin, dass man sich über die Route der Eisenbahn, ob sie nämlich die nördlichen oder südlichen Staaten der Union durchschneiden sollte, bisher nicht hat verständigen können.

Das Interesse, welches die Ausführung dieses grossartigen Unternehmens auch für die europäischen Handelsbeziehungen hat, verdient es, die verschiedenen Pläne in ihren Einzelheiten etwas näher zu beleuchten, und einen Vergleich über die Schnelligkeit, womit Nachrichten von China und Ostindien auf dem Wege über America zu uns gelangen könnten, gegen die Dauer der Reisen von jenen Gegenden über Egypten und das rothe Meer anzustellen. Man wird es mir daher gestatten, den Gegenstand etwas ausführlicher zur Sprache zu bringen.

Die verschiedenen Routen, welche zur Verbindung der beiden Oeane in Betracht genommen, sind die drei folgenden:

1) ein Canal (oder eine Eisenbahn) an einer Stelle des Isthmus von America, zwischen Panamá und Tehuantepec in Mexico;

2) eine Eisenbahn, den Bahnen von Süd-Carolina und Georgia sich anschliessend, von Charleston und Savannah, wie ursprünglich projectirt, über Natchez und den Rio Grande nach Mazatlan; oder, wie in neuerer Zeit mehrererseits besprochen, über Memphis nach San Francisco oder Monterey in Californien; und

3) eine Eisenbahn, den Bahnen des Staates New-York und andern sich anschliessend, von New-York an der Südseite der Landseen vorbei über Prairie du Chien bis an die Mündung des Columbiaflusses in Oregon, oder auch nach San Francisco in Californien.

Die beiden letztgenannten Eisenbahnen sind es natürlich, welche in den Verein. Staaten die meiste Aufmerksamkeit auf sich ziehen, während eine Betheiligung bei dem Canal über den Isthmus von Panamá von den Americanern (namentlich jetzt, nachdem sie selbst in den Besitz von Californien und Neu-Mexico gelangt sind) kaum mehr beabsichtigt

zu werden scheint. Die vielen angestellten Untersuchungen über die Anlage jenes Canales haben bisher auch nicht zu einem günstigen Resultate geführt, und wenn diejenigen, welche die Ausführbarkeit des Planes überall in Zweifel ziehen, auch irren, so stehen dem Unternehmen doch eine Menge örtliche und andre Schwierigkeiten entgegen, welche die Ausführung desselben jedenfalls sehr verzögern werden. Die Stellen, welche zur Anlage des Durchweges bisher in Vorschlag gebracht, sind folgende:

- 1) der Isthmus von Panamá oder Darien (von Panamá nach Porto Bello);
- 2) der See von Nicaragua und der Fluss San Juan;
- 3) der Isthmus von Tehuantepec in Mexico; und
- 4) der Atrato-Fluss (durch denselben nach dem Busen von Darien).

Die Kosten für die drei erstgenannten Routen werden von einem General Garella, der im Verein mit einem Corps französischer Ingenieure jene Gegenden in den Jahren 1842 und 43 untersucht hat,

für einen Canal bei Nicaragua zu 148 Millionen Francs,

„ „ „ bei Tehuantepec „ 151½ „ „

und spät. Untersuchungen zufolge „ 181½ „ „

und bei Panama . . . zu 150 bis 165 „ „

veranschlagt.

In wiefern die weiteren Versuche, in diesen Gegenden einen Verbindungsweg der beiden Oceane herzustellen, einen günstigeren Erfolg als die bisherigen haben werden, muss die Zeit lehren. Von Seiten Englands und Frankreichs werden dieselben gewiss auch fernerhin fortgesetzt, und dass das Gelingen des Planes für die Handelsbeziehungen Europas mit der Südwestküste Americas und andrer Punkte des Stillen Meeres auch von grosser Bedeutung ist, kann nicht bestritten werden. Es würde hier indess zu weit führen, die bei diesen verschiedenen Canalrouten in Betracht kommenden Umstände einer ausführlicheren Erwägung zu unterziehen, und es sollen daher statt dessen jene beiden andern, die Verein. Staaten näher betreffenden Verkehrsstrassen durch ihr eignes Gebiet weiter besprochen werden.

Die südlichen Staaten der Union wollen natürlich lieber eine südliche, und die nördlichen lieber eine nördliche Eisenbahn, beide im Anschluss an die bereits dem Westen zu gebauten Bahnen. Ehe die nun von Mexico neu erworbenen Gebiete zu den Verein. Staaten gehörten, handelte es sich, wie bemerkt, um einen Durchweg von Charles-

ton nach Mazatlan und um einen andern von New-York nach Oregon oder San Francisco. Von diesen beiden Routen spreche ich hier zunächst. Das Capital für die südliche Bahn (d. h. nur für die noch projectirte Strecke), welches nicht genau ermittelt werden kann, aber schwerlich unter 30 Mill. \$ betragen möchte, würde vielleicht noch durch Actienzeichnung, wobei die Regierung sich möglicherweise betheiligte, zu Wege gebracht werden können. Die Kosten des Baues der nördlichen Bahn sind dagegen weit bedeutender, und es würde grosse Schwierigkeiten haben, die Gelder dazu auf gewöhnlichem Wege zusammenzubringen. Um diese jedoch herbeizuschaffen, ist von dem Americaner A. Whitney ein Plan ersonnen, welcher allerdings sehr eigenthümlich ist, aber in den Verein. Staaten schon viele Beachtung gefunden hat. Sofern dieses Project ausgeführt werden kann, würde die Eisenbahn zwar aus dem Vermögen des Staates, jedoch ohne directe Geldauslage von Seiten desselben herbeigeschafft werden. Whitney, der sich bereits seit einer Reihe von Jahren mit Untersuchung der passendsten Stellen zur Anlage der Bahn thätig beschäftigt hat, *) hat nämlich dem Congress den Vorschlag gemacht, er wolle eine Eisenbahn vom Michigan-See ab bis zur Mündung des Columbia-Flusses, 2400 Miles lang, bauen, wenn ihm der Staat dagegen die zu beiden Seiten liegende Strecke Landes von der Breite von 60 Miles zu überlassen erbötig wäre. Für den ihm auf diese Weise zufallenden Ertrag aus den zu verkaufenden Ländereien würde er die Kosten des Baues, die er zu ungefähr 70 Mill. \$ anschlägt, bestreiten. Die Regierung der Verein. Staaten würde durch Genehmigung dieses Vorschlages zusammen 92,160,000 Acres Land abgeben, wofür zu dem im Westen gewöhnlichen Preise von $1\frac{1}{4}$ \$ per Acre ein Fond von 115 Mill. \$, oder für den Fall, dass etwa nur $\frac{3}{4}$ des Landes verkäuflich seien, ungefähr 86 Millionen erhoben werden könnten. Diese Summe würde allerdings ein bedeutender Beitrag von Seiten des

*) Oertliche Schwierigkeiten sollen bei Anlage der nördlichen Bahn nur wenige sein, obwohl das Felsengebirge durchschnitten werden muss. Der Weg würde vom Michigan-See ab über Prairie du chien in Jowa auf jenes Gebirge zuführen. Dort, ungefähr auf derselben Breite, senken sich die Berge, und bilden einen natürlichen Durchlass oder Engpass, über welchen die Bahn mit Leichtigkeit geleitet werden könnte. So lauten wenigstens die Angaben von Whitney, welcher das ganze Terrain als sehr günstig schildert. — Bei der südlichen Route sind keine Gebirge, dagegen aber viele Flüsse und Moräste zu durchschneiden.

Gouvernements zu dem Unternehmen sein. Wenn man aber bedenkt, dass die weiten Strecken in den westlichen Districten jetzt ganz ohne Werth sind, dass dieselben eben erst durch die Eisenbahn einen Werth bekämen, und wenn man ferner den grossen Nutzen in Betracht zieht, welcher dem ganzen Lande durch die Bahn zu Theil würde, so wie den günstigen Einfluss, den sie auf die Urbarmachung und das Emporkommen jener jetzt noch ganz unwirthbaren Gegenden haben müsste, so mag das Opfer auch freilich nicht zu gross scheinen.

Was die Vertreter der südlichen Bahn für diese geltend machen, besteht etwa in Folgendem. Die nördliche Bahn würde sowohl ihrer Länge, als des Terrains wegen, bedeutend grössere Kosten verursachen, und daher eine sehr ansehnliche Betheiligung der Regierung nöthig machen; sie führe zum Theil durch unbewohnte und nicht so fruchtbare Gegenden, während die südliche Linie das reiche Mississippi-Thal und Mexico durchschneiden würde; sie wäre im Winter für einige Monate vielleicht ganz unbrauchbar, und vor 20 Jahren könne sie nicht fertig geliefert werden, während die südliche Bahn nur 7 Jahre zu ihrer Vollendung brauchte. Zu Gunsten der nördlichen Bahn wird dagegen angeführt, dass durch dieselbe neue Territorien für das Land nutzbringend gemacht würden; dass sie nicht allein auch durch fruchtbare und wohlhabende Staaten, sondern ganz und gar nur durch das eigne Gebiet der Union führe; dass in Oregon bedeutende Kohlenläger seien, und die Bahn also sowohl im Westen wie im Osten auf das Billigste mit Brennmaterial versehen werden könne; und besonders noch, dass die Schnelligkeit, mittelst welcher die Union und selbst Europa auf diesem Wege mit einem Theile von Asien communiciren könne, diejenige auf der andern und aller sonst bisher benutzten Routen überträfe, und dass daher der ganze americanische und ein Theil des europäischen Handels mit jenem Welttheile künftig seinen Weg über die Verein. Staaten nehmen, und diese überdiess bei solcher Verbindung durch die Ersparniss an Zeit und Weg noch einen ansehnlichen Vortheil über Europa haben würden.

Dies waren bisher die Gründe für und wider eine südliche und eine nördliche Bahn. Seitdem die Union nun aber selbst durch die glückliche Beendigung des Krieges mit Mexico eine so bedeutende und südlicher als die Oregongebiete belegene Küstenstrecke am Stillen Meere besitzt, und seitdem in Californien ein so wichtiges und reiches Land entdeckt worden ist, unterliegt es auch keinem Zweifel, dass man die

Ausmündung der Bahn jetzt nicht mehr in ein fremdes Land und an einen fremden Platz wie Mazatlan verlegen wird. Dies bestätigen auch schon die Berechnungen neuerer Zeit, welche eine Anlage der Bahn über Memphis oder einen andern Platz am Mississippi nach Monterey oder San Francisco besprechen. Dadurch wird dieselbe allerdings länger und kostspieliger, aber die Seereise auf dem Stillen Meere wieder um so kürzer. Californien scheint auch in andrer Beziehung der geeignetste Ausgangspunct für die Bahn zu sein, schon allein des ausgezeichneten Hafens von San Francisco wegen. Der Columbia-Fluss ist dagegen äusserst schwierig einzusegeln, und die Schifffahrt auf demselben im Winter durch Eis gestört. Wenn es somit nicht zu bezweifeln ist, dass man sich in America über die Mündung der Bahn am Stillen Meere jetzt leicht verständigen wird, so wird dagegen die Frage, ob selbige im Anschluss an die Bahnen der südlichen oder besser der nördlichen Staaten fortzuführen sei, um so grössere Kämpfe hervorrufen. Es muss den Americanern selbst überlassen bleiben, sich über diesen Punct zu einigen, und die verschiedenen Vortheile und Nachtheile der beiden Bahnen gegen einander abzuwägen. Ich will hier nicht weiter darauf eingehen, dieselben alle näher zu prüfen, oder überhaupt zu untersuchen, in wie weit ein Project wie das Whitney'sche ausführbar wäre, oder die bedeutenden Geldmittel, welche zur Herstellung der einen oder andern Bahnlinie erforderlich, herbeigeschafft werden könnten. Nur einige Worte in Betreff der zu erzielenden Communication mit China und Ostindien mögen den Behauptungen der Americaner gegenüber noch Platz finden.

Nachfolgende Berechnungen über die Schnelligkeit, mit welcher Nachrichten von China auf dem Wege über America nach Europa gelangen könnten, stellen die verschiedenen Routen, nämlich sowohl diejenige über die Verein. Staaten als auch die über den Isthmus mit einander in Vergleich.

1) Nördliche Bahn.

Von Southampton nach New - York,	3000 Miles	à	9 $\frac{1}{4}$ M. †	Stunde	13 $\frac{1}{2}$ Tage
∴ New - York	∴ San Francisco,	3000*)	∴	à 25	∴
				mit Aufenthalt	5 $\frac{1}{2}$ ∴
∴ San Francisco	∴ Hongkong,	6900 Miles	à	10 M. †	Stunde 29 ∴
				Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln	1 ∴
					49 Tage.

*) Die Entfernung über Land von einem Meere zum andern, so wie solche dem Laufe der Bahnen nach sein würde, ist nicht genau anzugeben. Einige 100 Miles machen aber in der Schnelligkeit wenig Unterschied, da es sich hier ja um die Beförderung mit Dampfwagen handelt.

Zurück.

Von Hongkong	nach San Francisco, 7250 Miles à 9 M. $\frac{1}{4}$ Stunde	33 $\frac{1}{2}$ Tage
∕ San Francisco	∕ New-York, wie oben	5 $\frac{1}{2}$ ∕
∕ New - York	∕ Southampton, 3000 Miles à 9 $\frac{1}{2}$ M. $\frac{1}{4}$ St.	13 ∕
Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln		1 ∕
		<hr/> 53 Tage.

2) Südliche Bahn.

Von Southampton	nach Charleston, 3600 Miles à 9 $\frac{1}{4}$ M. $\frac{1}{4}$ Stunde	16 $\frac{1}{4}$ Tage
∕ Charleston	∕ San Francisco 2500 ∕ à 25 ∕ ∕	
	mit Aufenthalt	4 $\frac{3}{4}$ ∕
∕ San Francisco	∕ Hongkong, 6900 Miles à 10 M. $\frac{1}{4}$ St.	29 ∕
Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln		1 ∕
		<hr/> 51 Tage

(Von Mazatlan nach Hongkong 7750 M. à 10 M. = 32 $\frac{1}{2}$ Tage,
wären zusammen . 54 $\frac{1}{2}$ Tge.)

Zurück.

Von Hongkong	nach San Francisco, 7250 Miles à 9 M. $\frac{1}{4}$ St.	33 $\frac{1}{2}$ Tage
∕ San Francisco	∕ Charleston, wie oben	4 $\frac{3}{4}$ ∕
∕ Charleston	∕ Southampton, 3600 Miles à 9 $\frac{1}{2}$ M. $\frac{1}{4}$ St.	16 ∕
Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln		1 ∕
		<hr/> 55 $\frac{1}{4}$ Tage

(Von Hongkong nach Mazatlan 8300 M. à 9 M. = 38 $\frac{1}{2}$ Tage,
wären zusammen . 60 $\frac{1}{4}$ Tge.)

5) Canal durch den Isthmus.

Von Southampton	nach Panamá (Porto Bello), 4650 M. à 9 $\frac{1}{2}$ M. $\frac{1}{4}$ St.	20 $\frac{1}{2}$ Tage
Ueber den Isthmus		1 ∕
Von Panamá	nach Hongkong, 9600 M. à 10 M. $\frac{1}{4}$ St.	40 ∕
Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln		1 ∕
		<hr/> 62 $\frac{1}{2}$ Tge.

Zurück.

Von Hongkong	nach Panamá, 10,200 M. à 9 M. $\frac{1}{4}$ Stunde	47 $\frac{1}{4}$ Tage
Ueber den Isthmus		1 ∕
Von Panamá	nach Southampton, 4800 M. à 9 $\frac{1}{4}$ M. $\frac{1}{4}$ St.	21 $\frac{1}{2}$ ∕
Aufenthalt auf den Sandwich-Inseln		1 ∕
		<hr/> 70 $\frac{3}{4}$ Tage.

(Auf der Reise von und nach Panamá würde auch wahrscheinlich ein Platz im Atlantischen Meere angelaufen werden müssen, und dadurch noch einige Zeit mehr verloren gehen.)

Die Länge der Reisen zwischen Hongkong und den verschiedenen Stellen der Westküste Americas habe ich danach berechnet, dass die Schiffe sowohl auf der Hin- als auf der Zurückreise Honolulu auf den Sandwich-Inseln anlaufen. Dadurch gehen freilich auf der Reise von China einige Tage verloren, aber es ist doch als unumgänglich nothwendig zu betrachten, dass die Schiffe sich auf einer so langen Strecke unterwegs noch einmal mit Kohlen versehen, weshalb eine Niederlage davon auf den Sandwich-Inseln errichtet werden müsste. Ueberdiess führen die Course bei der Ausreise von America diesen Inseln so nahe vorbei, und es haben auch die Nachrichten von da, weil der grösste Theil der americanischen Wallfischjäger-Flotte dort fortwährend aus- und einläuft, für die Verein. Staaten ein so grosses Interesse, dass es beinahe widersinnig wäre, den Inseln vorbeizusegeln.

Hongkong habe ich mir an der asiatischen Seite als den geeignetsten Ausgangspunct gedacht, denn dort würden sowohl die Nachrichten von Ostindien als die vom Norden China's am schnellsten zusammentreffen. Es wird freilich americanischerseits fast immer Shanghae als Endpunct angenommen, aber so lange nicht mehrere Dampfschiffslinien über den Stillen Ocean bestehen, würde durch die Verbindung von jenem Platze aus mit dem Süden China's und mit Ostindien wieder zu viele Zeit verloren gehen. Auch ist der Unterschied bei der Ueberreise zwischen Shanghae und Hongkong keineswegs so gross. Die Entfernung zwischen San Francisco und letztgenanntem Platze ist in gerader Linie ca. 6200 Miles
und zwischen Shanghae 5600 \neq

also würden nur ca. 600 Miles gewonnen, und dieses nur bei der Reise von China, während bei der Ausreise von America dieser Unterschied durch die Benutzung des Passates auf dem Wege nach Hongkong ungefähr wieder ausgeglichen würde. Der einzige Gewinn bestände darin, dass Nachrichten aus Shanghae einige Tage früher in America sein könnten. Denkt man sich jedoch 2 Dampfschiffslinien, eine nach dem Süden und eine nach dem Norden China's, oder will man von der Verbindung mit Ostindien absehen, so würde allerdings eine Route direct von Shanghae nach San Francisco den Weg ziemlich ansehnlich verkürzen. *)

*) Bei der Reise zwischen San Francisco und Shanghae würden, wie americanische Berichterstatter angeben, die in der Mitte des Oceans liegenden, mit guten Häfen versehenen, Fox oder Eleutianischen Inseln für ein Kohlendepot passend sein.

Die Schnelligkeiten auf den Meeren habe ich nach folgendem Maassstab berechnet:

für die Reise von Europa nach New-York und Charleston zu $9\frac{1}{4}$ Mile ¶ St.;

und für die Rückreisen, welche meistens schneller zu gehen pflegen, zu $9\frac{1}{2}$ M.;

von Europa nach Panamá, da theilweise der Passat benutzt wird, zu $9\frac{1}{2}$ M.;

und zurück, wegen Strömungen etc. nur zu $9\frac{1}{4}$ M.;

für die Reisen im Stillen Meere von America aus, wegen fast fortwährender Benutzung des Passates, zu 10 M.;

und für die Rückreisen ganz ohne Passat und gegen denselben, nur zu 9 M. ¶ St.

Ich glaube nicht, dass man bei so grossen Entfernungen und mit Berücksichtigung der verschiedenen Jahreszeiten im Durchschnitt auf schnellere Fahrten rechnen kann, vielmehr muss schon Alles immer in guter Ordnung gehen, wenn die Reisen nicht noch länger dauern sollen. Wenn man aber die vorstehende Berechnung als nicht zu grosse Irrthümer enthaltend gelten lassen will, so ersieht man, dass Nachrichten vermittelt der Canalroute über den Isthmus nicht so schnell nach England und noch viel weniger schnell nach China gelangen können, als dies jetzt durch die Ueberlandpost durch Aegypten bewerkstelligt wird. Vermittelst der Eisenbahn durch die Verein. Staaten würden dagegen allerdings die Briefe nach China dort ziemlich viel zeitiger eintreffen, als auf dem Wege über Aegypten, namentlich zur Zeit des Südostmonsuns; und die Nachrichten von daher würden ebenfalls zum Theil früher in England ankommen. Bei Briefen von Hongkong aus ist der Unterschied freilich nur unbedeutend. Dieselben würden nach obiger Berechnung über America in 53 oder 55 Tagen in England sein, während sie jetzt über Aegypten und Marseille auch nur 56 oder 57 Tage unterwegs sind, und bei grösseren Erleichterungen in der Beförderung durch Aegypten künftig wahrscheinlich noch weniger Zeit brauchen werden. Ein Brief von Shanghae aber würde über America, d. h. wenn zwischen jenem Platze und San Francisco eine directe Verbindung hergestellt würde, nur 46 Tage Reise haben, während er über Aegypten über 60 Tage laufen müsste (vorausgesetzt, dass zwischen Hongkong und Shanghae ein Dampfschiff geht). Für die Communication mit dem Norden Chinas, sofern dahin direct ein Schiff ginge, und zum Theil ebenfalls für diejenige mit dem Süden, nämlich mit Rücksicht auf die nach China gehenden Briefe, würde die Eisenbahn also für England kein unwichtiges Interesse haben.

Für Deutschland und die nördlichen Staaten Europas würde sich gleichfalls rücksichtlich der Communication mit dem Norden China's noch ein Gewinn an Zeit herausstellen, mit dem südlichen Theile jenes Landes aber können dieselben jetzt ebenso schnell über Aegypten und Triest verkehren. Was zudem Nachrichten aus Ostindien betrifft, so können keinesfalls die Briefe weder nach dem Continent noch nach England schneller als über Aegypten befördert werden. Die Americaner berechnen, nach dem was ihre Journalistik über diesen Gegenstand liefert, die Geschwindigkeiten zum Theil freilich viel grösser; ihre Behauptungen sind aber in dieser Beziehung nicht hinlänglich begründet. Eine Angabe von Herrn Breese setzt sogar die Reise von England nach Shaughae nur zu 31 Tagen an; um dies zu ermöglichen, müssten 8600 Miles auf der See in weniger als 26 Tagen zurückgelegt werden, und ein Schiff daher unaufhörlich während 4 Wochen jede Stunde 14 Knoten laufen, wozu allerdings auch eine „breeze“, die ein ansehnliches Quantum von Wind mit sich führt, erforderlich ist.

Was hier über die Schnelligkeit in Betreff der Beförderung von Nachrichten gesagt ist, kann natürlich nicht unbedingt auf den Waarenverkehr bezogen werden, da dieser doch immer nur noch mit Segelschiffen beschafft werden könnte. Die Reisen derselben, namentlich die Rückreisen von China, auf welchen die Schiffe, um den Passat zu vermeiden, erst hohe Breiten aufsuchen, und, wenn von den südlichen Durchwegen durch America die Rede, an der Küste dieses Welttheils wieder hinunter steuern müssten, würden eben so lange, wie diejenigen um das Cap der guten Hoffnung dauern, und so würden auch die Frachten schon aus diesem Grunde nicht billiger sein können. Die Hoffnungen derjenigen Americaner, welche durch die Bahn den ganzen oder einen grossen Theil des europäischen Handels mit den ostindischen und chinesischen Plätzen über ihr Land zu ziehen denken, erscheinen daher, um nicht mehr zu sagen, in hohem Grade sanguinisch, wenn ihnen auch immer noch manche Vortheile in der Weise durch die neue Verkehrsstrasse zufallen würden. Demungeachtet kann es aber nicht geleugnet werden, dass dieselbe auch für Europa, namentlich mit Rücksicht auf den Handel mit dem nördlichen China von grossem Interesse sein, *)

*) Auch für die Beziehungen Europa's zu Mexico, Peru, Chili, Australien etc. würde die Bahn Bedeutung haben. Da die Ausführung und Vollendung des Planes aber noch in zu weiter Ferne liegt, will ich den Gegenstand nicht weiter ausführen.

und ins Besondere, dass die Beziehungen der Americaner selbst mit Asien und andern am Stillen Meere belegenen Landestheilen durch sie ansehnlich gewinnen, und hieraus dem europäischen Handel mancher Nachtheil entspringen würde. Nicht allein in den Kosten der Beförderung würden sie Ersparungen machen, sondern auch einen ansehnlichen Zeitgewinn, nämlich besonders den Vortheil vor Europa voraus haben, dass sie mit einem Theile Asiens und mit Australien sowohl mit Bezug auf Nachrichten als auf den Waarentransport schneller verkehren, und daher jede günstige Conjunctur zuerst benutzen können. Folgende, aus einer americanischen Zeitschrift entlehnte Uebersicht, welche die Entfernungen der Hauptpunkte Asiens und Australiens von England und andererseits von Californien gegenüber stellt, wird dazu dienen, dieses Letztere noch deutlicher zu zeigen.

Entfernungen zur See

	nach England	nach Californien	
vom persischen Golf	11,300	10,400	Miles
von Bombay	11,500	9800	≠
≠ Calcutta	12,200	9300	≠
≠ Singapore	12,300	7400	≠
≠ Canton	13,700	6100	≠
≠ Shanghae	14,400	5400	≠
≠ Jeddo	15,200	4500	≠
≠ Neu-Guinea	14,000	6000	≠
≠ der N. W.-Spitze von Neu-Holland .	11,800	7800	≠
≠ N. O.-Spitze ≠ ≠	13,500	6900	≠
≠ Neu-Seeland	13,500	5600	≠

Bei derartigen Betrachtungen wird freilich vorausgesetzt, dass Eisenbahn- und Dampfschifflinien schon bestehen, und dass Californien bereits ein blühendes Land ist. Es sind dies kühne Blicke, wie sie der rastlose Unternehmungsgeist der Americaner so gern in die Zukunft thut. Möge aber auch die Wichtigkeit der Eisenbahn von dem eben besprochenen Gesichtspunkte aus in America überschätzt werden, oder nicht, — gewiss ist es, dass die Bedeutung derselben jetzt, nach den eingetroffenen Ereignissen in Californien, eine weit einleuchtendere und näher liegende geworden ist.

Californien war früher ein nur wenig beachtetes Land. Noch vor kurzer Zeit war der Schiffahrtsverkehr dort hauptsächlich auf den

Besuch einer Anzahl Wallfischjäger beschränkt, welche sich dort mit frischen Provisionen billig und gut zu versehen im Stande waren. Die Bevölkerung war sehr geringe, und der sich bildende Handel wurde durch einige Zweighäuser von Etablissements an der Südwestküste America's und in Honolulu auf den Sandwich-Inseln geführt. Wie ganz anders werden sich jetzt dort die Verhältnisse gestalten. Die Bevölkerung wird bald auf mehrere Hundert Tausend Seelen heranwachsen, der Anbau des sehr culturfähigen Bodens wird in Angriff genommen werden müssen, und ein lebhafter Handel sich rasch entwickeln. San Francisco wird mit der Zeit ein Depot für die Nordwestküste America's werden, wie Valparaiso es für die Südwestküste ist. Von welcher Wichtigkeit muss es aber für die americanische Union sein, mit einem Lande, welches sich so rasch emporheben wird, und welches so grosse Schätze in seinem Boden birgt, in möglichst naher Verbindung zu stehen. Jetzt werden noch die Bewohner der nordöstlichen Staaten durch eine Entfernung zur See von mehreren Tausend Meilen von diesem westlichen Gebiete getrennt, und vermittelst einer Eisenbahn würden sie in wenigen Tagen dorthin gelangen können. Californien wird gewiss zunächst noch zum Theil von fremden Plätzen mit Zufuhren versorgt werden. Die Americaner müssen aber wünschen, diesen Bedarf möglichst bald im Wesentlichen selbst zu befriedigen; sie werden namentlich wünschen müssen, mit einem Lande, welches durch seine neu entdeckten Ressourcen auf ihre Geldverhältnisse — ja vielleicht auf die Geldverhältnisse der ganzen Welt — einen so mächtigen Einfluss äussern dürfte, in naher Berührung zu sein, und dasselbe unter ihrer unmittelbaren Aufsicht zu wissen. Es kann somit wohl kaum einem Zweifel unterliegen, dass ein directer Verbindungsweg nach jenem Theile ihres Landes jetzt eine weit entscheidendere Bedeutung als früher für sie hat, und dass sie die Anlage desselben auch viel grösserer Anstrengungen werth halten werden.

Gross sind allerdings die Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung des Planes entgegenstellen, bedeutend die Geldmittel, welche dazu erforderlich sind. Man bedenke aber, wie ausserordentlich viel die Bewohner der Vereinigten Staaten in kurzer Zeit für innere Verbesserungen aller Art gethan, und welche Thätigkeit und Energie sie stets bei allen Unternehmungen von gemeinsamem Interesse entwickelt haben. Im Jahre 1825 wurden die ersten Eisenbahnen in Massachusetts eröffnet, und jetzt schon beträgt die Länge der sämmtlichen Bahnen

der Union über 6000 Miles, electromagnetische Telegraph-Linien bestehen in einer Ausdehnung von ungefähr 6700 Miles, und die zu verschiedenen Zeiten gebauten Canäle bilden eine Länge von ebenfalls einigen Tausend Miles. Dann ist nicht zu vergessen, dass die in den atlantischen Staaten bestehenden Bahnen beinahe schon bis zum Mississippi hin reichen, und dass also bereits ungefähr der dritte Theil des Continents durchschnitten ist. Kohlenläger finden sich an der Nordwestküste, unerschöpflich an diesem Material ist das zwischen dem Alleghany Gebirge und dem Mississippi belegene, von Pennsylvanien sich bis nach Alabama hinunter erstreckende Feld, und in der Mitte liegen die an Eisen, Kohlen und andern Mineralien reichen Staaten Missouri, Arkansas, Jowa und Wisconsin. Diese und andre für die Anlage der Bahn günstig stimmenden Umstände werden jetzt neuerdings geltend gemacht werden, um den durch den Goldreichthum Californiens hervorgerufenen Antrieb, dieselbe ins Leben zu rufen, zu unterstützen. Man sieht auch aus den neueren Berichten, dass die Vertreter der südlichen Bahn ihre Thätigkeit verdoppeln, und dass diejenigen der nördlichen Route eben so wenig in ihren Bestrebungen nachlassen. Diese Concurrenz wird den Plan vielleicht jetzt um so eher zur Reife bringen. Möge aber auch in Betracht der ausserordentlichen Anstrengungen, welche die Ausführung erheischen wird, noch eine längere Reihe von Jahren darüber hingehen, bis er realisirt wird, an die endliche Verwirklichung desselben möchte ich nicht zweifeln.

II. Electro-magnetische Telegraph-Linien.

Die Länge derselben wurde im Nov. 1847 wie folgt angegeben:

3047 Miles in Linien, die bereits in Thätigkeit waren,

2812 „ „ „ die in Arbeit genommen,

2000 „ „ projectirten Linien,

7859 Miles zusammen. Späteren Nachrichten zufolge betrug am 1. Sept.

1848 die Meilenanzahl der bereits operirenden Linien zusammen 6679.

Der Telegraph verband zu jener Zeit die Städte Boston, New-York, Baltimore, Washington, Philadelphia, Cincinnati, Louisville, St. Louis, Memphis, Pittsburg, Buffalo, Albany, Portland, Montreal in Canada und New-Orleans. Die Preise für Beförderung der Nachrichten waren im Jahre 1848 beispielsweise: auf der Linie zwischen New-York und Boston, 240 Miles: 50 cts. für die ersten 10 Worte oder Nummern, excl. der Adresse und Signatur und dann 3 cts. für jedes fernere Wort oder jede

Nummer; auf der Linie zwischen New-York und Washington, 230 Miles: ebenso 50 cts. für 10 Worte bis zu 100 Worten, und, wenn die Mittheilung mehr als 100 Worte enthält, findet eine Reduction von einem Drittel des Preises statt; auf der Linie zwischen Boston und New-Orleans, 2196 Miles: \$ 2. 50. für die ersten 10 Worte und für jedes fernere Wort 18 cts.

III. Canäle.

Die hauptsächlichsten Canäle in den Verein. Staaten waren 1847 folgende:

Der Erie-Canal, zwischen Albany und Buffalo in New-York	363 M.	Länge
◊ Champlain-C. ◊ ◊ ◊ Whitehall ◊	64	◊ ◊
◊ Delaw.- u. Hudson-C. z. Kingston i. N.-Y. u. Honesdale i. Penn.	82	◊ ◊
◊ Morris-C. zw. Jersey-City in N.-J. und Easton	102	◊ ◊
◊ Penns. canal & railroad zw. Philadelphia u. Pittsburg	395	◊ ◊
◊ Chesapeake & Ohio-C. z. Baltim. u. Cumberland in Maryl.	186	◊ ◊
◊ Miami-C. zw. Cincinnati und Toledo in Ohio	247	◊ ◊
◊ Ohio- & Erie-C. zw. Portsmouth und Cleveland in Ohio	306	◊ ◊
und weiter zwischen Portsmouth und Pittsburg	500	◊ ◊
◊ Wabash- & Erie-C. z. Toledo in Ohio u. Covington in Ind.	300	◊ ◊
◊ Illinois-C. zw. Chicago in Illinois nach dem Illinois-Fluss	96	◊ ◊
◊ Canal von Pittsburg nach dem Erie-See	130	◊ ◊

Da die meisten dieser Canäle auf Kosten der resp. Staatsregierungen erbaut sind, so wird auch der grösste Theil der Einnahmen (*tolls*) zur Tilgung der dafür contrahirten Schulden verwandt. Die folgenden Angaben über die sämmtlichen Canäle des Staates New-York (welche auf Staatsunkosten angelegt) geben einen Begriff von dem Verkehr auf denselben:

	Einnahme (tolls).	Reparatur u. Verbesserungen.	Uebrige Unkosten.	Alle Unkosten.	Ueberschuss.
1826 . . .	\$ 844,508 . .	527,908 . .	3768 . .	531,676 . .	312,832
1832 . . .	◊ 1,112,918 . .	383,418 . .	45,547 . .	428,965 . .	683,953
1840 . . .	◊ 1,606,827 . .	409,310 . .	165,711 . .	575,021 . .	1,031,806
1845 . . .	◊ 2,375,533 . .	629,966 . .	108,140 . .	738,106 . .	1,637,427
1846 . . .	◊ 2,743,619 . .				
1847 . . .	◊ 3,470,905 . .			600,000 . .	2,870,905

Waarentransport in Tons:

1836 . . .	1,310,807	1844 . . .	1,816,586
1840 . . .	1,416,046	1845 . . .	1,977,565

Die Anzahl der auf dem Erie-Canal bei Albany und Troy angekommenen und abgegangenen Canalböte betrug im Durchschnitt per Jahr:

1826-30 . . .	22,000	1836-40 . . .	31,946
1831-35 . . .	30,659	1841-45 . . .	35,665

Canäle in Ohio, 1846.

Länge.	Capital.	Kosten d. Baues per Mile.	Einnahme.
810 Miles . . .	\$ 15,368,964	\$ 18,755 . . .	\$ 612,303.

IV. Dampfboot-Linien.

Der Tonnengehalt aller Dampfböte der Verein. Staaten betrug: 1842, der von New-Orleans u. d. westl. Gewässer und Flüsse 126,278 Tons

∕ der Plätze an den Landseen 17,064 ∕

∕ der Staaten an der Atlant. Seeküste 75,652 ∕

zusammen 218,994 Tons

1846 ∕ 341,606 ∕

und die Länge der Linien auf den hauptsächlichsten Flüssen und Seen 1847:

Auf dem Mississippi vom Golf von Mexico bis St. Anthony Falls 2200 Miles

∕ ∕ Missouri von der Mündung bis zu d. Gefällen (*rapids*) 2000 ∕

∕ ∕ Red river, so weit er schiffbar ist 1100 ∕

∕ ∕ Ohio bis Pittsburg 1000 ∕

∕ ∕ Arkansas bis zu d. Mündungen d. Neosho u. Verdigris 630 ∕

∕ ∕ Tennessee bis Chattanooga 485 ∕

∕ ∕ Wabash bis La Fayette 300 ∕

∕ ∕ Illinois bis Ottawa 250 ∕

∕ ∕ Cumberland bis Nashville 200 ∕

∕ ∕ Osage 200 ∕

∕ ∕ Hudson bis Albany und Troy 150 ∕

∕ den Landseen von Buffalo bis Chicago 1075 ∕

Der Verlust, welcher jährlich an Dampfböten erlitten wird, ist sehr beträchtlich, und rührt hauptsächlich von den vielen Unglücksfällen auf dem Mississippi her. Die Schifffahrt auf demselben ist bekanntlich schon an und für sich gefährlich, und überdies wird dort häufig mit grosser Unvorsichtigkeit zu Werke gegangen. Im Jahre 1846 betrug der Verlust aller Dampfböte 145 an der Zahl, also wenn man die Gesamtzahl zu 14 à 1500 anschlägt $10\frac{0}{0}$; dabei kamen 310 Personen ums Leben und 93 wurden stark beschädigt. Von diesen 145 Böten verunglückten 120 auf den westlichen Flüssen; es sanken

davon 38, verbrannten 13, der Kessel sprang bei 16, wrack wurden 10, angesegelt 15, vom Eise durchschnitten 7 und durch die sogenannten *snags**) zerstört 46. Der Verlust an Capital wurde zu 4 bis 5 Mill. \$ angeschlagen.

Das Capital, welches in den Dampfböten des Mississippi-Thales angelegt ist, wurde 1847 mit \$ 16,200,000 angegeben, und die Kosten, dieselben in Fahrt zu halten, excl. Assecuranz und Interessen, sollen sich ungefähr auf das Doppelte dieser Summe belaufen. Diese Unkosten berechnen sich mehrerer specieller Angaben zufolge durchschnittlich ⌘ Tag zu ca. 40 bis 85 cents ⌘ Ton. Dagegen sollen die Böte auf den Landseen für den dritten Theil ihres Capitals, welches zu 6 Mill. \$ angegeben wird, in Fahrt zu halten sein.

In der Erbauung von Flussdampfböten sind die Americaner von andern Nationen bisher unerreicht geblieben. Ihre Böte sind meistens von ungewöhnlicher Ausdehnung sowohl in Länge, Breite als Höhe, gehen demungeachtet aber sehr schnell und liegen keineswegs besonders tief im Wasser. Die zum Waarentransport bestimmten Schiffe gleichen schwimmenden Speichern, und bei allen ist, was die Beförderung von Passagieren betrifft, für die Bequemlichkeit dieser Letzteren auf ausgezeichnete Weise gesorgt. Die Ausstattung der Salons und Cajüten ist oft sogar eine prächtige zu nennen. Wie weit man es in der Schnelligkeit der Böte gebracht hat, davon mag die Angabe zeugen, dass zwei zwischen New-York und Albany auf dem Hudson fahrende Schiffe bei einem Wettlaufen den grössten Theil der Strecke nach dem Maassstabe von 22 Miles ⌘ Stunde zurücklegten.

Die Beförderung mit Dampfböten geschieht überall zu billigen Preisen. Folgende Uebersichten werden dieses zeigen.

Passagegeld von New-Orleans.

	Miles.	Passagegeld.		Passagegeld.
Nach Natchez	300	8 \$	nach Mobile	5 \$
⌘ Memphis	810	12 ⌘	⌘ Galveston	20 ⌘
⌘ Louisville	1400	13 ⌘	⌘ Havana	25 ⌘
⌘ Cincinnati	1540	15 ⌘	⌘ Veracruz	30 ⌘
⌘ St. Anthony Falls			⌘ Liverpool	120 ⌘
und Pittsburg	2000	23 ⌘	v. N-York n. Bremen	125 ⌘

*) Es kommt häufig vor, dass von den vielen Baumstämmen, die auf dem Mississippi umhertreiben, einige sich in den Boden des Flusses mit dem einen Ende feststecken, während das andre Ende schräge in die Höhe steht. Dampfschiffe, welche in ihrem Laufe gegen solche sogenannte *snags* stossen, werden gewöhnlich durchbohrt.

Im Winter ist das Passagegeld auf den Flüssen zuweilen 25 à 50 $\frac{0}{0}$ höher.

Fracht auf Güter.

	Miles.	Oxh. Taback.	Fass Mehl.	Cwt. Blei.	Bush. Mais.	Vieh per Kpf.	Güter p. 100 \mathfrak{f} .
V. St. Louis n. N-Orleans	1200	\$ 2. 25	40 cts.	10 cts.	8 cts.	5 \$	18 cts.
∕ Louisville ∕ ∕	1400	∕ 3. —	50 ∕	—	—	—	25 ∕
∕ St. Louis n. Pittsburg	1160	—	60 ∕	18 ∕	12 ∕	—	25 ∕
∕ N-Orleans n. N-York	. .	∕ 6. —	60 ∕	—	10 ∕	—	—
∕ ∕ n. Liverpool	. .	∕ 10. —	100 ∕	—	30 ∕	—	—

Diese Ansätze erleiden natürlich im Einzelnen oft Veränderungen. Wenn auf einer Dampfbootlinie grosse Concurrrenz herrscht, ist die Passage oft merkwürdig billig. So habe ich die Reise zwischen New-York und Albany (150 Miles) einmal für 50 cts. und ein andres Mal sogar für 25 cents gemacht.

V. Diligencen (stage routes).

Die Anzahl der Diligence-Routen ist trotz der vielen Eisenbahnen und Dampfbootlinien sehr beträchtlich; es würde indess von zu geringem Interesse sein, Näheres über dieselben anzugeben. Diese Beförderungsart ist übrigens in den Verein. Staaten keine angenehme, denn in Bequemlichkeit stehen die Wagen denen in andern Ländern sehr nach.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Das Zollwesen in den Verein. Staaten ist seit dem Bestande derselben einer Menge Veränderungen unterworfen gewesen. Seit 1789 sind nicht weniger als 31 Tarife und Erlasse, entweder specielle oder allgemeine Bestimmungen enthaltend, vom Congresse verfügt worden. Die Grundzüge der wichtigsten dieser verschiedenen Tarife waren kurz wie folgt:

- Tarif von 1789 — Ad valorem-Zölle von 5, 10 bis 15 $\frac{0}{0}$ und ein Differentialzoll von 10 $\frac{0}{0}$ zu Gunsten der americanischen Flagge.
- ∕ ∕ 1794 — Additionelle Zölle, einzeln bis 20 $\frac{0}{0}$ gehend.
- ∕ ∕ 1804 — Mehr specifische Zölle.
- ∕ ∕ 18 $\frac{1}{6}$ — Additioneller Zoll von 100 $\frac{0}{0}$ auf die feststehenden Zölle. Die höchsten Ad valorem-Zölle waren 30 $\frac{0}{0}$ und in einzelnen Fällen noch höher.
- ∕ ∕ 1824 — Grösserer Schutz für die einheimische Fabrication. Die Ad valorem-Ansätze stiegen bis 50 $\frac{0}{0}$.

- Tarif von 1828 — Noch etwas höhere Zölle auf die meisten Artikel. Hohe Schutzzölle. Der Differenzialzoll wurde in einen bloß discriminirenden verwandelt.
- ∞ ∞ 1830 — Reduction der Zölle auf Caffee, Thee, Cacao, Molasse und Salz.
- ∞ ∞ 1832 — Reduction der Ad valorem-Zölle, aber Beibehaltung des Schutzzollsystems. Caffee und Thee frei.
- ∞ ∞ 1833 — Weitere bedeutende Reduction und ansehnliche Einschränkung des Schutzsystems.
- ∞ ∞ 1842 — Wiederaufnahme desselben. Sehr hohe Ansätze.
- ∞ ∞ 1846 — Ansehnliche Modification des vorigen Tarifs und Beschränkung des Schutzes für die einheimische Fabrication.

Man ersieht hieraus, dass die Regierung, nachdem sie von geringen Zollansätzen ausgegangen, diese allmählich gesteigert, und dann zweimal das Princip hoher Schutzzölle angenommen, und dasselbe zweimal wieder verlassen, oder wenigstens beschränkt hat. Ob sie nun künftig von den Grundansichten, welche die Modificationen des Tarifes von 1842, nach welchen die einheimische Fabrication jetzt eines nur mässigen Schutzes genießt, hervorriefen, sich nochmals wieder entfernen wird, muss die Zeit lehren. Seitdem die Whigs *) in dem General Taylor einen ihrer Candidaten auf den Präsidentenstuhl gehoben haben, fürchten wiederum Viele, dass dieses geschehen könne. Man kann indess wohl mit Grund annehmen, dass ein Whig-Regiment in seinem schärfsten Gegensatze zu den Ansichten der Democrats in einem Staate wie die americanische Union, nicht von langer Dauer sein kann und daher hoffen, dass man künftig dort nicht wieder in eine so un-

*) *Whigs* werden diejenigen genannt, welche — allgemein gesagt — Anhänger von Beschränkungen oder Bevorzugungen sind. Sie wollen z. B. hohe Schutzzölle, Vertheilung der Einnahmen für die Ländereien an die einzelnen Staaten, Beschränkungen für Einwanderer und dergleichen. Die entgegenstehende Parthei, die *Democrats*, wollen die Grundsätze der Freiheit und Gleichheit möglichst überall durchführen. Sie sind weder für Beschränkungen noch für Begünstigungen Einzelner, und, kurz gesagt, die ächten wahren Republicaner. Bei einem allgemeinen Vergleiche mit den politischen Partheien in England wären, beiläufig bemerkt, die americanischen Whigs — englische Tories, und die engl. Whigs — americanische Democrats.

vernünftige Begünstigung der eignen Fabrication, wie diese früher bestand, verfallen wird. Jedenfalls sind die Gegner eines freieren Verkehrs zunächst durch die günstigen Wirkungen des neuen Tarifs, welcher sowohl eine Vermehrung des Handelsumsatzes als auch der Zollrevenue hervorrief, zum Schweigen gebracht.

Der Zolltarif von 1846 folgt in der Anlage Z. Z. Ich hebe nachstehende allgemeine Bestimmungen daraus hervor. Unter den

hauptsächlichsten Einfuhrartikeln

sind mit einem Ad val.-Zoll belegt von:

- 100 $\frac{0}{0}$ — Branntwein, Spirituosa und Liqueure.
- 40 $\frac{0}{0}$ — Weine, die meisten Gewürze, Fabricate von Taback, Rosinen, Mandeln, preservirte Sachen, raff. Camphor, Mahagoni- und dergleichen Arbeiten, geschnittenes Glas u. s. w.
- 30 $\frac{0}{0}$ — Bier, Gold- und Silberstickereien, Kleidungsstücke, Parfümerien, Steinzeug, nicht geschnittene oder gedruckte Gläser, Hüte, Mützen, Handschuhe, Teppiche, Waffen, Wagen, Käse, Kohlen, Uhren, Wagenschirre, gewisse Baumwollenwaaren, Pelzwerk, Mobilien, Hanf, Honig, Eisen, Juweelen, Metall-, Farbe-, Sattler-, Glas-, Wollen- und gestrickte Waaren, Spiegel, Papier, Molasse, Zucker, Taback, Seife, Pfeffer, Wolle und eine Menge kurze Waaren.
- 25 $\frac{0}{0}$ — Knöpfe, Camphor, Tauwerk, baumw. Spitzen, Wollengarn, verschiedene Baumw.- und Seidenwaaren etc.
- 20 $\frac{0}{0}$ — Mahagoni- und dergleichen Holz, Alaun, Wachs, Quecksilber, Blei, Pech, Sago, Salz, Häute, Terpentin, Mais, Reis und verschiedene andre Getreidearten, Lein- und Rappsaat, Fleisch, Butter, Speck, Leder, Pulver, Fensterglas, kupferne Nägel, wollene Decken, baumw. Strümpfe, Manufacturen von Flachs, viele andre Artikel und solche, die sonst nicht in diesem Tarife genannt; ferner Producte von fremden Fischereien und von fremdem Fange, sowie Thee und Caffee, wenn diese Artikel in fremden, den americanischen Schiffen nicht gleichgestellten Schiffen importirt werden.
- 15 $\frac{0}{0}$ — Korkholz, Flachs, Seide, Stahl in Barren, Zinn und Zink in Platten u. s. w.
- 10 $\frac{0}{0}$ — Cacao, Cochenille, Gummi, Stuhlrohr, Bücher, Musicalien, Chronometer u. s. w.

5 $\frac{0}{0}$ — Messing, Farbholz, Kupfer, Safflor, Salpeter, Schellack, Sumac, Zinn und Zink in Blöcken.

frei sind: Thiere, Baumwolle, Gold, Silber, Münzen, Kupfererz, Producte der americanischen Fischereien und des Wallfischfanges, Caffee und Thee, wenn sie direct vom Productionslande in americanischen und diesen gleichgestellten Schiffen importirt werden, und ferner Caffee, das Product von niederländischen Besitzungen, von den Niederlanden ebenso importirt.

Man sieht, dass der grösste Theil der auswärtigen Fabricate, wie namentlich Baumw.-, Wollen-, Seiden-, Leinen-, Metall-, Glas- und Lederwaaren jetzt einem Zolle von resp. 20, 25 und 30 $\frac{0}{0}$ unterliegen.

Seitdem der Tarif von 1846 in Kraft getreten, sind auch überall Entrepots errichtet worden, wo eingeführte Waaren eine längere Zeit lagern und von wo sie mit einem Einbehalt von 2 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ wieder exportirt werden können. Die im Entrepot zu entrichtende Lagermiethen kann ich nicht näher angeben. Der beigegebene Tarif enthält über auf das Entrepotsystem und das übrige Zollwesen Bezug habende Bestimmungen, wie Münz-Evaluationen, Tara-Ansätze, Zollgebühren etc. verschiedene Notizen, auf welche ich verweise. Folgende allgemeine Bemerkungen mögen hier daraus noch Platz finden.

Güter, auf welche der Rückzoll erstattet werden soll, müssen binnen 3 Jahren wieder ausgeführt werden.

Es dürfen keine Waaren in kleineren Schiffen als von 30 Tons importirt werden.

Folgende Artikel dürfen nicht unter bestimmten Quantitäten eingeführt werden:

Bier, nicht in geringerer Quantität als 40 Gallons oder				
				6 Dutz Bouteillen
Spirituosa (ausser Arrack)	≅	≅	≅	15 Gallons
Süsse Liqueure	≅	≅	≅	90
Raffin. Zucker	≅	≅	≅	Fässern von 600 \mathcal{F} , und nur
in Schiffen von wenigstens 120 Tons.				

Bei allen Waaren muss eine Factura beigegeben werden, die (von dem resp. auswärtigen Consul der Verein. Staaten) certificirt, in der Rechnungsmünze des Landes, von wo die Güter abgeladen, ausgestellt sein; und alle Kosten bis an Bord einschliessen, sowie Gewicht, Quantität und Maass enthalten muss. Würde der wirkliche Betrag dieser

Factura durch die Taxatoren der Verein. Staaten $10\frac{0}{10}$ höher geschätzt, als etwa angegeben, so wird der Zoll um die Hälfte erhöht.

Die Zollabgaben müssen entweder in baarem Gelde oder in Schatzkammerscheinen bezahlt werden. Fremde Geldmünzen werden ebenfalls zu einem gewissen Werthe in Zahlung genommen. Nachstehendes Verzeichniss giebt diesen Werth an, und enthält zugleich verschiedene blosse Rechnungsmünzen, wie sie zur Reducirung des Betrages der fremden Facturen in Dollars vom Zollante angesetzt werden.

Der Species von Norwegen und Schweden	\$ 1. 06.
„ „ „ Dänemark	„ 1. 05.
„ Thaler in Preussen und den nördl. Staaten Deutschlands „	— 69.
„ Gulden der südlichen Staaten Deutschlands	„ — 40.
„ „ in Oestreich und in der Stadt Augsburg	„ — 48 $\frac{1}{2}$.
„ Ducaten von Neapel	„ — 80.
die Unze von Sicilien	„ 2. 40.
„ Lira im lombard.-venet. Königreich und in Toscana . .	„ — 16.
der Franc in Frankreich u. Belgien u. die Lira in Sardinien „	— 18.
das Pfund der brittischen Besitzungen in Nord-America . .	„ 4. —
der niederländische Gulden	„ — 40.
das englische Pfund Sterling	„ 4. 84.
die Mark Banko in Hamburg	„ — 35.
„ Mark Courant in Hamburg	„ — 28.
der Milreis von Portugal	„ 1. 12.
die Comp. Rupie von Indien	„ — 44 $\frac{1}{2}$.
der Milreis von d. Azoren	„ — 83 $\frac{1}{3}$.
„ Ld'or $\frac{1}{2}$ von Bremen	„ — 78 $\frac{3}{4}$.
„ Real de Vellon von Spanien	„ — 5.
„ „ „ Plata „ „	„ — 10.
„ Silberrubel von Russland	„ — 75.
„ Tael von China	„ 1. 48.
die Krone von Toscana	„ 1. 05.
das Pfund „ Jamaica	„ 5. —
der Gulden von Basel	„ — 41.
„ Scudo von Malta	„ — 40.
„ türkische Piaster	„ — 5.
das Livre von Neufchatel	„ — 26 $\frac{1}{2}$.

Ausfuhrzoll wird in den Verein. Staaten gar nicht erhoben.

Die vorstehenden Angaben über den Einfuhrzoll verstehen sich für americanische und mit diesen gleichgestellte Schiffe; wegen der Differential-Bestimmungen ist der folgende Abschnitt nachzusehen.

Die Grösse der Zolleinnahme ist schon bei dem Abschnitt über die Finanzen der Central-Regierung angegeben.

Schiffahrtsgesetze und Abgaben.

Die Basis der Navigationsgesetze bildet die Congressacte vom 1. März 1817, wonach Waaren nur in nationalen, oder nur in solchen fremden Schiffen in die Verein. Staaten eingeführt werden dürfen, welche den Bürgern derjenigen Staaten angehören, in denen jene Güter producirt worden, — wonach aber zugleich die Schiffe aller solcher Staaten von dieser Beschränkung ausgenommen werden, welche eine gleiche Maassregel selbst nicht angenommen haben oder nicht annehmen werden. Es wurden schon seit 1790 in der Union Differentialzölle verschiedener Art erhoben, theils zu Gunsten der americanischen Schiffahrt, hauptsächlich aber nur als eine Wiedervergeltungs-Maassregel gegen andre in ihrem internationalen Verkehre restrictiv verfahrende Staaten. In der Congressacte vom 24. Mai 1828 ist darauf auch besonders verfügt worden, dass nur allein *discriminirende Zölle und Abgaben (discriminating duties and imposts)* auf Waaren und Schiffe solcher Nationen, welche in ihren eignen Häfen Differentialabgaben belasten, erhoben werden sollten, und im Jahre 1830 wurden überhaupt alle Tonnengelder auf americanische und ebenfalls auf solche fremde Schiffe, in deren Heimath die americanische mit der eigenen Flagge gleichgestellt ist, ganz abgeschafft.

Die Verein. Staaten verfolgen demnach jetzt in ihren Gesetzen über den Schiffahrtsverkehr mit fremden Ländern in Betreff der Zollabgaben, der Tonnengelder, und des Ursprungs der Ladungen durchaus das Princip der Gegenseitigkeit, indem sie solchen Nationen, welche in ihrem eignen Lande die americanischen Schiffe und ihre Ladungen auf gleichen Fuss mit den ihrigen stellen, und welche dieses in einem mit ihnen abgeschlossenen Tractat bestätigt haben, auch die gleichen Vortheile, welche ihre eignen Schiffe in ihrem Lande geniessen, einräumen; und dagegen nur den Schiffen solcher Staaten, welche in ihrer Heimath vor den americanischen begünstigt

sind, eine entsprechende Differencialabgabe (eine discriminirende Abgabe) berechnen.

Nach diesem Grundsatz ist die Behandlung, welche den fremden Schiffen in den Verein. Staaten zu Theil wird, nach Maassgabe der Schifffahrtsgesetze der verschiedenen Länder und der von diesen mit der Union abgeschlossenen Tractaten zu beurtheilen. Mit einigen Staaten, wie namentlich mit den verschiedenen deutschen, sowie mit Dänemark, Norwegen und Schweden besteht eine völlige gegenseitige Freiheit des Verkehrs, sowohl bei directer als indirecter Fahrt, und eine vollständige Gleichstellung in den Zöllen und Abgaben mit den americanischen Schiffen. Eine mehreren Beschränkungen unterworfenen Reciprocität besteht dagegen z. B. mit Gross-Brittanien, den Niederlanden und Belgien, und am wenigsten frei ist der Verkehr mit Frankreich und Spanien.

Der americanische Zolltarif macht specielle Unterscheidungen mit Rücksicht auf die Einfuhr nur bei den Artikeln Thee und Caffee, und bei den Producten der americanischen Fischereien und des Wallfischfanges. Ich verweise in Betreff derselben auf den vorhergehenden Abschnitt.

Die Frachtfahrt zwischen den verschiedenen americanischen Häfen selbst ist einzig und allein der Nationalflagge gestattet. Doch dürfen fremde Schiffe ihre Originalladungen an mehreren Stellen löschen, und ebenso an verschiedenen Plätzen Waaren einnehmen.

Schiffe, welche Tonnengelder in den Verein. Staaten zu entrichten haben, sind folgende: französische, (ausgenommen, wenn sie von Guadeloupe oder Martinique in Ballast oder mit Producten dieser Inseln beladen ankommen, — in welchem Falle sie nichts bezahlen)

94 cts. ₤ Ton.		
Spanische, von Spanien oder dem übrigen Europa kommend	5	₤
Spanische von Mallaga kommend	7½	₤
₤ ₤ andern Plätzen	150	₤
Neapolitanische, argentinische, und solche von Hayti und Nueva Granada	100	₤

Was weitere Nachrichten über die Schiffskosten in americanischen Häfen, über Lootsgeld u. s. w. betrifft, so muss ich das, was ich darüber gesammelt, einem Specialberichte, (welcher in Anlage A. A. A. folgt) übergeben, weil specielle Angaben bei der Menge der

americanischen Seeplätze hier zu grossen Raum erfordern würden, und auch grösstentheils schon zu bekannt sein möchten.

Frachten.

Um hier, wie dieses in den übrigen Theilen meiner Berichte nach dem Abschnitte über die Schifffahrts-Bestimmungen geschehen ist, einige Worte über die Frachtverwendung für fremde Schiffe in den Verein. Staaten zu sagen, will ich nur bemerken, dass dabei die Fahrt nach Europa, und besonders nach dem Norden Europa's, hauptsächlich in Betracht kommt. Zu den Reisen nach andern Welttheilen werden, insofern die Rheder der fremden Schiffe, die der Flagge des Bestimmungsortes selbst angehören, nicht bei dem Geschäfte betheiligt sind, von den Americanern meistens ihre eignen Schiffe verwandt; doch bietet sich immer ab und zu eine Gelegenheit für fremde Fahrzeuge, auch auf diese Weise employirt zu werden, besonders für die Reisen nach Westindien und Brasilien. — Die Frachten nach den nicht englischen Häfen der Nordsee variiren etwa:

für Baumwolle	von	$\frac{1}{2}$	bis	1 ct.	⊥	℥.
⊃ Maassgüter, Reis	⊃	20	⊃	40 sh.	sterl.	⊥ Ton.
⊃ Thran	⊃	$2\frac{1}{2}$	⊃	5 cts.	⊥	Gallon.

Nach Liverpool standen die Frachten in New-York im Januar der resp. Jahre durchschnittlich für:

Baumwolle, ⊥ ℥. Fleisch, ⊥ 304 ℥. Mehl, ⊥ Bar.

1844	$\frac{5}{16}$ à $\frac{3}{4}$ d.	.....	4 à $4\frac{1}{2}$ sh.	.....	2 à $2\frac{1}{4}$ sh.
1845	$\frac{7}{8}$ à $\frac{5}{16}$ ⊃	.....	4 ⊃	.....	3 ⊃
1846	$\frac{1}{4}$ à $\frac{7}{16}$ ⊃	.....	6 ⊃	.....	2 à $2\frac{1}{4}$ ⊃
1847 *)	$\frac{3}{4}$ à $\frac{7}{8}$ ⊃	.....	8 à $8\frac{1}{2}$ ⊃	.....	8 à $8\frac{1}{2}$ ⊃

Terpentin, ⊥ Bar. Taback, ⊥ Oxh. Schwere Güter, ⊥ Ton.

1844	$2\frac{1}{4}$ à $2\frac{1}{2}$ sh.	.....	$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{3}{4}$ £.	.....	$1\frac{1}{4}$ à $1\frac{1}{2}$ £.
1845	3 à $3\frac{3}{4}$ ⊃	.....	$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{3}{4}$ ⊃	.....	$1\frac{1}{2}$ à $1\frac{3}{4}$ ⊃
1846	$2\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{4}$ ⊃	.....	$1\frac{3}{4}$ à 2 ⊃	.....	$1\frac{1}{4}$ à $1\frac{3}{8}$ ⊃
1847	$6\frac{1}{2}$ à $8\frac{1}{2}$ ⊃	.....	—	.....	$4\frac{1}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ ⊃

und in New-Orleans schwankten sie für Baumwolle:

1845—46	(vom Septbr. bis August)	von	$\frac{7}{16}$	bis	$\frac{3}{4}$ ct.	⊥	℥.
1846—47	⊃	⊃	$\frac{3}{8}$	⊃	1	⊃	⊃

*) Im Jahre 1847 waren die Frachten bekanntlich der vielen Kornabschiffungen nach Europa wegen ausnahmsweise sehr hoch.

Rechnungswesen, Münzen, Course, etc.

Man rechnet in den Verein. Staaten überall nach

dem Dollar zu 100 cents, \$.

Derselbe wird auch in 10 dimes à 10 cents, und der Cent wieder in 10 Theile, Mills genannt, getheilt. Ausserdem bestehen von früheren Zeiten her für die Eintheilungen des Dollars noch die englischen Benennungen von einem Shilling, welcher $12\frac{1}{2}$ cts., einem Six pence, welcher $6\frac{1}{4}$ cts. bedeutet, u. s. w. Doch kennt man diese nur im gewöhnlichen Leben; bei allen kaufmännischen Transactionen finden dieselben keine Anwendung.

Die wirklichen Münzen des Staates sind:

in Gold: der Eagle in $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{4}$ Stücken

in Silber: der Dollar $\simeq \simeq \simeq \simeq \simeq \simeq$

der Dime $\simeq \frac{1}{1}$ und $\frac{1}{2}$ \simeq

in Kupfer: der Cent $\simeq \simeq \simeq \simeq \simeq$,

und das Verhältniss derselben zu einander ist wie folgt:

Mills.	Cents.	Dimes.	Dollars.	Eagle.
10	= 1			
100	= 10	= 1		
1000	= 100	= 10	= 1	
10,000	= 1000	= 100	= 10	= 1

Der Gehalt (*standard*) für Gold und Silber ist laut Verordnung von 1837 so festgesetzt, dass bei 1000 Theilen Gewicht immer 900 reines Metall und 100 Zusatz sein sollen. Der Zusatz bei Silber soll Kupfer, und derjenige bei Gold, Silber und Kupfer sein, wovon Ersteres nicht über die Hälfte des Zusatzes ausmachen darf. Das Gewicht und der Feingehalt wurde wie folgt festgesetzt:

(im Jahre 1834 und 1837) 1 Eagle soll 258 grains Standard-Gold, und davon 232 grains reines Gold enthalten,

(im Jahre 1837) 1 Dollar soll $412\frac{1}{2}$ grains Standard-Silber, und davon $371\frac{1}{4}$ grains reines Silber enthalten,

(im Jahre 1837) 1 Cent soll 168 grains schwer sein, und die Unterabtheilungen im Verhältniss.

Die früher geprägten Münzen sind etwas andern Gehaltes. Der vor dem Jahre 1837 gemünzte Dollar hat denselben Feingehalt wie der später geprägte, ist aber 416 grains Standard-Silber schwer, und der vor 1834 geprägte Eagle enthält $247\frac{1}{2}$ grains reines, und 270 grains

Standard-Gold, ist also etwas besser ($66\frac{1}{2}$ cts.). Die Goldmünzen von jener Zeit werden jetzt bei allen Zahlungen zum Preise von $94\frac{8}{10}$ cts. $\frac{1}{2}$ Pennyweight (dwt.) angenommen.

Die Hauptmünze der Verein. Staaten, welche schon 1793 erbaut wurde, ist in Philadelphia. Ausserdem sind seit 1838 successive noch vier Zweigmünzen, nämlich in New-Orleans, Charleston, Charlotte in Nord-Carolina und Dahlohnega in Georgia errichtet worden. Die Gesammtzahl der in dem Zeitraum von 1793 an bis 1846 incl. geprägten Geldmünzen beträgt 315,239,606, und der Gesammtwerth derselben:

in Silber	\$ 69,052,014. 90.
in Gold	≐ 52,344,543. 00.
in Kupfer	≐ 1,083,764. 52.
	<hr/>
	\$ 122,480,322. 42.

im Jah. 1847 wurden gemünzt: in Gold	\$ 20,221,485
≐ Silber	≐ 2,374,450
≐ Kupfer	≐ 61,837
	<hr/>
	≐ 22,657,772. —.

also bis 1847 incl. im Ganzen \$ 145,138,094. 42.

Werth der geprägten Münzen zu verschiedenen Zeiten.

1796	\$ 192,129	1830	\$ 3,155,620	1845	\$ 5,668,595
1800	≐ 571,335	1840	≐ 3,426,632	1846	≐ 6,633,965
1810	≐ 1,155,868	1843	≐ 11,967,830	1847	≐ 22,657,772
1820	≐ 1,864,786	1844	≐ 7,687,767.		

Münzwerth 1846.

Gold.

Aus den Minen der Verein. Staaten	\$ 1,139,357
Münzen der V. St. nach dem alten Standard	≐ 13,916
Fremde Münzen	≐ 2,786,453
Fremdes Gold	≐ 189,871
	<hr/>
	\$ 4,129,597

Silber.

Silber der Verein. Staaten	\$ 3,066
Fremdes Silber	≐ 68,750
Fremde Münzen	≐ 2,506,950
	<hr/>
	≐ 2,578,766

Ausser den eigenen Münzen circuliren aber noch eine Menge fremder, und zwar namentlich englische Sovereains und die spanischen und mexicanischen Thaler in ganzen und kleineren Stücken. Im ge-

wöhnlichen Verkehre gelten diese Letzteren für einen Dollar, bei kaufmännischen Umsätzen aber wird deren Werth wie derjenige der andern, hauptsächlichsten fremden Geldstücke durch einen Cours bestimmt. Welche von den fremden Münzen in den Verein. Staaten eine gesetzliche Geltung haben, mögen zufolge einer nach den Verordnungen verschiedener Zeiten zusammengestellten Uebersicht, welche correct sein soll, die nachstehenden sein, nämlich:

Goldmünzen, nach Gewicht:

- 1) Die Goldmünzen von Grossbritannien von nicht weniger als $915\frac{1}{2}$ Tausendtheile Feinheit, werden genommen zu $94\frac{6}{10}$ cts. ₯ dwt.
- 2) Die von Frankreich von nicht weniger als 899 Tausendtheile Feinheit, zu $92\frac{9}{10}$ cts. ₯ dwt.
- 3) Die von Portugal und Brasilien von nicht weniger als 22 Karat Feinheit zu $94\frac{8}{10}$ cts. ₯ dwt.
- 4) Die von Spanien, Mexico und Columbia von 20 Karat und $3\frac{7}{16}$ grains Feinheit zu $89\frac{9}{16}$ cts. ₯ dwt.

Silbermünzen, nach dem Stück:

- 1) *Spanisch milled dollars* und die Theile davon zu 100 cts. ₯ Dollar vom Gewicht nicht weniger als 17 dwt. 17 grains.
- 2) Spanische Säulenpiaster und die Dollars von Mexico, Peru und Bolivien von nicht weniger als 897 Tausendtheilen Feinheit und von 415 grains Gewicht, zu 100 cts. ₯ Dollar.
- 3) Dollars von Chili und Centro-America von nicht weniger als 415 grains Gewicht, und solche von gleichem Gewicht, welche in Brasilien nochmals gestempelt sind von nicht weniger Feinheit als 10 Unzen 15 dwt. feinem Silber ₯ Troy ₯ von 12 Unzen Standard-Silber, ebenso:
- 4) Französische Fünffranken-Stücke von nicht weniger als 10 Unzen Troy Gewicht Standard-Silber, und 384 grains Gewicht, zu 93 cts. ₯ Dollar.

Der fremden Münzen, welche von den Zollämtern in Zahlung genommen werden, ist bereits im vorigen Abschnitte gedacht worden.

Neben den eignen und fremden Gold- und Silbermünzen ist aber, wie bereits früher bemerkt, das Papiergeld, welches von den verschiedenen Banken der Union ausgegeben wird, bei kaufmännischen Umsätzen wie im gewöhnlichen Verkehre das Hauptzahlungsmittel. Ueber den Werth dieser Banknoten, deren Circulation, u. s. w., ist schon bei dem Abschnitte über das Bankwesen das Erforderliche gesagt worden.

Der Werth des americanischen Dollars gegen englisch Sterling ist jetzt von der Regierung festgesetzt nach dem Verhältnisse von \$ 4. 84 $\frac{4}{9}$. = 1 £ sterl. Dies ist das sogenannte neue Cours - Pari, während das alte den Werth eines £ sterl. zu \$ 4. 44 $\frac{4}{9}$. angiebt. Letzteres rührt davon her, dass man nach angestellten Versuchen über den Werth fremder Goldstücke zu dem americanischen Dollar dazu kam, Letzteren unrichtigerweise als feststehend zu 4 $\frac{1}{2}$ sh. sterl. anzunehmen, und dann eine Premie als Cours anzusetzen, welche den zu hoch angeschlagenen Werth wieder ausgleichen sollte. Dieses alten Pari's bedient man sich bei den Cours-Berechnungen mit England nach alter Gewohnheit auch jetzt noch, und wendet also bei Reducirung von Dollars in £ sterl. bei einer Premie von 10 $\frac{0}{0}$ z. B., die Verhältnisse von:

$$40 \$ = 9 £ \quad (4\frac{1}{2} = 1 \$ \text{ oder } 4\frac{4}{9} \$ = 1 £)$$

$$110 £ = 100 \$$$

oder kürzer dasjenige von: 110 \$ = 22 $\frac{1}{2}$ £ an, u. s. w.

Dadurch ist aber das alte Pari nur ein conventionelles, und der Cours, erst wenn die Premie 9 $\frac{0}{0}$ erreicht, dann wirklich al pari, nämlich im Werthe von \$ 4. 84 $\frac{4}{9}$. für 1 £ sterl. Nachstehende Uebersicht wird dies deutlicher zeigen.

Altes Pari \$ 4. 44. 4. *)	3 $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ Pr. \$ 4. 58. 9.	6 $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ Premie \$ 4. 72. 2.	9 $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ Pr. \$ 4. 85. 6.
$\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$ Prem. = 4. 45. 6.	3 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 60. 0.	6 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 73. 3.	9 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 86. 7.
$\frac{1}{2}$ = = = 4. 46. 7.	3 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 61. 1.	6 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 74. 4.	9 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 87. 8.
$\frac{3}{4}$ = = = 4. 47. 8.	4 = = = 4. 62. 2.	7 = = = 4. 75. 6.	10 = = = 4. 88. 9.
1 = = = 4. 48. 9.	4 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 63. 3.	7 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 76. 7.	10 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 90. 0.
1 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 50. 0.	4 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 64. 4.	7 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 77. 8.	10 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 91. 1.
1 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 51. 1.	4 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 65. 6.	7 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 78. 9.	10 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 92. 2.
1 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 52. 2.	5 = = = 4. 66. 7.	8 = = = 4. 80. 0.	11 = = = 4. 93. 3.
2 = = = 4. 53. 3.	5 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 67. 8.	8 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 81. 1.	11 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 94. 4.
2 $\frac{1}{4}$ = = = 4. 54. 4.	5 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 69. 0.	8 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 82. 2.	11 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 95. 6.
2 $\frac{1}{2}$ = = = 4. 55. 6.	5 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 70. 0.	8 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 83. 3.	11 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 96. 7.
2 $\frac{3}{4}$ = = = 4. 56. 7.	6 = = = 4. 71. 1.	9 = Neues P. = 4. 84. 4.	12 = = = 4. 97. 8.
3 = = = 4. 57. 8.			

Wonach also, wenn die Premie höher als 9 $\frac{0}{0}$ ist, der Cours über pari, und wenn sie niedriger als 9 $\frac{0}{0}$, der Cours unter pari ist. Hierauf ist es auch gegründet, dass, sowie sich die Premie 10 $\frac{0}{0}$ nähert (bei einem Disconto von etwa 4 $\frac{0}{0}$ in London), von New-York anstatt Wechsel, Gold nach England remittirt wird, und dass dagegen, wenn die Premie nicht über 8 $\frac{0}{0}$ steht, die Contanten-Sendungen umgekehrt von England nach den Verein. Staaten stattfinden.

*) In Decimal-Angabe.

In New-Orleans giebt man hauptsächlich auf London und Paris ab, in New-York und mehr oder weniger auch in den andern grösseren Städten des Ostens, ausser auf diese Plätze auch auf Amsterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremen. Die Premie des Courses auf London steht in den südlichen Staaten ansehnlich niedriger als in New-York, und differirt zwischen diesem Platze und New-Orleans oft $2\frac{0}{0}$. Es hat dieses hauptsächlich seinen Grund in dem Missverhältnisse, in welchem New-York als stark überwiegender Importplatz zu den andern Städten der Union, und New-Orleans dagegen und andre Häfen als bedeutendste Exportplätze zu ihrem eignen, verhältnissmässig unbedeutenden Einfuhrhandel stehen. New-York, wo sich der Handel der ganzen Union besonders concentrirt, muss somit die Fonds für einen grossen Theil der vom Süden ab gemachten Verschiffungen liefern, und wird daher von dort als Wechselplatz benutzt. Die dadurch hervorgerufenen Umsätze verursachen natürlich Kosten. Folgende Uebersicht stellt die Course der beiden Plätze New-York und New-Orleans in Vergleich:

New-York

New-Orleans

		1845—46.		1846—47.		1845—46.		1846—47.	
		Sterling.	Francs.	Sterling.	Francs.	Sterling.	N.Y.Sicht.	Sterling.	N.Y. Sicht.
Sept.	1	$9\frac{1}{2}$ à 10	5. 23 $\frac{3}{4}$	$8\frac{3}{4}$ à 9	5. 31 $\frac{1}{2}$	$8\frac{3}{4}$ à 10	$\frac{3}{4}$ Pr.	$7\frac{1}{2}$ à $8\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$ Pr.
Octb.	1	$9\frac{3}{4}$ à 10	5. 25	$8\frac{1}{2}$ à 9	5. 30	8 à 9	$\frac{3}{4}$ Disc.	$8\frac{1}{4}$ à $8\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$ Disc.
Nov.	1	9 à $9\frac{1}{2}$	5. 26 $\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$ à $7\frac{1}{2}$	5. 37 $\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$ à $8\frac{1}{4}$	$\frac{7}{8}$ Disc.	$7\frac{1}{2}$ à 8	$\frac{1}{2}$ Disc.
Dec.	1	8 à $8\frac{1}{2}$	5. 27 $\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{4}$ à $6\frac{3}{4}$	5. 41 $\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{4}$ à $6\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$ Disc.	$4\frac{1}{2}$ à 5	$\frac{1}{4}$ Disc.
Janr.	1	$8\frac{1}{2}$ à 9	5. 26 $\frac{1}{4}$	5 à $5\frac{1}{2}$	5. 45	6 à 7	$1\frac{1}{4}$ Disc.	4 à $4\frac{3}{4}$	$\frac{1}{2}$ Disc.
Febr.	1	$8\frac{1}{4}$ à $8\frac{3}{4}$	5. 28 $\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{4}$ à $6\frac{1}{2}$	5. 40	$6\frac{1}{4}$ à $6\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{4}$ Disc.	4 à 5	1 Disc.
März	1	$8\frac{1}{4}$ à $8\frac{3}{4}$	5. 28 $\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$ à $5\frac{1}{2}$	5. 41 $\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{4}$ à $6\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{4}$ Disc.	$2\frac{3}{4}$ à $3\frac{1}{2}$	1 Disc.
	∞ 15	$8\frac{1}{2}$ à 9	5. 25	$3\frac{3}{4}$ à 4	. . .	7 à $7\frac{1}{2}$	1 Disc.	$2\frac{3}{4}$ à $3\frac{1}{4}$	. . .

Die übliche Sicht auf alle Plätze in Europa ist 60 Tage; bei dem Cours auf Paris ist der Dollar die feste Valuta, bei Amsterdam und Antwerpen der Gulden, bei Hamburg die Mark Banco und bei Bremen der Ld'or ₤ . Die Schwankungen der verschiedenen Course in New-York waren beispielsweise, vom 1. Sept. 1846 bis 15. Sept. 47:

auf London	von	$3\frac{1}{2}$	bis	$9\frac{0}{0}$	Premie.
∞ Paris	∞	Fr. 5. 25	∞	5. 48 $\frac{3}{4}$	₤ 1 \$
∞ Amsterdam	∞	$38\frac{1}{4}$	∞	$39\frac{7}{8}$	cts. ₤ Fl.
∞ Antwerpen	∞	$38\frac{1}{2}$	∞	$39\frac{7}{8}$	∞ ∞
∞ Hamburg	∞	$34\frac{1}{2}$	∞	$35\frac{5}{8}$	∞ ₤ Mc. Bco.
∞ Bremen	∞	$76\frac{3}{4}$	∞	79	∞ ₤ Ld'or ₤ .

von Sept. bis Sept.

1843—44.		1844—45.		1845—46.		1846—47.	
London.	Paris.	London.	Paris.	London.	Paris.	London.	Paris.
8 à 10	5. 22½ à 35	9 à 10¼	5. 20 à 27½	7 à 10	5. 22½ à 40	3½ à 9	5. 25 à 48¾

Einen ausführlichen Bericht:

Ueber den gesetzmässigen Rückwechsel auf die Verein. Staaten entnehme ich dem „Freihafen“ von 1848, No. 4. Derselbe lautet:

„Wir geben nach dem „New-York Courier“ die nachstehende Mittheilung über den gesetzmässig gestatteten Ricambio. Die Gesetze des Staates New-York und die Usancen seiner Hauptstadt, die gleichzeitig der erste Handelsplatz der Union ist, haben das meiste Interesse, und wir stellen sie deshalb voran.

Bei der Revision der Gesetze des Staates New-York sind 10 0/0 Cours-Verlust (*damages*) bewilligt auf unter Protest von Europa zurückkommende Wechsel, dergestalt, dass der Belauf des Wechsels und Cours-Verlust mit Zuzug des laufenden Courses, der zur Zeit, wo die Zahlung des protestirten Wechsels gefordert wird, stattfindet, in Berechnung kommen.

Nachstehendes Beispiel wird dies deutlicher machen:

Es ist ein Wechsel zurückgekommen von 100 £	444	\$	44	cts.,
angenommen der Cours sei 10 0/0 Premie	44	≠	44 4/9	≠
Cours-Verlust (<i>damages</i>) 10 0/0, berechnet von der Summe				
des Werthes nach nominellem Pari	44	≠	44 4/9	≠
sind dem Inhaber des protestirten Wechsels zu bezahlen	533	\$	33	cts.

Ist aber der Wechsel in \$ und Cents der Union gezogen, so findet eine Berücksichtigung des Standes des Courses nicht statt.

Die Erstattung des Cours-Verlustes ist anstatt Zinsen und aller Unkosten bis zur Nichtzahlung, dagegen sind 7 0/0 Zinsen erlaubt, auf Capital und Cours-Verlust vom Tage der geforderten Zahlung dafür, gerechnet.

Nach dem Gesetze von New-York ist ein unter Protest wegen Nicht-Annahme zurückgekommener Wechsel zur Berechnung des Ricambio berechtigt, und der Inhaber nicht zu warten verpflichtet, ob der Wechsel etwa nachher bezahlt werde. Er ist zur Einforderung von dem Tage an, wo er die Nicht-Annahme notificirt hat, berechtigt, und die Zinsen sind von diesem Tage an zu berechnen. Wenn für einen Wechsel die Annahme verweigert wird, so muss wegen Nicht-Annahme protestirt werden, und, wenn er in der Zwischenzeit nicht in Ordnung

gekommen, ist am letzten usancemässigen Respect-Tage wegen Nichtzahlung Protest zu erheben.

In Pennsylvanien, Alabama und Louisiana sind die Ricambio-Spesen (*damages*) auf fremde Wechsel von Europa 20 $\frac{0}{100}$. In Maryland und Süd-Carolina 10 $\frac{0}{100}$. In Georgia, Virginia und Mississippi 10 $\frac{0}{100}$. In Massachusetts 5 $\frac{0}{100}$. Die Art der Berechnung der Rückzahlung von Capital und Cours-Verlust und der Zinsen weicht in diesen Staaten ab. In Massachusetts muss der Wechsel nach dem Cours des Tages, an welchem die Zahlung gefordert wird, mit 5 $\frac{0}{100}$ Spesen und Zinsen, vom Tage des Protestes ab, bezahlt werden. In Georgia, Virginia und Mississippi sind Capital und Cours-Verlust (*damages*) nach dem laufenden Course zu berechnen, und Berechnung von Kosten und Zinsen, von dem Tage des Protestes ab, ist ebenfalls gestattet.

In Maryland, Süd-Carolina und Pennsylvanien wird der Cours-Verlust (*damages*) auch nach dem laufenden Course berechnet, und Protest-Kosten und Zinsen von der Zeit des Protestes dürfen belastet werden, doch mit der Ausnahme für Pennsylvanien, dass die Zinsen, wie in New-York, erst mit dem Tage der Notification anfangen.

Es sind noch verschiedene Abweichungen in den Sätzen für Cours-Verlust (*damages*) und den Vorschriften für deren Berechnung in andern Staaten; wir haben aber die Haupt-Exportstaaten ausgewählt und sie zeigen in der That genug Verschiedenheit und lästige Abweichungen, um es zu bedauern, dass in dieser Beziehung nicht einerlei Regel gilt.“

Maasse, Gewichte etc.

Die Gewichte und Maasse in den Verein. Staaten sind die alten englischen, die jedoch durch Provincial-Gebräuche oder Gesetze von einzelnen Staaten zum Theil einige Modificationen erlitten haben.

Das Längenmaass ist wie in England allgemein der *Foot* (Fuss) von 12 Inches und die *Yard* von 36 Inches. Die grösseren Maassstäbe verhalten sich wie folgt: 2 Yards = 1 Fathom; 5 $\frac{1}{2}$ Yds. = 1 Pole oder Perch; 40 Poles = 1 Furlong; 8 Furlong = 1 Mile oder 1760 Yds.; ca. 69 $\frac{1}{10}$ Miles = 60 Seamiles (Seemeilen) oder 1 Grad Breite am Aequator; 3 Miles = 1 League.

Das Flächenmaass ist der *Acre of land*, haltend 43,560 \square Fuss; — 640 Acres = 1 \square Mile. Das Cubicmaass für Holz ist der Cord von 8 Fuss Länge, 4 Fuss Höhe und 4 Fuss Breite. Von Bauholz machen 48 Cubicfuss einen Ton aus.

Getraide und Saat wird nach dem Quarter von 8 Bushels (altes Winchester Maass), welches Letztere 2150⁴² Cubic-Inches enthält, gemessen; Kohlen nach dem Bushel von 2217⁶² Cubic-Inches.

Das Flüssigkeitsmaass ist der alte englische Gallon von 4 Quarts à 2 Pints, der aber bei den verschiedenen Getränken von abweichendem Gehalte ist. 1 Tun Wein und Essig hat 2 Pipes, 3 Puncheons, 4 Hogsheads, 6 Tierces oder 252 Gallons. 1 Tun Bier aber 2 Butts, 4 Hogsheads, 6 Barrels oder 216 Gallons; ca. 5 Gall. *wine measure* sind = ca. 4 Gall. *beer measure*. Der Wein-Gallon hält 231 und der Bier-Gallon 282 Cubic-Inches. Das Maass für Branntwein und Oel weicht an den verschiedenen Stellen in etwas von dem Wein-Gallon ab.

Das Gold- und Silbergewicht ist das englische Troy-Pfund à 12 Ounces, — 240 Pennyweights (dwts.) oder 5760 Grains, das Handelsgewicht, das englische Avoir-du-poids, wovon 1 Ton = 20 Hundredweights oder Centner (Cwt.) à 112 ℔, also 2240 ℔ hält. An manchen Stellen aber, wie zum Theil auch in New-York, Massachusetts und Connecticut werden unter einem Ton nur 2000 ℔ und unter einem Centner nur 100 ℔ verstanden. In New-York werden bei Befrachtungen, wenn nicht eine andre specielle Uebereinkunft getroffen, folgende Quantitäten für einen Ton gerechnet:

1568 ℔ Caffè in Fässern	6 Cwt. Schiffsbrodt in Fässern
1830 „ „ „ Säcken	7 „ „ „ Säcken
1120 „ Cacao „ Fässern	8 „ „ „ los im Schiff
1307 „ „ „ Säcken	10 „ getrockn. Häute
952 „ Piment „ Fässern	8 „ China-Rohseide
1110 „ „ „ Säcken	10 „ schwarzen Thee
8 Fässer Mehl à 196 ℔ $\frac{1}{2}$ Fass	8 „ grünen Thee
6 „ Ochsen- oder Schweinefleisch, Talg, ges. Fische, Pech, Theer, Terpentin	
1 Oxhoft Taback	22 Bsh. Getraide, Erbs. u. Bohn. i. Fss.
36 Bush. europ. Salz	36 „ „ „ los im Schiffe
31 „ westind. „	29 „ Steinkohlen
20 Cwt. Roh- u. Stangeneisen, Pottasche, Zucker, Blau-, Gelb- u. Nicaraguaholz und andre schwere Farbehölzer, Reis, Honig, Kupfererz u. alle andern schweren Güter	
16 „ Caffè, Cacao u. getr. Stockfisch, los im Schiffe	
12 „ getr. Stockfisch in Fässern jeder Grösse	

200 Gallons (Weinmaass), berechnet nach dem Inhalt der Fässer, wenn gefüllt, bei Oel, Wein, Bräuntwein u. and. Flüssigkeiten

40 Cubicfuss Mahagony- u. Bauholz, eichene Planken, Fichten- u. andre Bretter, Biberfelle, Pelzwerk, Rauhwaaren, Wachs, Baumwolle, Wolle u. andre in Ballen verpackte Güter.

Ziemlich gleich, aber nicht ganz übereinstimmend sind die Bestimmungen über den Ton in New-Orleans.

Aus der „*N. - York shipping list*“ notire ich noch folgende Maass- und Gewichtsgleichungen, Gehalte, u. s. w.:

Kohlen, Pechkohlen, 1 Chaldron	=	36 Bsh.	Maismehl, 1 Barrel	=	196 $\overline{7}$
„ harte, 1 Ton	=	2000 $\overline{7}$	„ 1 Puncheon	=	800
Ges. Fleisch u. Speck, 1 Barrel	=	200	Sonst. Mehl, 1 Barrel	=	196
„ „ 1 Tierce	=	304	Fische, 1	=	200
Gereinigter Reis, 1 Bush.	=	64	„ 1 Tierce	=	300
Liverpool - Salz 1 Sack	=	224	Früchte, 1 Keg	=	100
Flachs- u. Timothsaat, 1 Tierce	=	7 Bsh.	„ 1 Box	=	25
Americ. Flachssaat, 1 Bush.	=	56 $\overline{7}$	Waizen, 1 Bush.	=	60
Fremdes „ 1	=	52	Rog. u. Ms. 1	=	56
1 engl. Quarter	=	8. ²⁸ americ. Bush.	Gerste, 1	=	48
1 „ imper. Bsh.	=	1. ⁰⁴ „	Hafer, 1	=	32
1 Last in Danzig	=	87. ¹⁵ „	1 dän. Tonne	=	4. ⁷⁴ am. Bsh.
1 Lst. i. Amsterdam	=	83. ³⁷ „	1 frz. Hectol.	=	2. ⁸⁵ „
1 „ „ Hamburg	=	91. ⁴³ „			

6 Steckan Thran in Hamburg, wiegend 224 $\overline{7}$ Netto, sollen 32 americ. Gallons halten, wegen Fuss und Leccage sind aber $32\frac{3}{4}$ à 33 Gall. zu rechnen.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Usancen am Platze etc.

Importe werden überall auf Credit verkauft, Producte dagegen *contant* bezahlt. In New-York werden für Colonialwaaren 4 Monat, und für Fabrikwaaren etc. 6 à 8 Monat Credit zugestanden, wogegen der Käufer dem Verkäufer *acceptirte* Wechsel übergiebt.

Die *Commissions-Berechnungen* sind bei Ein- und Verkäufen im Allgemeinen etwas niedriger als in andern überseeischen Ländern. So werden z. B. bei Einkäufen gegen *Rembours* meistens nur $2\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ für *Commission* und $1\frac{0}{0}$ für *Ziehen*, zusammen $3\frac{1}{2}\frac{0}{0}$ berechnet;

bei Retouren in Producten, wenn es vorkommt, $1\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}\frac{0}{0}$, u. s. w. Das Incasso für Frachtgelder ($5\frac{0}{0}$) fällt meistens Maklern zu. Courtagen werden bei Ein- und Verkäufen entrichtet. Die Wechsel-Courtage beträgt $\frac{1}{4}\frac{0}{0}$.

Weitere Specialia über Platzgebräuche etc. würden bei der Menge der americanischen Plätze hier zu vielen Raum erfordern. Ich verweise deshalb auf die Beilage BBB.

Der Handelsverkehr im Allgemeinen.

Tabelle No. 1. Werth der Importe und Exporte mit Einschluss der Contanten, und der Consumption fremder Erzeugnisse in den Verein. Staaten von 1790 bis 1847.

	Importe.			Exporte.	
	Total.	Davon Consumption.	Einheimische.	Fremde.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1790	23,000,000	22,460,844	19,666,000	539,156	20,205,156
1791	29,200,000	28,687,959	18,500,000	512,041	19,012,041
1792	31,500,000	29,746,902	19,000,000	1,753,098	20,753,098
1793	31,100,000	28,990,428	24,000,000	2,109,572	26,109,572
1794	34,600,000	28,073,767	26,500,000	6,526,233	33,026,233
1795	69,756,268	61,266,796	39,500,000	8,489,472	47,989,472
1796	81,436,164	55,136,164	40,764,097	26,300,000	67,064,097
1797	75,379,406	48,379,406	29,850,026	27,000,000	56,850,206
1798	68,551,700	35,551,700	28,527,097	33,000,000	61,527,097
1799	79,069,148	33,546,148	33,142,522	45,523,000	78,665,522
1800	91,252,768	52,121,891	31,840,903	39,130,877	70,971,780
1801	111,363,511	64,720,790	47,473,204	46,642,721	94,115,925
1802	76,333,333	40,558,362	36,708,189	35,774,971	72,483,160
1803	64,666,666	51,072,594	42,205,961	13,594,072	55,800,033
1804	85,000,000	48,768,403	41,467,477	36,231,597	77,699,074
1805	120,600,000	67,420,981	42,387,002	53,179,019	95,566,021
1806	129,410,000	69,126,764	41,253,727	60,283,236	101,536,963
1807	138,500,000	78,856,442	48,699,592	59,543,558	108,343,150
1808	56,990,000	43,992,586	9,433,546	12,997,414	22,430,960
1809	59,400,000	38,602,469	31,405,700	20,797,531	52,203,231
1810	85,400,000	61,008,705	42,366,679	24,391,295	66,757,974
1811	53,400,000	37,377,210	45,294,041	16,022,790	61,316,831
1812	77,030,000	68,534,873	30,032,109	8,495,127	38,527,236
1813	22,005,000	19,157,155	25,008,152	2,847,845	27,855,997
1814	12,965,000	12,819,831	6,782,272	145,169	6,927,441
1815	113,041,274	106,457,924	45,974,403	6,583,350	52,557,753
1816	147,103,000	129,964,444	64,781,896	17,138,556	81,920,452
1817	99,250,000	79,891,931	68,313,500	19,358,069	87,671,569
1818	121,750,000	102,323,304	73,854,437	19,426,696	93,281,133
1819	87,125,000	67,959,317	50,976,838	19,165,683	70,142,521
1820	74,450,000	56,441,971	51,683,640	18,008,029	69,691,679
1821	62,585,724	41,283,236	43,671,894	21,302,488	64,974,382
1822	83,241,511	60,955,309	49,874,185	22,286,202	72,160,387

	Importe.			Exporte.	
	Total.	Davon Consumption.	Einheimische.	Fremde.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$
1823	77,579,267	50,035,645	47,155,408	27,653,622	74,699,030
1824	80,549,007	55,211,850	50,649,500	25,337,157	75,986,657
1825	96,340,075	63,749,432	66,944,745	32,590,643	99,535,388
1826	84,974,477	60,434,865	53,055,710	24,539,612	77,595,322
1827	79,484,068	56,084,932	58,921,691	23,403,136	82,324,827
1828	88,509,824	66,914,807	50,569,669	21,595,017	72,264,686
1829	74,492,527	57,834,049	55,700,193	16,658,478	72,358,671
1830	70,876,920	56,489,441	59,462,029	14,387,479	73,849,508
1831	103,191,124	83,157,598	61,277,057	20,033,526	81,310,583
1832	101,029,266	76,989,793	63,137,470	24,039,473	87,176,943
1833	108,118,311	88,295,576	70,317,698	19,822,735	90,140,433
1834	126,521,332	103,208,521	81,034,162	23,312,811	104,336,973
1835	149,895,742	129,391,247	101,189,082	20,504,495	121,693,577
1836	189,980,035	168,233,675	106,916,680	21,746,360	128,663,040
1837	140,989,217	119,134,255	95,564,414	21,854,962	117,419,376
1838	113,717,404	101,264,804	96,033,821	12,452,795	108,486,616
1839	162,092,132	144,597,607	103,533,891	17,494,525	121,028,416
1840	107,141,519	88,951,207	113,895,634	18,190,312	132,085,946
1841	127,946,177	112,447,096	106,382,722	15,469,081	121,851,803
1842	100,162,087	88,440,549	92,960,996	11,721,536	104,691,534
1843	64,753,799	58,201,092	77,793,783	6,552,697	84,346,486
1844	108,435,035	96,950,168	99,715,179	11,484,867	111,200,040
1845	117,254,564	101,907,734	99,299,776	15,346,830	114,646,606
1846	121,691,797	110,345,174	102,141,893	11,346,623	113,488,516
1847	146,545,638	.....	150,639,464	8,011,258	158,648,622

Tabelle No. 2. Werth der Ein- und Ausfuhr von Contanten und edlen Metallen von 1821 bis 1847.

	Importirt.	Exportirt.		Importirt.	Exportirt.
1821	\$ 8,064,890	\$ 10,478,059	1835	\$ 13,131,447	\$ 6,477,775
1822	= 3,369,846	= 10,810,180	1836	= 13,400,881	= 4,324,336
1823	= 5,097,896	= 6,372,987	1837	= 10,516,414	= 5,976,249
1824	= 8,379,835	= 7,014,552	1838	= 17,747,116	= 3,508,046
1825	= 6,150,765	= 8,797,055	1839	= 5,595,176	= 8,776,743
1826	= 6,880,956	= 4,704,533	1840	= 8,882,813	= 8,417,014
1827	= 8,151,148	= 8,014,880	1841	= 4,988,633	= 10,034,332
1828	= 7,489,741	= 8,243,476	1842	= 4,087,016	= 4,813,539
1829	= 7,403,612	= 4,924,020	1843	= 22,320,335	= 1,520,791
1830	= 8,155,964	= 2,178,773	1844	= 5,830,335	= 5,454,254
1831	= 7,305,945	= 9,014,931	1845	= 4,070,222	= 8,606,495
1832	= 5,907,504	= 5,656,341	1846	= 3,778,132	= 3,905,268
1833	= 7,070,368	= 2,611,701	1847	= 24,121,289	= 1,845,119
1834	= 17,911,632	= 2,076,758			

Tabelle No. 3. Antheil der verschiedenen Länder am Ein- und Ausfuhrhandel der Verein. Staaten von 1821 bis 1845.

	Gr.-Brittanien u. Besitzungen.		Frankreich u. Besitzungen.		Spanien u. Besitzungen.	
	Einfuhr von: \$	Ausfuhr nach: \$	Einfuhr. \$	Ausfuhr. \$	Einfuhr. \$	Ausfuhr. \$
1821	29,277,938	26,522,572	5,900,581	6,474,718	9,653,728	7,209,275
1822	39,537,829	30,041,337	7,059,342	7,075,332	12,376,841	8,438,212
1823	34,072,578	27,571,060	6,605,343	9,568,924	14,233,590	10,963,398
1824	32,750,340	28,027,845	9,907,412	10,552,304	15,857,007	15,367,278
1825	42,394,812	44,217,525	11,835,581	11,891,326	9,566,237	5,921,549
1826	32,212,356	28,980,019	9,588,896	12,106,429	9,623,420	6,687,351
1827	33,056,374	32,870,465	9,448,562	13,565,356	9,100,369	7,321,991
1828	35,591,484	27,020,209	10,287,505	12,098,341	8,167,546	7,204,627
1829	27,582,082	28,071,084	9,616,970	12,832,304	6,801,374	6,888,094
1830	26,804,984	31,647,881	8,240,885	11,806,238	8,373,681	6,049,051
1831	47,956,717	39,901,379	14,737,585	9,882,679	11,701,201	5,661,420
1832	42,406,924	37,268,556	12,754,615	13,244,698	10,863,290	6,399,183
1833	43,085,865	39,881,486	13,962,913	14,424,533	13,431,207	6,506,041
1834	52,679,298	50,797,650	17,557,245	16,111,442	13,527,464	6,296,556
1835	65,949,307	60,107,134	23,362,584	20,335,066	15,617,140	7,069,279
1836	86,022,915	64,487,550	37,036,235	21,441,200	19,345,690	8,081,668
1837	52,289,557	61,218,813	22,497,817	20,255,346	18,927,871	7,604,002
1838	49,051,181	58,843,392	18,087,149	16,252,413	15,971,394	7,684,006
1839	71,600,351	68,169,082	33,234,119	18,924,413	19,276,795	7,724,429
1840	39,130,921	70,420,846	17,908,127	22,349,154	14,019,647	7,617,347
1841	51,099,638	62,376,402	24,187,444	22,235,575	16,316,303	7,181,409
1842	38,613,043	52,306,650	17,223,390	18,738,860	12,176,588	6,323,295
1843	28,978,582	46,901,835	7,836,137	12,472,453	6,980,504	3,953,694
1844	45,459,122	61,721,876	17,952,412	16,133,436	13,775,451	6,751,811
1845	49,903,725	61,044,535	22,069,914	16,143,994	10,590,544	7,790,442

	Holland u. Besitzungen.		Schweden u. Besitzungen.		Dänemark u. Besitzungen.	
	Einfuhr. \$	Ausfuhr. \$	Einfuhr. \$	Ausfuhr. \$	Einfuhr. \$	Ausfuhr. \$
1821	\$ 2,934,272	\$ 6,092,061	\$ 1,369,869	\$ 777,407	\$ 1,999,730	\$ 2,327,882
1822	2,708,162	5,801,639	1,544,907	921,434	2,535,406	2,434,046
1823	2,125,587	7,767,075	1,503,050	558,291	1,324,532	1,955,071
1824	2,355,525	3,617,389	1,101,750	569,428	2,110,666	2,183,252
1825	2,265,378	5,895,499	1,417,598	569,550	1,539,592	2,701,088
1826	2,174,181	4,794,070	1,292,182	358,380	2,117,164	2,412,875
1827	1,722,070	3,826,674	1,225,042	850,877	2,340,171	2,404,822
1828	1,990,431	3,083,359	1,946,783	1,106,954	2,374,069	3,348,167
1829	1,617,334	4,622,120	1,303,959	957,948	2,086,177	2,311,174
1830	1,356,765	4,562,437	1,398,640	961,729	1,671,218	2,014,085
1831	1,653,031	3,096,609	1,120,730	540,078	1,652,216	2,000,793
1832	2,358,474	6,035,466	1,150,804	515,140	1,182,708	2,207,551
1833	2,347,343	3,566,361	1,200,899	420,069	1,166,872	1,839,834
1834	2,127,886	4,578,739	1,126,541	494,741	1,684,368	1,857,114
1835	2,903,718	4,411,053	1,316,508	602,593	1,403,902	1,780,496
1836	3,861,514	4,799,157	1,299,603	700,386	1,874,340	2,122,469
1837	3,370,828	4,285,767	1,468,878	507,523	1,266,906	1,640,173
1838	2,194,238	3,772,206	900,790	355,852	1,644,865	1,299,927
1839	3,473,220	2,871,239	1,566,142	470,914	1,546,758	1,406,346
1840	2,326,896	4,546,085	1,275,458	652,546	976,678	1,193,500

	Holland u. Besitzungen.		Schweden u. Besitzungen.		Dänemark u. Besitzungen.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1841	\$ 2,440,437	\$ 3,288,741	\$ 1,229,641	\$ 771,210	\$ 1,084,321	\$ 987,283
1842	2,214,520	4,270,770	914,176	477,965	584,321	1,047,673
1843	815,541	2,370,884	278,674	67,762	485,285	827,865
1844	2,136,386	3,453,385	445,553	295,345	630,510	983,156
1845	1,897,623	3,610,602	640,057	363,667	783,238	1,139,596

	Portugal u. Besitzungen.		China.		Hansestädte.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1821	\$ 748,423	\$ 435,700	\$ 3,111,951	\$ 4,290,560	\$ 990,165	\$ 2,132,544
1822	881,290	427,491	5,242,536	5,935,368	1,578,757	2,505,015
1823	533,635	246,648	6,511,425	4,636,061	1,981,026	3,169,439
1824	601,722	518,836	5,618,502	5,301,171	2,527,830	1,863,273
1825	733,443	408,160	7,533,115	5,570,515	2,739,526	3,121,033
1826	765,203	313,553	7,422,186	2,566,644	2,816,545	2,116,697
1827	659,001	357,270	3,617,183	3,864,405	1,638,558	3,013,185
1828	433,555	291,614	5,339,108	1,482,802	2,644,392	2,995,251
1829	687,869	322,911	4,680,847	1,354,862	2,274,275	3,277,160
1830	471,643	279,799	3,878,141	742,193	1,873,278	2,274,880
1831	397,550	294,383	3,083,205	1,290,835	3,493,301	2,592,172
1832	485,264	296,218	5,344,907	1,260,522	2,865,096	4,088,212
1833	555,137	442,561	7,541,570	1,433,759	2,227,726	2,903,296
1834	699,122	322,496	7,892,327	1,010,483	3,355,856	4,659,674
1835	1,125,713	521,413	5,987,187	1,868,580	3,841,943	3,528,276
1836	672,670	191,007	7,324,816	1,194,264	4,994,820	4,363,882
1837	928,291	423,705	8,965,337	630,591	5,642,221	3,754,949
1838	725,058	232,131	4,764,536	1,516,602	2,847,358	3,291,645
1839	1,182,323	244,354	3,678,509	1,533,601	4,849,150	2,801,067
1840	599,894	321,256	6,640,829	1,009,966	2,521,493	4,198,459
1841	574,841	349,113	3,985,388	1,200,816	2,449,964	4,560,716
1842	347,684	302,964	4,934,645	1,444,397	2,274,019	4,564,513
1843	71,369	168,534	4,385,566	2,418,958	925,865	3,291,932
1844	257,015	252,170	4,931,255	1,756,941	2,136,386	3,566,687
1845	501,734	247,180	7,285,914	2,275,995	2,912,537	4,945,020

	Russland.		Italien.		Haiti.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1821	\$ 1,852,199	\$ 628,894	\$ 973,463	\$ 1,099,667	\$ 2,246,257	\$ 2,270,601
1822	3,307,328	529,081	1,562,033	1,450,184	2,341,817	2,119,811
1823	2,258,777	648,734	1,369,440	1,067,905	2,352,733	2,378,782
1824	2,209,663	231,981	1,029,439	664,348	2,247,235	2,365,155
1825	2,067,110	287,401	1,454,022	645,039	2,065,329	2,054,615
1826	2,617,169	174,648	1,120,749	530,221	1,511,836	1,414,494
1827	2,086,077	382,244	1,013,126	610,221	1,781,309	1,331,909
1828	2,788,362	450,495	1,607,417	920,750	2,163,585	1,332,711
1829	2,218,995	386,226	1,409,588	901,012	1,799,809	975,158
1830	1,621,899	416,575	940,254	740,360	1,597,140	823,178
1831	1,608,328	462,766	1,704,264	694,525	1,580,578	1,318,375
1832	3,251,852	582,682	1,619,795	687,563	2,053,386	1,669,003
1833	2,772,550	703,805	999,134	372,186	1,740,058	1,427,963
1834	2,595,840	330,694	1,422,063	493,557	2,113,717	1,436,952
1835	2,395,245	585,447	1,457,977	285,941	2,347,556	1,815,812
1836	2,778,554	911,013	1,970,246	664,059	1,828,019	1,240,039

	Russland.		Italien.		Haiti.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1837	\$ 2,816,116	\$ 1,306,732	\$ 1,827,181	\$ 623,677	\$ 1,440,856	\$ 1,011,981
1838	1,898,396	1,048,289	944,238	459,893	1,275,762	910,255
1839	2,393,894	1,239,246	1,182,297	438,152	1,377,989	1,122,559
1840	2,572,427	1,169,481	1,157,200	1,473,185	1,252,824	1,027,214
1841	2,817,448	1,025,729	1,151,236	912,318	1,809,684	1,155,557
1842	1,350,106	836,593	987,528	820,517	1,266,997	899,966
1843	742,803	386,793	394,564	728,221	898,447	653,370
1844	1,059,419	555,414	1,096,926	576,823	1,441,244	1,128,356
1845	1,492,262	727,337	1,301,577	817,921	1,386,367	1,405,740

	Mexico.		Venezuela, N-Granada und Ecuador.		Centro-America.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1821	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1822	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1823	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1824	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1825	\$ 4,044,647	\$ 6,470,144	\$ 1,837,050	\$ 2,239,255	\$ 56,789	\$ 99,522
1826	3,916,198	6,281,050	2,079,724	1,952,672	204,270	119,774
1827	5,231,867	4,173,257	1,550,248	944,534	251,342	224,772
1828	4,814,258	2,886,484	1,484,856	884,524	204,770	159,272
1829	5,026,761	2,331,151	1,255,310	767,348	311,931	239,854
1830	5,235,241	4,837,458	1,120,095	496,990	302,833	250,118
1831	5,166,745	6,178,218	1,207,154	658,149	198,504	306,497
1832	4,293,954	3,467,541	1,439,182	1,117,024	288,316	335,307
1833	5,452,818	5,408,091	1,524,622	957,543	267,740	575,016
1834	8,066,068	5,265,053	1,727,188	795,567	170,968	184,149
1835	9,490,446	9,029,221	1,662,764	1,064,016	215,450	183,793
1836	5,615,819	6,041,635	1,696,650	829,255	195,304	189,518
1837	5,654,002	3,880,323	1,567,345	1,080,109	163,402	157,663
1838	3,500,709	2,164,097	1,615,249	724,739	155,614	243,040
1839	3,127,153	2,787,362	2,073,216	750,785	192,845	216,242
1840	4,175,001	2,515,341	1,572,548	919,123	189,021	217,946
1841	3,284,957	2,036,620	2,156,121	872,937	186,911	149,913
1842	1,995,696	1,534,233	1,720,558	769,936	124,994	69,466
1843	2,782,406	1,471,937	1,307,013	745,455	132,167	52,966
1844	2,387,002	1,794,833	1,625,095	656,078	189,616	150,276
1845	1,702,936	1,152,331	1,440,196	804,107	65,269	67,649

	Brasilien.		La Plata-Staaten.		Chili.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1821	\$ 605,126	\$ 1,381,760	.....	.....	.....	.....
1822	1,486,567	1,463,929	.....	.....	.....	.....
1823	1,214,810	1,341,390	.....	.....	.....	.....
1824	2,074,119	2,301,904	.....	.....	.....	.....
1825	2,156,707	2,393,754	\$ 749,771	\$ 573,520	\$ 229,509	\$ 921,438
1826	2,156,678	2,200,349	522,769	379,340	629,949	1,447,498
1827	2,060,971	1,863,806	80,065	151,204	184,693	1,702,601
1828	3,097,752	1,988,705	317,466	154,228	781,863	2,629,402
1829	2,535,467	1,929,927	915,190	626,052	416,118	1,421,134
1830	2,491,460	1,843,238	1,431,883	629,887	182,585	1,536,114
1831	2,375,829	2,076,095	928,103	659,779	413,758	1,368,155
1832	3,890,845	2,054,794	1,560,171	926,365	504,623	1,221,119
1833	5,089,693	3,272,101	1,377,117	699,728	334,130	1,463,940
1834	4,729,969	2,059,351	1,430,118	971,837	787,409	1,476,355

	Brasilien.		La Plata-Staaten.		Chili.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1835	\$ 5,574,466	\$ 2,608,656	\$ 878,618	\$ 708,918	\$ 917,095	\$ 941,884
1836	7,210,190	3,094,936	1,053,503	384,933	811,497	937,917
1837	4,991,893	1,743,209	1,000,002	273,872	1,180,156	1,487,799
1838	3,191,238	2,657,194	1,029,539	296,994	942,095	1,370,264
1839	5,292,955	2,637,485	1,150,546	465,363	1,186,641	1,794,553
1840	4,927,296	2,506,574	787,964	519,006	1,616,859	1,728,829
1841	6,302,653	3,517,273	1,957,747	818,170	1,230,980	1,102,988
1842	5,948,814	2,601,502	2,417,541	681,228	831,039	1,639,676
1843	3,947,658	1,792,288	915,241	557,234	857,556	1,049,463
1844	6,883,806	2,818,252	1,565,955	966,465	750,370	1,105,221
1845	6,084,599	2,837,950	1,771,271	660,142	1,123,690	1,548,191

Tabelle No. 4. *Antheil aller verschiedenen Länder am Ein- und Ausfuhrhandel im Fiskaljahre 1846.*

	Einfuhr von:		Ausfuhr nach:			
	Werth	in %.	Werth	in %.		
Gross-Brittanien u. Irland	\$ 45,160,020	37, 0	\$ 47,311,325	41, 7		
Brittisch. Nord-America	≅ 1,937,717	}	≅ 7,406,433	}		
≅ Westindien	≅ 833,678		≅ 4,947,557			
≅ Ostindien	≅ 1,361,345		≅ 370,372			
≅ Guiana	≅ 12,561		≅ 553,302			
≅ Honduras	≅ 207,997		≅ 390,032			
Gibraltar	≅ 27,806		3, 7		≅ 592,892	12, 7
Malta	≅ 21,589	}	≅ 34,681	}		
Cap d. guten Hoffnung	≅ 81,686		≅ 23,713			
Mauritius	≅ 22,923		≅ 26,356			
Australien	≅ —		≅ 48,783			
	\$ 49,667,322		40, 7		\$ 61,705,446	54, 4
Frankreich	\$ 23,911,332		19, 6		\$ 15,130,575	13, 3
Franz. Westindien	≅ 348,236	}	≅ 635,621	}		
≅ Guiana	≅ 71,296		0, 3		≅ 41,401	
Bourbon u. franz. Plätze an d. african. Küste	≅ —				18,254	
	\$ 24,330,882	19, 9	\$ 15,825,851	13, 9		
Spanien	\$ 1,011,779	0, 8	\$ 475,595	0, 4		
Havana	≅ 8,159,632	}	≅ 5,487,136	}		
Spanisches Westindien	≅ 2,277,110		9, 3		≅ 701,346	
Manila	≅ 865,866				≅ 110,239	
Teneriffe etc.	≅ 62,095				≅ 17,912	
	\$ 12,376,482	10, 1	\$ 6,792,228	6, 0		

	Einfuhr von:		Ausfuhr nach:	
	Werth	in %.	Werth	in %.
Hansestädte	\$ 3,149,864	2, 6	\$ 4,608,620	4, 0
Triest	≅ 1,470,611	1, 2	≅ 379,179	0, 3
Preussen	≅ 31,584	—	≅ 435,855	0, 4
	<u>\$ 4,652,059</u>	<u>3, 8</u>	<u>\$ 5,424,194</u>	<u>4, 7</u>
Holland	\$ 1,059,597	0, 9	\$ 2,296,765	2, 0
Holl. Ostindien	≅ 480,353	} . 0, 7	≅ 83,542	} . — 4
≅ Westindien	≅ 398,056		≅ 259,154	
≅ Guiana	≅ 33,674		≅ 67,984	
	<u>\$ 1,971,680</u>	<u>1, 6</u>	<u>\$ 2,707,445</u>	<u>2, 4</u>
Dänemark	\$ 1313	—	\$ 121,242	0, 1
Dän. Westindien	≅ 752,614	0, 6	≅ 1,125,916	1, 0
	<u>\$ 753,927</u>	<u>0, 6</u>	<u>\$ 1,247,158</u>	<u>1, 1</u>
Portugal	≅ 378,250	0, 3	\$ 104,769	0, 1
Madeira	≅ 127,070	} . 0, 1	≅ 64,200	} . 0, 1
Azoren	≅ 41,297		≅ 4225	
Cap. Verd. Inseln	≅ 857		≅ 31,782	
	<u>\$ 547,474</u>	<u>0, 4</u>	<u>≅ 204,976</u>	<u>0, 2</u>
Schweden und Norwegen \$	724,865	0, 6	\$ 402,337	0, 4
Schwed. Westindien	≅ 5285	—	≅ 141,569	0, 1
	<u>\$ 730,150</u>	<u>0, 6</u>	<u>\$ 543,906</u>	<u>0, 5</u>
Belgien	\$ 836,372	0, 7	\$ 2,381,814	2, 1
Russland	≅ 1,570,054	1, 3	≅ 632,467	0, 5
Italien	≅ 1,703,021	1, 4	≅ 2,269,006	2, 0
Türkei und Levante	≅ 760,998	0, 6	≅ 200,103	0, 2
China	≅ 6,593,881	5, 4	≅ 1,331,741	1, 2
Sandwich - Inseln und Plätze im Stillen Meere	≅ 396,063	0, 3	≅ 354,903	0, 3
Brasilien	≅ 7,441,803	6, 1	≅ 3,143,395	2, 8
Chili	≅ 1,275,960	1, 0	≅ 1,768,570	1, 6
Mexico	≅ 1,836,621	1, 5	≅ 1,531,180	1, 4
Centro-America	≅ 116,733	0, 1	≅ 120,253	0, 1
Neu-Granada	≅ 67,043	—	≅ 75,944	0, 1
Venezuela	≅ 1,509,000	1, 2	≅ 781,547	0, 7
La Plata-Staaten	≅ 825,685	0, 7	≅ 411,329	0, 4
Peru	≅ 252,600	0, 2	≅ 0	—
Haiti	≅ 1,542,962	1, 3	≅ 1,157,142	1, 0

Tab. No. 5. *Antheil der verschiedenen Staaten der Union am Ein- und Ausfuhrhandel im Fiskaljahre 1846.*

Staaten.	Ausfuhr.							Einfuhr.		
	Einheimische Producte.			Fremde Producte.			Total.	In American. Schiffen.	In fremden Schiffen.	Total.
	In american. Schiffen.	In fremden Schiffen.	Zusammen.	In american. Schiffen.	In fremden Schiffen.	Zusammen.				
Maine	\$ 1,299,303	\$ 18,796	\$ 1,318,099	\$ 1,121	\$ 9,148	\$ 10,269	\$ 1,328,368	\$ 674,146	\$ 112,946	787,092
New-Hampshire . . .	2,745	2,252	4,997	.....	75	75	5,072	10,936	4,549	15,485
Vermont	215,316	.....	215,316	188,504	.....	188,504	403,820	127,223	.....	127,223
Massachusetts	6,852,656	984,359	7,837,015	1,865,726	610,377	2,476,103	10,313,118	19,256,942	4,934,021	24,190,963
Rhode Island	176,160	43,859	220,019	4,325	20	4,345	224,364	208,045	2,444	210,489
Connecticut	713,796	52,116	765,912	10,000	.....	10,000	775,912	403,775	9,703	413,478
New-York	24,353,483	5,232,383	29,585,866	4,855,722	2,493,825	7,349,547	36,935,413	65,903,763	8,350,520	74,254,283
New-Jersey	4,087	.....	4,087	.....	.....	.....	4,087	.....	635	635
Pennsylvania	3,932,579	225,339	4,157,918	574,957	18,130	593,087	4,751,005	7,519,545	469,851	7,989,396
Delaware	144,045	.....	144,045	2,177	.....	2,177	146,222	11,215	.....	11,215
Maryland	5,172,550	1,571,560	6,744,110	90,751	34,194	124,945	6,869,055	3,777,086	265,829	4,042,915
District v. Columbia	771,347	142,354	913,701	1,062	151	1,213	914,914	72,338	7,432	79,770
Virginia	3,245,539	283,424	3,528,963	336	.....	336	3,529,299	202,884	6,128	209,004
Nord-Carolina	384,040	30,358	414,398	.....	.....	.....	414,398	239,333	3,526	242,859
Süd-Carolina	4,610,505	2,219,030	6,829,535	2,367	16,575	18,942	6,848,477	833,294	69,242	902,536
Georgia	1,075,169	1,632,834	2,708,003	.....	.....	.....	2,708,003	158,218	47,277	205,495
Florida	132,116	5,423	137,539	31,618	7,291	38,909	176,448	96,419	44,165	140,584
Alabama	3,159,550	2,100,767	5,260,317	.....	.....	.....	5,260,317	119,368	140,239	259,607
Louisiana	21,929,201	8,818,332	30,747,533	287,099	241,072	528,171	31,275,704	6,027,281	1,195,809	7,223,090
Mississippi . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	831	.....	831
Tennessee . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,412	.....	3,412
Missouri . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73,569	.....	73,569
Ohio	208,333	144,287	352,630	.....	.....	.....	352,630	98,985	3,729	102,714
Kentucky . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,958	.....	32,958
Michigan	251,890	.....	251,890	.....	.....	.....	251,890	154,406	522	154,928
Texas . . . . .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,201	15,065	17,266
Total	78,634,410	23,507,483	102,141,893	7,915,765	3,430,858	11,346,623	113,488,516	106,008,173	15,683,624	121,691,797

Tab. No. 6. *Ausfuhrwerth der einheimischen Erzeugnisse der nördlichen Staaten, verglichen mit denjenigen der südlichen in den Jahren 1845 und 1846, nebst Scheidung des Ursprungs der Producte.*

Erzeugnisse.	1845.		1846.	
	Nördl.	Südl.	Nördl.	Südl. Staat.
Der Fischereien	\$ 4,500,000	. . . . .	3,400,000	. . . . .
Häute und Felle	≅ 1,400,000	. . . . .	2,300,000	. . . . .
Des Forstwesens	≅ 3,300,000	1,800,000	3,400,000	2,000,000
Der Viehzucht	≅ 6,200,000	. . . . .	7,800,000	. . . . .
Nahrungsstoffe .	≅ 6,800,000	3,200,000	15,400,000	4,000,000
Taback	≅	8,000,000	. . . . .	9,100,000
Baumwolle . . .	≅	51,700,000	. . . . .	42,700,000
Manufacturen .	≅ 9,300,000	. . . . .	8,800,000	. . . . .
Blei	≅ 340,000	. . . . .	600,000	. . . . .
Wolle . . . . .	≅ . . . . .	. . . . .	200,000	. . . . .
Verschiedene .	≅ 2,000,000	480,000	2,300,000	500,000
	<u>\$ 33,940,000</u>	<u>65,180,000</u>	<u>44,200,000</u>	<u>58,300,000</u>

Der gesammte Handelsumsatz der Union mit fremden Ländern betrug demnach in der letzten Reihe von Jahren zwischen 2 und 300 Millionen \$. Will man nach der Tabelle No. 1 die Handelsbilanz der verschiedenen Jahre ziehen, so findet man, dass dieselbe sich in früherer Zeit fast immer sehr zum Nachtheile der Vereinigten Staaten stellte, und dass erst in den letzteren Jahren dauernder ein günstigeres Verhältniss eingetreten. Die letzten 8 Jahre ergeben durchschnittlich einen Ueberschuss der Exporte über die Einfuhr von beinahe 6 Mill. $\frac{1}{2}$ Jahr einschliesslich der Contanten, und von 10 Mill. ausschliesslich derselben. Ich will übrigens nicht dabei verweilen, aus der Stellung der Handelsbilanz zu verschiedenen Zeiten Consequenzen über den grösseren oder geringeren Wohlstand des Landes zu ziehen, da zu viele andre Umstände auf denselben einwirken, welche ungünstige Verhältnisse wieder ausgleichen oder vortheilhafte Abschlüsse beeinträchtigen können, und weil statistische Angaben zu solchen Untersuchungen auch nicht hinlänglich genau sind.

Die ausserordentliche Zunahme des Handels der Verein. Staaten ist aus den vorstehenden Tabellen nicht in dem Maasse zu erkennen, wie solche wirklich stattgefunden hat, da in denselben nur Werthangaben gemacht werden konnten, und die Preise der Producte und Ein-

fuhrgegenstände in früheren Jahren bedeutend höher waren als jetzt. Ich muss daher in dieser Beziehung auf die weiter unten folgenden Angaben über die Ein- und Ausfuhr der einzelnen Artikel verweisen. — Ebenso erscheint auch der Handel Deutschlands mit den Verein. Staaten den statistischen Angaben zufolge geringer, als er in Wahrheit ist, da nämlich ein grosser Theil der deutschen Zufuhren über Havre, Antwerpen und Amsterdam verschifft und daher mit unter dem Handel andrer Staaten aufgeführt wird.

Die Tabelle No. 6 zeigt, dass 1845 der Süden der Union $66\frac{0}{0}$ und der Norden $34\frac{0}{0}$, und 1846 ersterer $57\frac{0}{0}$ und letzterer $43\frac{0}{0}$ von der Ausfuhr producirte. Früher war der Antheil, den die südlichen Staaten an Production und Ausfuhr hatten, noch weit bedeutender; Baumwolle, Taback und Reis waren in älterer Zeit fast die einzigen Exporte von Bedeutung. Die in neuerer Zeit so sehr vermehrte Getraideproduction in den nördlichen Staaten, und der Aufschwung, den das Fabrikwesen dort genommen, hat den Antheil der letzteren an der Gesamtproduction der Union seitdem so ansehnlich vergrössert. An der Ausfuhr der Producte participiren die südlichen Staaten ebenfalls mit grösserem Antheile als die nördlichen, jedoch nicht in dem Maasse wie an der Production selbst. Es hatten am Exporte Antheil:

	1845	1846
Der Staat New-York (Stadt New-York)	ca. $31\frac{1}{2}$	$32\frac{1}{2}\frac{0}{0}$
„ „ Massachusetts („ Boston, Salem, New- Bedford etc.)	„ 9	„ 9
„ „ Pennsylvanien („ Philadelphia)	„ 3	„ 4
Die übrigen nördlichen Staaten	„ 3	„ 3
Die nördlichen Staaten also zusammen ca.	$46\frac{1}{2}$	$48\frac{1}{2}\frac{0}{0}$
Der Staat Louisiana (Stadt New-Orleans)	ca. 24	$27\frac{1}{2}\frac{0}{0}$
„ „ Maryland („ Baltimore)	„ $4\frac{1}{2}$	„ 6
„ „ Virginia („ Norfolk, Richmond)	„ 2	„ 3
„ „ Süd Carolina („ Charleston)	„ 8	„ 6
„ „ Georgia („ Savannah)	„ 4	„ $2\frac{1}{2}$
„ „ Alabama („ Mobile)	„ 9	„ $4\frac{1}{2}$
„ „ Florida („ Pensacola etc.)	„ $1\frac{1}{3}$	„ $\frac{1}{5}$
Die übrigen südlichen Staaten	„ $\frac{2}{3}$	„ $1\frac{1}{4}$
Die südlichen Staaten also zusammen ca.	54	$51\frac{0}{0}$

Ein ganz entgegengesetztes Verhältniss findet mit Rücksicht auf den Einfuhrhandel statt, welcher sich hauptsächlich in den nord-

östlichen Staaten, namentlich in New-York concentrirt. Es hatten nämlich Antheil an der Gesamt-Einfuhr:

	1845	1846
der Staat New-York . . . ca.	61	61 $\frac{0}{10}$
Massachusetts . . .	20	20
Pennsylvanien . . .	7	6 $\frac{1}{2}$
diese 3 also ca.	88	87 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$
Louisiana . . .	6	6
Maryland . . .	3	3 $\frac{1}{2}$
die übrigen Staaten . . .	3	3

also die nördlichen Staaten ca. 90 $\frac{0}{10}$ und die südlichen ca. 10 $\frac{0}{10}$.

Von den Städten der Union sind bekanntlich New-York und New-Orleans die bedeutendsten. New-York importirt und exportirt das grösste Quantum von Waaren, während New-Orleans hauptsächlich nur wegen seiner ansehnlichen Ausfuhr von Producten so wichtig ist. Boston, Philadelphia, Baltimore, Charleston und Mobile sind respective für den Ein- und Ausfuhrhandel demnächst ebenfalls bedeutende Plätze. Welche von den verschiedenen Landeserzeugnissen in diesen und andern Städten der Union hauptsächlich auf den Markt kommen, wird man bei den weiter unten folgenden Nachrichten über die einzelnen Artikel näher angegeben finden. Mit Rücksicht auf das Importgeschäft hat, wie bemerkt, New-York in dem Maasse vor allen andern Städten den Vorrang, dass es, ins Besondre für europäische Industrie-Artikel, für die ganze Union das eigentliche Depot vorstellt. Von allen Theilen derselben werden daher fortwährend eine grosse Anzahl von Käufern heran gezogen, welche sich dort mit Waaren jeder Art versorgen. Durch die auf diese Weise hervorgehenden Verbindungen mit den südlichen und westlichen Staaten kommen dann auch wieder eine Menge Producte von daher auf den Markt, so dass der Platz in jeder Beziehung als der Mittelpunkt des americanischen Handels erscheint. Dass späterhin einmal dieses zu dem Verkehre anderer Orte so sehr überwiegende Verhältniss sich zu Gunsten von südlichen Städten etwas mehr ausgleichen wird, ist wohl wahrscheinlich. Die Lage New-York's aber, der Vorsprung den diese Stadt schon vor allen andern erlangt hat, und ihre bedeutenden Mittel scheinen die Stellung derselben auch künftig jedenfalls als die erste in der Union zu bezeichnen.

Das europäische Importgeschäft in New-York und andern Städten wird dort mehr als an sonstigen fremden Plätzen geschieden von dem

Export- oder Productenhandel betrieben. Es sind in dem ersteren die meisten Ausländer beschäftigt, welche sich mit der Abschiffung von Producten weniger befassen. Die Exporteure beschränken sich dagegen mehr oder weniger ausschliesslich auf ihr Fach, und so findet man überall die Unterscheidung unter den Kaufleuten von „importers und shipping merchants.“

Der Schifffahrtsverkehr, Tonnengehalt der amerikanischen Schiffe, Schiffsbau etc.

Gesamt-Tonnengehalt der Schiffe der V. Staaten in folgenden Jahren:

1789	201,562 Tons	1820	1,280,167 T.	1842	2,092,390 T.
1795	747,963 „	1825	1,423,112 „	1843	2,158,601 „
1800	972,492 „	1830	1,191,776 „	1844	2,280,095 „
1805	1,140,368 „	1835	1,824,940 „	1845	2,417,002 „
1810	1,424,784 „	1840	2,180,764 „	1846	2,562,084 „
1815	1,368,128 „	1841	2,130,744 „	1847	2,839,044 „

Davon wurden verwandt:

	Zum fremden Handel.	Zum Küstenhandel. ¹⁾	Davon Dampfboote.	Zum Wallfischfang. ²⁾	Zur Stockfisch-Fischerei.	Zur Makreel-Fischerei.
1789	123,893	68,607	.....	.....	.....	9,062 Tons...
1795	529,471	184,398	.....	.....	.....	34,096
1800	669,921	272,492	.....	.....	.....	30,079
1805	749,341	332,663	.....	.....	.....	58,364
1810	984,269	405,347	.....	.....	.....	35,168
1815	854,295	475,665	.....	.....	.....	38,168
1820	583,657	539,080	.....	35,391	.....	73,094
1825	665,408	640,862	.....	35,379	.....	70,626
1830	537,764	516,978	63,052	38,912	61,555	..... 35,973
1835	788,181	792,301	127,181	97,640	72,374	..... 64,443
1840	762,838	1,176,694	198,184	136,927	76,036	..... 28,269
1841	788,398	1,107,068	174,342	157,405	66,552	..... 11,321
1842	823,746	1,045,753	225,049	151,613	54,804	..... 16,097
1843	856,930	1,076,156	231,494	152,375	61,224	..... 11,776
1844	900,471	1,109,614	265,269	168,294	85,224	..... 16,171
1845	904,477	1,190,898	319,527	190,695	69,826	..... 21,413
1846	943,306	1,289,870	341,606	186,980	72,516	..... 36,463
1847 ca.	1,060,000	1,452,623	.....	193,858	70,177	..... 31,451

1) Auf den Seen und Flüssen; Schiffe und Canalboote.

2) Der Tonnengehalt der zum Wallfischfang von 1789 bis 1820 verwandten Schiffe ist unter der Rubrik „fremder Handel“ einbegriffen. Derjenige der späteren Jahre ist in Wirklichkeit etwas grösser, als obige Angaben

Von dem Gesamt-Tonnengehalt 1846 gehörten den verschiedenen Staaten an:

			N. Hampshire	21,000 T.	
New-York . . .	ca. 800,000	Virginia . . .	54,000	Süd - Carolina	20,000 ∷
Massachusetts ∷	542,000	Rhode Isl. . .	49,000	Georgia . . .	18,000 ∷
Maine	∷ 359,000	N. Carolina . .	41,000	Florida . . .	12,000 ∷
Louisiana . . .	∷ 181,000	Ohio	40,000	Delaware . . .	12,000 ∷
Pennsylvania ∷	148,000	Michigan . . .	26,000	Kentucky . . .	8,000 ∷
Maryland . . .	∷ 129,000	Missouri . . .	22,000	Tennessee . . .	3,000 ∷
Connecticut . .	∷ 99,000	Alabama . . .	22,000	Vermont . . .	2,000 ∷
New-Jersey . . .	∷ 76,000	Columbia . . .	22,000	Mississippi . .	1,000 ∷

Die Gesamtzahl der Schiffe wird für das Jahr 1830 mit 12,258 angegeben, wonach auf den Gehalt von 1,191,176 Tons auf jedes Schiff ca. 91 Tons im Durchschnitt kommen. Angaben von späteren Jahren fehlen mir.

In dem Zeitraum von 1815 bis 1846 wurden in den Verein. Staaten neu erbaut:

Schiffe und Barken	2,393	Schalupen und Canalböte	6,759
Briggs	3,400	Dampfschiffe	1,952
Schonerts	13,714		

zusammen 28,218 Schiffe von ca. 3,353,000 Tons, also durchschnittlich $\frac{1}{\text{Jahr}}$ ca. 105,000 Tons.

In der letzten Reihe von Jahren wurden erbaut:

	Schiffe.	Briggs.	Schonerts.	Canalböte.	Dampfschiffe.	Total.	Total Tons.
1843	58	34	138	172	79	482	63,617
1844	73	47	204	279	163	766	103,537
1845	124	87	322	342	163	1038	146,018
1846	100	164	576	355	225	1420	188,202
1847	181	168	686	392	198	1598	243,732

Von 1828 bis 1845 wurden durchschnittlich $\frac{1}{\text{Jahr}}$ Schiffe zu 9000 Tons an Fremde verkauft, also $0^{46} \frac{0}{0}$ von dem Gesamt-Tonnengehalt, und $8^{57} \frac{0}{0}$ von dem Gehalt der jährlich erbauten Schiffe. 8000 Tons condemnirt, also $0^{40} \frac{0}{0}$ von dem Gesamt-Tonnengehalt, und $7^{62} \frac{0}{0}$ von dem Gehalt der jährlich erbauten Schiffe. 21,400 Tons gingen verloren, also $1^{12} \frac{0}{0}$ von dem Gesamt-Tonnengehalt, und $20^{76} \frac{0}{0}$ von dem Gehalt der jährlich erbauten Schiffe.

besagen. Es fehlen aber mehrere Data, um denselben richtig completiren zu können. Ich verweise wegen vollständiger Angaben über einige der letzten Jahre auf den noch folgenden Abschnitt über die Producte des Wallfischfanges.

Verein. Staaten. Schiffahrtsverkehr.

Von den 1846 erbauten Schiffen von 188,204 T. baute:

der Staat Maine	ca. 49,500 T.	Pennsylvanien ca.	15,800 T.
„ „ New-York	33,250 „	Maryland	13,800 „
„ „ Massachusetts	24,300 „	Ohio	9,600 „
„ „ Kentucky	8,650 „	u. s. w.	

Tonnengehalt der americanischen und fremden Schiffe, welche im Handel mit dem Auslande beschäftigt waren.

	Americ. Schiffe. Tons.	Fremde Schiffe. Tons.	Total. Tons.	Verhältniss der fremden Schiffe zum Gesamtbetrag.
1789	127,329	106,654	233,983	45 ⁶ zu 100
1795	580,277	56,832	637,109	8 ⁹ „
1800	682,871	123,882	806,753	15 ⁴ „
1805	922,298	87,843	1,010,141	8 ⁷ „
1810	906,434	80,316	986,750	8 ¹ „
1815	700,500	216,727	917,227	23 ⁶ „
1820	801,253	79,204	880,457	8 ¹⁰ „
1825	886,511	94,836	981,347	10 ⁶ „
1830	870,299	134,419	1,004,718	13 ⁴ „
1832	972,282	412,104	1,384,386	29 ⁷ „
1844	1,994,181	911,903	2,906,084	31 ⁴ „
1845	2,044,731	920,419	2,965,150	31 „
1846	2,186,071	963,958	3,150,029	30 ⁶ „
1847	2,151,876	1,198,475	3,350,351	35 ⁸ „

Antheil der verschiedenen fremden Flaggen am Schiffahrtsverkehr in den Jahren 1855 und 1846

	1855		1846	
	Tons.	Anzahl der angekom- menen Schiffe.	Tons.	% an dem Gesamt-Tonnen- gehalt der fremden Schiffe.
Brittische . . .	402,730	5194	813,287	84 ⁶ 9
Französische . .	21,732	46	13,666	1 42
Spanische . . .	35,745	37	7,504	0 78
Portugiesische	163	14	2,192	0 23
Italienische . .	72	26	5,562	0 58
Holländische . .	1,738	14	4,299	0 45
Belgische . . .	—	8	3,306	0 34
Oestreichische	1,753	6	1,844	0 19
Preussische . .	359	20	5,409	0 56
Hanseatische *)	28,554	173	63,669	6 63

*) Deutsche Schiffe 1846 zusammen: 203 von 71,634 Tons — 7⁴⁵ Antheil.

	1855		1846	
	Tons.	Anzahl der angekom- menen Schiffe.	Tons.	% an dem Gesamt-Tonnen- gehalt der fremden Schiffe.
Hannövrische .	—	4	712	0 7
Russische . .	1,342	6	2,243	0 23
Dänische . . .	5,857	20	5,265	0 55
Schwedische .	14,066	77	22,407	2 33
Mexicanische	4,226	35	3,204	0 33
Venezuela . .	—	5	763	0 08
Brasilianische	—	3	452	0 05
Chilenische .	—	3	1,083	0 11

Die Ein- und Ausfuhr der Jahre 1844 bis 1846 wurde verschifft:
In americanischen Schiffen.

	1844	1845	1846
Eingeführte fremde Waaren \$	94,174,673	102,438,481	106,608,173
Reexportirte „ „ „	8,744,154	11,459,319	7,915,765
Ausgeführte einh. Producte „	69,706,375	75,483,123	78,634,410
Total . . \$	172,625,202	189,380,923	192,558,348

In fremden Schiffen.

	1844	1845	1846
Eingeführte fremde Waaren \$	14,260,362	14,816,083	15,683,624
Reexportirte „ „ „	2,740,713	3,887,511	3,430,858
Ausgeführte einh. Producte „	30,008,804	23,816,653	23,507,483
Total . . \$	47,009,879	42,520,247	42,621,965

	1844	1845	1846
Procentantheile der fr. Schiffe auf die Gesamteinfuhr . . .	13 ¹⁵	12 ⁶⁴	12 ⁸⁹
„ „ „ den Reexport	23 ⁸⁶	25 ³³	30 ²⁴
„ „ „ die Ausfuhr einh. Prod.	30 ⁰⁹	23 ⁹⁸	23 ⁰¹
„ „ „ den Ges.-Handelsumsatz	21 ⁴⁰	18 ³⁴	18 ¹²

Anzahl, Tonnengehalt und Mannschaft der in 1844 bis 1846
angekommenen und abgegangenen Schiffe.

	Americanische Schiffe.			Fremde Schiffe.		
	1844	1845	1846	1844	1845	1846
Anzahl der angekom.	8,148—	8,133—	8,111	5,557—	5,590—	5,707
„ „ abgeg.	8,343—	8,197—	8,451	5,500—	5,583—	5,770
Tonnengeh. der ang.	1,977,438—	2,035,486—	2,151,114	916,992—	910,563—	959,739
„ „ abg.	2,010,924—	2,053,977—	2,221,028	906,814—	930,275—	968,178
Mannschaft der ang.	100,880—	101,582—	106,946	56,952—	56,015—	55,576
„ „ abg.	102,408—	103,252—	110,588	56,039—	55,377—	54,440

Die vorstehenden Angaben weisen den namentlich seit den letzten 20 Jahren ausserordentlich gesteigerten Handels- und Schiffahrtsverkehr der Verein. Staaten hinlänglich nach. Noch 1830 betrug der Gesamt-Tonnengehalt der den fremden Handel vermittelnden Schiffe noch nicht $\frac{1}{3}$ desjenigen vom Jahre 1846! Man sieht, dass der Antheil, welchen die fremden Schiffe am Verkehre haben, in den letzten Jahren auf den ganzen Tonnengehalt nicht völlig ein Drittel, und auf den Gesamt-Handelsumsatz ungefähr ein Fünftel ausmacht. England participirt in dieser Frachtfahrt in sehr überwiegendem Maasse; von den andern Flaggen haben nur die deutschen einen namenswerthen Antheil. Frankreich (mit Colonien) aber, welches an dem ganzen Handelsumsatze 1846 ca. $16\frac{0}{0}$ Antheil nahm, participirte in Folge seiner restrictiven Schiffahrtsgesetze dagegen an dem Schiffahrtsverkehr der fremden Flaggen nur mit $1\frac{1}{2}\frac{0}{0}$, und an dem Gesamtverkehr nur mit $0\frac{43}{100}\frac{0}{0}$, England (und Colonien) bei ca. $48\frac{0}{0}$ Antheil am Handel mit resp. $84\frac{1}{2}$ und $26\frac{0}{0}$ an der Schiffahrt und Deutschland $\approx \approx 4\frac{1}{3} \approx$ am Handel mit resp. $7\frac{1}{2}$ und $2\frac{1}{4}\frac{0}{0}$ an der Schiffahrt.

Der Schiffsbau steht in America bekanntlich auf hoher Stufe. Der grosse Reichthum des Landes an den zu demselben erforderlichen Materialien, sowie das grosse durch Meer und Flüsse gebildete Küstenland der Verein. Staaten weist schon die Bevölkerung auf die Ausbildung dieses Erwerbzweiges hin. Der Americaner hat diese günstigen Umstände aber auch zu benutzen gewusst, und durch seine Geschicklichkeit und Regsamkeit in diesem Fache längst die meisten andern Nationen überflügelt. Die in Baltimore und New-York gebauten Schiffe zeichnen sich namentlich durch Eleganz und Leichtigkeit der Bauart aus.

Die Volkshauer ist auf americanischen Schiffen höher als anderwärts. Sie mag etwa betragen: für Matrosen 15 \$ (12 bis 18); für Jungen 8 à 12 \$; Zimmerleute und Köche 18 \$; und das Salair für den Capitain von 40, 50 bis 70 und selbst bis 100 \$, für den ersten Steuermann 30 \$ (25 à 30) und für den zweiten 22 \$ (20 à 22). Dagegen fahren die Americaner aber auch meistens mit einer geringeren Anzahl von Leuten als andre Nationen. Nach vorstehenden Angaben über die Mannschaft der einclarirten Schiffe kommen bei den americanischen Schiffen auf 100 Tons nicht einmal 5 Mann (und dabei sind noch die Mannschaften der vielen Wallfischjäger mit eingeschlossen), hingegen bei den fremden über 6 Mann.

Production der Vereinigten Staaten, Ausfuhr der einheimischen und Einfuhr von fremden Erzeugnissen, Consumption im Lande selbst, u. s. w.

Die Schätzung des Werthes aller Erzeugnisse eines so ausgedehnten Ländergebietes wie die Vereinigten Staaten ist immer mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, und selbst wenn dieselbe auf officiellern Wege veranstaltet wird, muss sie manigfache Irrthümer enthalten. Die Bestimmung des Preises der erzeugten Gegenstände, die Eintheilung derselben nach dem Ursprunge, die Abschätzung des Werthes von Rohstoffen bei dem Fabricationswerthe und andre Umstände lassen zu viele verschiedene Auslegungen und Berechnungsweisen zu, und ebenso hängt die Richtigkeit der gesammelten Daten zu sehr und von zu vielen Einzelnen ab, als dass man jemals ein ganz zufriedenstellendes Resultat zu erlangen erwarten dürfte. Dennoch sind derartige Aufstellungen der allgemeinen Ergebnisse wegen, welche daraus abzuleiten sind, in hohem Grade interessant, und in den Vereinigten Staaten ist namentlich von jeher viele Mühe und Aufmerksamkeit darauf verwandt worden, um dieselben möglichst genau und vollständig zu Tage zu fördern. Die letzte allgemeine, d. h. sich über alle Staaten und alle Betriebszweige erstreckende Statistik ist im Jahre 1840 geliefert worden. Ich würde dieselbe in ihrer ganzen Ausdehnung mittheilen, wenn sie nicht schon zu bekannt wäre, und wenn die Verhältnisse sich seitdem nicht so wesentlich verändert hätten. Demungeachtet aber, und obwohl die Richtigkeit jenes Census in der Union selbst vielfach angegriffen wird, bin ich doch, wenigstens bei manchen der unten aufgeführten Gegenstände, in Ermangelung späterer Nachrichten genöthigt, noch die in demselben gemachten Angaben zur Vorlage eines ungefähren Maassstabes zu benutzen. Dies geschieht indess nur bei den minder wichtigen Erzeugnissen, und zum Theil auch bei den fabricirten Artikeln, über welche vollständige neuere Angaben fehlen, und bei denen ich mich daher auf Mittheilung von Aufstellungen der einzelnen Staatsregierungen oder von Uebersichten, die von Privaten zusammengestellt sind, beschränken muss. Ueber alle Hauptproducte finden sich dagegen Abschätzungen von späteren Jahren und von allen Staaten, und so hoffe ich denn, dass, wenn ich auch eine Berechnung des Gesamtwertes aller Erzeugnisse unterlassen muss, die weiter unten gege-

benen Nachrichten über die Production der letzten Zeit dennoch im Ganzen eine so ausführliche Besprechung verdienen werden.

In wie weit die einzelnen Staaten der Union an der Production, der Ausfuhr u. s. w. Theil haben, wird man bei den verschiedenen Artikeln näher angeführt finden. In dem Abschnitte über den Handelsverkehr im Allgemeinen ist bereits darauf hingedeutet worden, dass die südlichen Staaten im Werthe mehr hervorbringen als die nördlichen, und ebenso sind dort schon die verschiedenen Erzeugnisse nach deren Ursprunge gesondert angegeben, soweit selbige die Ausfuhr betreffen. Um zu beurtheilen, in welchem Verhältnisse die einzelnen Erwerbszweige der Bewohner zu einander stehen, und welche grössere oder geringere Bedeutung dieselben für das Land haben, würden freilich Angaben über die Gesamtproduction am passendsten sein; da diese aber, wie bemerkt, nicht vollständig vorhanden sind, so müssen dafür die statistischen Nachrichten über die Exporte einstweilen zur Richtschnur dienen. Diese genügen aber auch vollkommen, um im Allgemeinen zu zeigen, dass nämlich die Erzeugnisse des Bodens es hauptsächlich sind, welche den Wohlstand des Landes begründen, und dass die Betreibung der landwirthschaftlichen Gewerbe für dasselbe eine ausserordentlich überwiegende Wichtigkeit hat. Um dies noch deutlicher hervorzuheben, mögen einige fernere Uebersichten folgen:

Ausfuhr der Verein. Staaten.

Producte.	1844	1845	1846	1847
Agricultur- u. landwirthschaftliche Producte .	\$ 79,940,000	75,410,000	78,830,000	129,110,000
Manufacturen	= 8,170,000	10,250,000	10,190,000	9,310,000
Producte des Waldes . .	= 5,810,000	6,550,000	6,810,000	5,600,090
= der See	= 3,350,000	4,510,000	3,460,000	3,470,000
Verschiedene	= 2,460,000	2,590,000	2,870,000	3,110,000
	<u>\$ 99,730,000</u>	<u>99,310,000</u>	<u>102,160,000</u>	<u>150,600,000</u>

*Zur Verschiffung an den Hudsonfluss im Staate New-York gelieferte Producte. *)*

Producte.	1842	1843	1844	1845	1846	1847
Nahrungsstoffe . . .	\$ 10,350,000	11,240,000	12,640,000	17,580,000	22,290,000	41,360,000
Thiere	= 4,830,000	6,360,000	7,890,000	9,010,000	10,640,000	12,570,000
Andre Agric. Prod.	= 500,000	620,000	600,000	640,000	750,000	710,000
Manufacturen	= 1,950,000	2,570,000	3,490,000	6,440,000	4,810,000	6,030,000
Produc. des Waldes .	= 3,750,000	5,960,000	7,720,000	7,760,000	8,590,000	8,800,000
Verschiedene	= 1,400,000	1,730,000	2,420,000	3,650,000	4,050,000	3,650,000
	<u>\$ 22,780,000</u>	<u>28,480,000</u>	<u>34,760,000</u>	<u>45,080,000</u>	<u>51,130,000</u>	<u>73,120,000</u>

*) Es ist damit jedoch nicht gemeint, dass alle die in der Tabelle angeführten Producte ins Ausland verschifft sind.

Wohl zu beachten bei diesen beiden Angaben ist allerdings, dass der Werth der fabricirten Waaren zu gering erscheint, weil die Ausfuhr davon gegen den Consum des Landes nur unbedeutend ist. So beträchtlich ist derselbe indess nicht, um das Resultat verrücken zu können.

Von der Bevölkerung des Jahres 1840 waren beschäftigt:

3,717,756	Personen	beim Ackerbau und bei der Landwirthschaft überhaupt,
791,545	∕ ∕ ∕	Fabrik- und Gewerbeswesen,
117,575	∕ ∕ ∕	Handel,
56,025	∕ ∕ ∕	bei der Seefahrt,
33,067	∕ ∕ ∕	Flussschiffahrt und
15,203	∕ ∕ ∕	beim Bergbau.

Dieser letzteren Uebersicht zufolge sind also vom Nährstande beinahe 4 mal so viele Personen mit dem Ackerbau als mit allen übrigen Gewerben beschäftigt.

Die Fortschritte, welche die sämmtlichen verschiedenen Gewerbszweige hinsichtlich ihrer Production und der Beschaffenheit der Erzeugnisse in der letzten Reihe von Jahren gemacht haben, zeigen sich am deutlichsten bei den einzelnen Producten selbst, welche nun näher durchgegangen werden sollen. Es ist bei denselben in der nachstehenden Darstellung überall hinzugefügt, in wie weit der Verbrauch des Landes noch eine Zufuhr fremder Erzeugnisse erforderlich macht, oder die einheimische Production und der Standpunkt der Fabrication einen Export nach dem Auslande gestattet.

I. Producte des Landbaues.

Getraide und andre Nahrungsstoffe (breadstuffs).

Die Production von Nahrungsstoffen ist in den Verein. Staaten ausserordentlich gross, und in stetem Zunehmen begriffen. Ich stelle zwei Berechnungen über den jährlichen Ertrag der wichtigsten Cerealien, des Verbrauches des Landes selbst und des sich danach ergebenden Ueberschusses für die Ausfuhr voran. Die erstere stammt von einem Privatmanne her, und die letztere, welche ich nach No. 27 des „Freihafens“ von 1848 mittheile, aus officieller Quelle, nämlich von dem Steueramte in Washington. Ich brauche kaum darauf aufmerksam zu machen, dass die Richtigkeit aller derartigen Berechnungen immer sehr zweifelhaft bleibt, und so weichen auch die nachstehenden, weil

sie zum Theil von verschiedenen Grundsätzen ausgehen, in ihrem Resultate von einander ab Durch die Zusammenstellung verschiedener Angaben gelangt man aber am ersten zu Ergebnissen, welche sich der Wirklichkeit nähern, und deshalb halte ich es eben für richtig, auch verschiedene Vorlagen über den Gegenstand zu machen. Das Resultat wird man jedenfalls aus beiden Berechnungen ziehen können, dass die enorme Production America's von Cerealien selbst das Product in Europa wohl mit einer Concurrenz zu bedrohen im Stande ist.

A. Berechnung nach den Jahren 1844 und 45.

1) Production.

		1844	1845	Durchschnitt der beiden Jahre.
Mais	Bushels	421,953,000	417,899,000	419,920,000
Hafer	„	172,247,000	163,208,000	167,227,500
Waizen	„	95,607,000	106,548,000	101,077,500
Kartoffeln	„	99,493,000	88,392,000	93,942,500
Roggen	„	26,450,000	27,175,000	26,812,500
Buchwaizen	„	9,071,000	10,258,000	9,664,500
Gerste	„	3,627,000	5,160,000	4,393,800
Reis	„	1,862,650	1,496,150	1,679,400
Zusammen	Bushels			824,717,700

2) Consumption der Bewohner des Landes.

Mais, zu 5 Bushels ꝛ Kopf	Bush.	100,000,000
Waizen, „ 4 „	„	80,000,000
Kartoffeln 4 „	„	80,000,000
Roggen 1 „	„	20,000,000
Buchwaizen	„	9,664,500
Reis, (den Export von der Erndte gekürzt) „	„	730,415
	Bush.	290,394,915

3) Uebrigter Verbrauch im Lande, zur Aussaat, zu Futter, zum Destilliren, Brauen etc.

Mais (davon für Aussaat $7\frac{0}{10}$ von der Erndte)	Bush.	229,000,000
Hafer	„	167,227,500
Kartoffeln	„	13,942,500
Waizen	„	7,000,000
Gerste	„	4,393,800
Roggen ($7\frac{0}{10}$ für Aussaat)	„	3,187,875
	Bush.	424,751,675

4) Ueberschuss zum Export.

Mais	Bush.	90,920,000
Waizen	„	14,077,500
Roggen	„	3,624,625
Reis	„	948,985
	Bush.	<u>109,571,110</u>

Recapitulation.

Production	Bush.	824,717,700
Consumtion d. Bewohner . B.		290,394,915
Uebriger Verbrauch	„	424,751,675
Ueberschuss zum Export	„	<u>109,571,110</u>
	„	824,717,700

B. Berechnung nach dem Jahre 1847.

1) Production.

Mais	Bush.	539,350,000
Waizen	„	114,245,500
Roggen	„	29,222,700
Buchwaizen	„	11,673,500
	Bush.	<u>694,491,700</u>

2) Consumption der Bewohner des Landes.

Mais, zu 5 Bush. ꝯ Kopf	Bush.	103,732,000
Waizen, „ 3 „ „	„	62,239,200
Roggen „ $\frac{1}{2}$ „ „	„	10,373,200
Buchwaizen	„	6,000,000
	Bush.	<u>182,344,400</u>

3) Uebriger Verbrauch im Lande.

Mais, für Futter f. 5,289,516 Pferde, zu 5 B. ꝯ K.	Bsh.	26,447,580
„ „ „ 18,265,516 Stk. Rindv. „ 1 „ „ „	„	18,265,516
„ „ „ 25,000,000 „ Schaafe „ $\frac{1}{4}$ „ „ „	„	6,250,000
„ „ „ 35,000,000 „ Schweine 5 „ „ „	„	175,000,000
„ „ „ Federvieh	„	5,000,000
	Bsh.	<u>230,963,096</u>
Mais, zum Brennen . .	Bush.	25,000,000
Roggen, „ „	„	10,000,000
Waizen, zur Aussaat .	Bush.	11,424,550
Mais, „ „	„	6,000,000
Roggen, „ „	„	3,652,587
Buchwaizen, „ „	„	723,443
	Bush.	<u>287,763,676</u>

4) Ueberschuss zum Export.

Mais	Bush.	173,654,904
Waizen	„	40,581,750
Roggen	„	5,196,913
Buchwaizen	„	4,950,057
	Bush.	<u>224,383,624</u>

Recapitulation.

Production	Bush.	694,490,700
Consumtion d. Bewohner B.		182,344,400
Uebriger Verbrauch	„	287,763,676
Ueberschuss zum Export	„	<u>224,383,624</u>
	„	694,490,700

In der letzten Uebersicht ist der Ertrag von Kartoffeln, Hafer, Gerste und Reis nicht mit aufgenommen. Die Berechnung wird dadurch indess nicht verändert, da die Erndte von Reis gegen die übrigen Quantitäten (nach Busheln) wenig in Betracht kommt, und von den übrigen Producten fast nichts ausgeführt, sondern alles im Lande verbraucht wird. Es würde den obigen Zusammenstellungen zufolge das zum Export übrig bleibende Quantum von Cerealien demnach:

in den Jahren 1844 und 45 in runder Summe 110 Mill. Bushels
 und im Jahre 1847 „ „ „ 225 „ „

betragen haben, *) zu deren Abschiffung mehrere Tausend Schiffe von zusammen einigen Millionen Tons erforderlich gewesen wären. Da aber solche Quantitäten bekanntlich nicht exportirt werden, so möchte man bei der Frage, wo denn der grosse Ueberschuss, welcher im Lande zurückgelassen wird, bleibt, die Richtigkeit der gedachten Berechnungen bezweifeln. Dagegen ist jedoch zu erinnern, dass der Verbrauch des Landes in selbigen nur so gross angenommen worden, wie er zur Nahrung u. s. w. absolut erforderlich ist, und dass bei dem Ueberflusse an Lebensmitteln und der Billigkeit des Hauptnahrungstoffes Mais jetzt Vieles verloren geht oder unnöthigerweise verbraucht wird. Auch sind dabei die Vorräthe im ganzen Lande in Betracht zu ziehen. Indess auch angenommen, jene Zusammenstellungen enthalten Irrthümer; gewiss werden sie doch nicht in soweit täuschen, um nicht daraus abnehmen zu können, dass sich jährlich immer noch ein bedeutend grösserer

*) Das Abweichende dieser beiden Angaben liegt theils in der verschiedenen Berechnungsweise, theils auch in der seit den ersteren Jahren bedeutend vermehrten Production, namentlich von Mais.

Ueberschuss zur Ausfuhr ergibt, als nöthig ist, um die Nachfrage für das Ausland zu befriedigen.

Die vorstehende aus dem „Freihafen“ mitgetheilte Uebersicht ist mit folgenden Worten begleitet: „Das Steueramt knüpft an seine Berechnung die Schätzung der Bedürfnisse von Waizen, welche die in der Regel importirenden Länder durchschnittlich zu beziehen haben, und zwar für:

Gross-Brittanien	Bush.	20,000,000
Frankreich	„	5,000,000
Westindien	„	2,500,000
Britt. Nordamerica	„	2,600,000
Südamerica	„	1,900,000
Holland	„	1,000,000
zusammen		Bush. 33,000,000

und zieht daraus das Resultat, dass, ohne grosse Concurrenz auf den Märkten zu erregen, die Staaten diesen Bedarf befriedigen können, dabei aber die Concurrenz der europäischen Productionsländer zu bestehen haben. Hierfür wird nun herausgehoben, dass nach den Tabellen des Jahres 1843 von Mac Gregor der in Gross-Brittanien importirte Waizen unverzollt durchschnittlich 5 sh. 8 d. £ Bushel oder 1 $\text{\$}$ 37½ cts. americ. Währung koste, worunter der niedrigste der Odessa-Waizen sei, welcher in England nur 1 $\text{\$}$ 9½ cts. koste. Es frage sich also, ob die Staaten so wohlfeil produciren können, um der europäischen Concurrenz mit Erfolg zu begegnen, und es stelle sich heraus, dass inclusive der Landrente und der andern Kosten in den Staaten der Productionspreis von Waizen folgender sei:

in New-Hampshire	£ Bush.	$\text{\$}$ 1. 10.
im westl. New-York	„	„ — 64.
„ „ Ohio	„	„ — 50.
in Pennsylvanien	„	„ — 40.
in Michigan	„	„ — 37.
in Indiana	„	„ — 30.

Wenn man daher auch die noch auflaufenden ferneren Kosten und Fracht in Berechnung ziehe, so gehe doch genugsam hervor, dass die Staaten mit den andern Productionsländern sehr wohl concurriren können, der bedeutende Ueberschuss des Ertrages der Staaten werde aber allerdings eine Verminderung des Werthes herbeiführen, bis diese einen

Punct erreiche, wo grösserer Consum oder verminderte Production, als Folge der zu erzielenden schlechten Rente eintrete.“

Gesamtproduction von Nahrungsstoffen 1847.

Mais, Waizen, Roggen u. Buchwaizen, wie vorstehend	Bush.	694,490,700
Kartoffeln	≅	100,950,000
Bohnen und Erbsen	≅	50,000,000
Reis	≅	1,800,000
Hafer und Gerste (geschätzt)	≅	171,000,000
zusammen also ca.	Bush.	1,018,240,700

(ausser Früchten und andern Producten des Gartenbaues, deren Werth im Jahre 1840 schon zu 10 Mill. \$ geschätzt wurde.)

Es hatten von obigen Producten und den Fabricaten daraus bis zum Jahre 1846 nur Mehl und Reis für den Export ein wichtiges Interesse. Bei Eintritt der Theurung in Europa in jenem Jahre wurden aber ebenfalls ansehnliche Quantitäten von Waizen, Mais und Maismehl dahin ausgeführt. In wie weit Abschiffungen davon auch künftig dauernd werden fortgesetzt werden können, muss die Zeit zeigen. — Der Werth der Ausfuhr von Reis schwankte von 1821 bis 45 zwischen \$ 1,494,307 (1821) und \$ 2,744,418 (1833), und ergibt in diesen 25 Jahren einen Durchschnitt von ca. \$ 2,100,000. In demselben Zeitraume variirte der Ausfuhrwerth von Waizenmehl zwischen \$ 2,990,000 (1837) und \$ 10,143,615 (1840), einen Durchschnitt ergebend von ca. \$ 5,500,000, oder in Quantität, à 5 \$ ₣ Fass oder Barrel: 1,100,000 Fass, oder à 5 Bushels (das Aequivalent für 1 Barrel Mehl) an Waizen 5,500,000 Bush. Der jährliche Durchschnitt der Ausfuhr von 10 Jahren bis 30. Sept. 1846 von Waizen, Mais und Mehl ist:

von Waizenmehl . . . Bar.	1,215,170 . . .	\$ 6,638,417
≅ Waizen Bush.	640,143 . . .	≅ 633,776
≅ Mais	≅ 596,950	} . . ≅ 1,054,342
≅ Maismehl Bar.	213,455	
zusammen		\$ 8,326,535

Ausfuhr im Fiscaljahre 1846.

	nach Gr.-Britt.	nach allen Ländern.	Werth.
Waizenmehl Bar.	1,015,244 . .	2,289,476 . .	\$ 11,668,669
Maismehl	≅ 50,164 . .	298,790 . .	≅ 945,081
Waizen Bush.	984,398 . .	1,613,795 . .	≅ 1,681,975
			Latus \$ 14,295,725

	nach Gr.-Britt.	nach allen Ländern.	Werth.
Transp.			\$ 14,295,725
Mais Bush.	1,192,680	1,826,068	≅ 1,186,663
Roggen, Hafer u. Gerste	≅ 142,694	638,221	≅ 114,792
Roggenmehl Bar.		38,530	≅ 138,110
Schiffsbrodth		≅ 140,297	≅ 366,688
Kartoffeln Bush.		125,150	≅ 69,934
Reis Tierc.		124,007	≅ 2,564,991
zusammen			\$ 18,736,903

Ausfuhr nach Gross-Brittanien vom 1. Sept. 1846 bis 1. Aug. 47.

Waizenmehl . . . Bar.	2,773,421	\$ 17,827,236
Maismehl	≅ 795,583	≅ 3,082,332
Waizen Bush.	3,095,698	≅ 3,869,622
Mais	≅ 15,496,275	≅ 12,397,020
Roggen	≅ 77,552	≅ 62,042
Hafer	≅ 435,423	≅ 217,711
Gerste	≅ 271,103	≅ 149,102
		\$ 37,605,065

Ausfuhr vom 1. Sept. 1846 bis 31. August 1847 — 1 Jahr.

Nach Europa:

Getraide und Mehl (ohne Reis), Bush. 38,000,000 . . \$ 45,000,000

Nach allen Ländern:

Waizenmehl Bar.	4,599,729 à 6 \$	\$ 27,598,374
Maismehl	≅ 945,039 à 3¼ \$	≅ 3,071,376
Waizen Bush.	5,065,234 à 1¼ \$	≅ 6,331,572
Mais	≅ 17,272,815 à 80 cts.	≅ 13,818,252
oder,		\$ 50,819,574

5 Bush. Waizen zu 1 Bar. Mehl und 4 Bush. Mais zu 1 Bar. Maismehl gerechnet:

Waizen Bush.	28,063,879
Mais	≅ 21,052,971.

Der grösste Markt für Getraide und Mehl ist New-York, demnächst folgt New-Orleans, und dann Baltimore, Philadelphia und Boston. Für Reis ist jedoch Charleston der wichtigste Platz.

Waizen.

Der Waizenbau wird in allen Staaten der Union ausser in Florida und Louisiana getrieben. Von der Erndte von 1845 producirten:

die atlantischen Staaten und Michigan (17) . . 61,181,000 Bush.

und die Staaten des Mississippi-Thales (11) . . 45,362,000 „

Der Productionspreis ist im Innern des Landes (30), $37\frac{1}{2}$ bis 50 cts. H Bushel und steigt dann je näher den Küsten zu bis 1 \$ oder mehr. Der Durchschnittspreis von Weizen in 7 Jahren von 1839 bis 45 war in New-York 1 \$ 02 cts. H Bush. — Die Exporte von der Waizenerndte von 1845, d. h. Weizen und Mehl, betragen ca. $5\frac{0}{10}$ derselben, diejenigen vom Jahre bis 1. Sept. 1847 beinahe $25\frac{0}{10}$ der betreffenden Erndte.

Waizenmehl. (Flour.)

Die Qualität des Mehls der südlicheren Staaten, wie das von Richmond, Baltimore u. s. w. übertrifft in sofern dasjenige der nördlichen, weil es sich besser und länger conservirt. Die meisten Abschiffungen nach Süd-America und Westindien werden daher auch von Virginia, Maryland und Pennsylvanien aus beschafft. Die grössere Haltbarkeit, welche man dem Mehle dort zu geben weiss, wird, wie man allgemein behauptet, durch ein längeres und sorgfältiges Trocknen desselben bewirkt. — Das beste Mehl der nördlichen Staaten und überhaupt wohl der Union ist der Qualität an und für sich nach das Genesee-Mehl aus dem Staate New-York, welches 10 bis 20 cts. höher im Preise steht, als z. B. das Oswego-, Michigan- und Ohio-Mehl. Der Durchschnittspreis von Genesee-Mehl in 25 Jahren von 1823 bis 47 in der Stadt New-York, nach welchem sich im Allgemeinen die Preise des ganzen Landes reguliren, war: im Monat Januar . . . \$ 6. 16.

„ „ Februar . . . 6. 27.

„ „ März . . . 6. 23.

„ „ April . . . 6. 21.

„ „ Mai . . . 5. 83.

„ „ Juni . . . 5. 89.

„ „ Juli . . . 5. 72.

„ „ August . . . 5. $62\frac{1}{2}$.

„ „ Septbr. . . . 5. $70\frac{1}{2}$.

„ „ October . . . 5. 88.

„ „ Novbr. . . . 6. 08.

„ „ Decbr. . . . 6. 18.

einen Monats-
durchschnitt H Jahr
von beinahe 6 \$
 H Barrel ergebend.

Die Preise schwankten zwischen \$ 4. $12\frac{1}{2}$. (Juli 1846) und 11. 25. (März 37) und waren am billigsten in den Jahren von 1843 bis 46. Durchgehends stellten sie sich in den Sommermonaten am niedrigsten.

Der jährliche Durchschnittspreis von Mehl überhaupt in 50 Jahren von 1795 bis 1844 ist \$ 8. 14., weil in den früheren Jahren der Preis bedeutend höher war, als in neuerer Zeit. 1796 stand er \$ 16. — Die Jahres-Durchschnittspreise von 1840 bis 47 ergeben aber nur folgende Ziffern: (für Genesee-Mehl)

für 1840.	\$ 5. 40.	für 1844	\$ 4. 58.
„ 1841	„ 5. 54.	„ 1845	„ 4. 98.
„ 1842	„ 5. 58.	„ 1846	„ 5. 16.
„ 1843	„ 5. 06.	„ 1847	„ 6. 40.

Die meisten Mühlen in den Staaten werden durch Wasser getrieben. Welche grossartigen Anlagen der Art es giebt, möge die Angabe zeigen, dass in einem Etablissement in Rochester (in New-York) in 24 Stunden beinahe 800 Fässer Mehl gemahlen, gebeutelt und gepackt wurden. 5 Bushel Weizen werden auf 1 Barrel Mehl von 196 \bar{H} engl. gerechnet. An Quantität sind es freilich nur $4\frac{1}{2}$ Bush.; das andre halbe Bushel wird im Werthe für die Fabrication angenommen. Der relative Werth zwischen Weizen und Mehl ist daher 1 \$ H Bush. und 5 \$ H Barrel.

Mais und Maismehl. (*Indian corn* und *meal*.)

Der Maisbau wird ohne Ausnahme in allen Staaten der Union getrieben. Von der Erndte von 1845 producirten:

- die atlantischen Staaten und Michigan (18) . . . 125,448,000 Bush.
- und die Staaten d. Mississippi-Thales (12) . . . 292,451,000 „

Die Exporte von der Maiserndte, d. h. Mais und Mehl ergeben für die 10 Jahre von 1836 bis 1845, also für gewöhnliche Jahre, einen Durchschnitt von 1,256,536 Bushels, und betragen demnach auf die Erndte, diese durchschnittlich zu 420 Mill. Bush. angenommen, nicht einmal $\frac{3}{8}\%$. Der Export von 1846 betrug auf die Jahrerndte aber etwas über $\frac{2}{3}\%$, und der von 1847 ca. $4\frac{1}{2}\%$. Die grosse Billigkeit dieses nahrhaften Getraides macht dasselbe zu dem Hauptnahrungsmittel der Menge. Man nimmt nämlich an, dass der Bush. Mais im Allgemeinen zu $12\frac{1}{2}$ cts. mit Nutzen producirt werden kann, und hört es wiederholt, dass der Bauer in den westlichen Staaten fast überall es vorziehen würde, zu 10 bis 15 cts. den Bush. Mais, statt zu 50 cts. den Bush. Weizen zu gewinnen. Die Transportationskosten sind auf Mais natürlich weit grösser als auf Weizen. Der Durchschnittspreis von Mais in den 5 Jahren von 1841 bis 1845 war in New-Orleans 40 cts. und in New-York 56 cts.

⌘ Bush., und da in diesen Jahren die Getraidepreise besonders niedrig standen, so kann man wohl annehmen, dass die beiden ebengenannten Preise auch die niedrigsten sind, zu welchen durchschnittlich der Artikel an den Seeplätzen zum Export geliefert werden kann. — Ein Durchschnittspreis von Maismehl mag in New-York gegen $2\frac{1}{2}$ \$ ⌘ Barrel von 196 ℥ engl. sein. 4 Bush. Mais werden gleich 1 Barrel Meal gerechnet, nämlich $3\frac{1}{2}$ an Quantität und $\frac{1}{2}$ für die Fabrication, so dass sich das Product zum Fabricat im Preise verhält ungefähr wie $62\frac{1}{2}$ cts. ⌘ Bush. zu $2\frac{1}{2}$ \$ ⌘ Bar.

Roggen, Gerste und Buchwaizen.

Die Production ist nicht sehr bedeutend, eben so wenig der Export. Die Durchschnittspreise mögen in New-York etwa sein:

von Roggen und Gerste ca. $62\frac{1}{2}$ à 70 cts. ⌘ Bush.

⌘ Buchwaizen ⌘ 55 à 60 ⌘

und diejenigen von:

Hafer und Kartoffeln,

welche ebenfalls nicht zu einem Belange ausgeführt werden:

von Hafer ca. $37\frac{1}{2}$ à 45 cts. ⌘ Bush.

⌘ Kartoffeln ⌘ 50 ⌘

Reis.

Von der Erndte von 1845 producirten:

Süd-Carolina 66,500,000 ℥

Georgia 14,500,000 ⌘

Louisiana 3,800,000 ⌘

Nord-Carolina 3,000,000 ⌘

Mississippi 975,000 ⌘

Florida 675,000 ⌘

Alabama 280,000 ⌘

Kentucky 17,000 ⌘

Tennessee 9,000 ⌘

Arkansas 6500 ⌘

Virginia 2500 ⌘

zusammen . . . 89,765,000 ℥

oder à ca. 60 ℥ ⌘ Bush. = 1,496,000 Bushel. Nördlich vom Staate Virginia wird der Anbau nicht getrieben.

Das Ausdreschen des Reis geschieht entweder durch Mühlen, Maschinen oder mit Flegeln, wovon letztere Methode beim nachherigen

Entschälen und Reinigen das beste Resultat giebt. Von den Ausfuhren wird ein Theil in rohem Zustande (als „paddy“) abgeschifft, das Meiste aber schon vorher an Ort und Stelle entschält und gereinigt. Von den Dampf- und Wassermühlen, die zu dem Zwecke an verschiedenen Plätzen in Operation sind, folgen hier einige Angaben über deren Production.

Versuche in Dampfmühlen mit feinem rohen Reis. (Fair rough rice.)

In Georgestown, in einer Mühle mit 20 Mörsern — Zeit 60 Stunden.

3000 Bush.	lieferten	144½ Tiercen	à 600 ₰ Netto	=	86,700 ₰ prime
		7	∕ ∕	=	4200 ∕ middling
		6	∕ ∕	=	3600 ∕ small
					<u>94,500 ₰ Reis</u>

und 320 Bush. Reismehl.

In Charleston, in einer Mühle mit 30 Mörsern — Zeit 36 Stunden.

3000 Bush.	lieferten	148½ Tiercen	à 600 ₰ Netto	=	89,100 ₰ prime
		3	∕ ∕	=	1800 ∕ middling
		3	∕ ∕	=	1800 ∕ small
					<u>92,700 ₰ Reis</u>

und 330 Bush. Reismehl.

In Charleston, in einer Mühle, welche statt Mörsern Drath-Karden hat, mit 4 Reibern — Zeit 48. Stunden.

3000 Bush.	lieferten	144 Tiercen	à 600 ₰ N.	=	86,400 ₰ prime
	ca.	½	∕ ∕	=	369 ∕ middling
		2	∕ ∕	=	1323 ∕ small
					<u>88,092 ₰ Reis</u>

und 226 Bush. Reismehl.

Der Ertrag aus einem Bushel Paddy ist also durchschnittlich ca. 30 ₰ gereinigter Reis und $\frac{1}{10}$ Bush. Reismehl, und 20 à 21 Bush. liefern eine Tierce von 600 ₰ Reis.

Im Jahre 1823 wurde der erste Paddy exportirt. Die Ausfuhren von Charleston, von welchem Platze das Hauptquantum der Reiserndte abgeschifft wird, betragen:

Von Octob. zu Oct.	Tierces gereinigten Reis.	Bushel	Paddy, oder in Tierces à 21 B.	Zusammen Tierces.
1834 — 35	59,745	317,594	∕ 15,123	74,868
1835 — 36	62,065	356,752	∕ 16,942	79,007
1836 — 37	38,981	512,808	∕ 24,415	63,396
1837 — 38	35,493	336,442	∕ 16,021	51,514

Von Octob. zu Oct.	Tierces gereinigten Reis.	Bushel	Paddy oder in Tierces à 21 B.	Zusammen Tierces.
1838 — 39	41,217	470,412	22,400	63,617
1839 — 40	48,257	431,306	20,538	68,795
1840 — 41	53,570	455,592	21,695	75,265
1841 — 42	54,516	445,685	21,223	75,739
1842 — 43	57,574	294,018	14,001	71,575
Jahr 1844	60,182	483,595	23,028	83,210
1845	43,338	561,409	26,733	70,071
1846	38,029	346,230	16,487	54,516

Der Gesamtexport aus den Verein. Staaten betrug durchschnittlich ₹ Jahr von 1835 bis 41 99,650 Tierces; und 1846 124,007 T., wovon nach England 38,300, nach Frankreich 14,000, nach Cuba 19,000 und nach Deutschland 15,500 T. gingen.

Der Durchschnittspreis der Reiserndte war:

1830	$\$ 2\frac{5}{8}$	1835	$\$ 3\frac{1}{4}$
1831	$\approx 2\frac{3}{8}$	1836	$\approx 3\frac{7}{16}$
1832	$\approx 2\frac{13}{16}$	1837	$\approx 3\frac{11}{16}$ $\text{₹} 100\text{₹}$.
1833	$\approx 2\frac{5}{8}$	1838	$\approx 4\frac{1}{16}$
1834	$\approx 3\frac{3}{16}$	1839	$\approx 2\frac{1}{2}$

Später fiel der Preis; 1842 stand er unter 2 \$, stieg dann 1846 und 1847 bis $5\frac{1}{2}$, und schwankte 1848 zwischen 3 und 4 \$. Der Preis von rohem Reis variirte in Charleston von 1832 bis 1844 von 60 cts. bis 1 \$ ₹ Bushel, und ist im Ansatz ungefähr viermal so hoch als der gereinigte Reis $\text{₹} 100\text{₹}$ werth ist. Wenn z. B. der Bushel Paddy 1 \$ kostet, gelten 100 ₹ Reis 4 \$.

Baumwolle.

Es ist schwer zu bestimmen, wann Baumwolle in den Verein. Staaten zuerst gebaut worden ist. Einige behaupten, dass schon 130 Jahre vor der Revolution, Andre, dass im Jahre 1666 der erste Versuch gemacht worden ist. Gewiss scheint es aber zu sein, dass 1736 an dem östlichen Ufer der Chesapeake Bai, und 40 Jahre später in Maryland, New-Jersey, Delaware und Süd-Carolina kleine Quantitäten gewonnen wurden. Aus allen Angaben erhellet übrigens, dass erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der Anbau und Export von einiger Bedeutung geworden. Zu erfahren, wie gross die Ausfuhr vor und zu jener Zeit war, ist interessant, wenn man sich dagegen die jetzige enorme Production denkt. Es wurden nämlich verschifft:

1748	7 Säcke, werth £ 3. 11. 5. $\frac{1}{2}$ Sack.
1754	7 „
1770	10 Ballen
1784	8 Säcke
1785	14 „
1786	6 „
1787	109 Säcke
1788	389 „
1789	842 „
1790	810 „

Seit dem Jahre 1790 hat die Cultur von Baumwolle und der Export derselben fast fortwährend in ausserordentlichem Maasse zugenommen, wie nachstehende Tabelle zeigt.

Jahr	Auf der ganzen Erde. Production in Millionen C^{b} .	Procentantheile der Verein. St. an d. Gesamtproduction der Erndte.	In den Vereinigten Staaten				
			Production in Mill. C^{b}	Durchschnittspreis d. Erndte in Cents $\frac{1}{2}$ C^{b} .	Also Werth derselben in Mill. Doll.	Export in Mill. C^{b}	Verbrauch im Lande in Mill. C^{b} .
1790			1 $\frac{1}{2}$	14 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$	
1791	490	0, 4	2	26	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{5}$	
1792			3	29	$\frac{9}{10}$	$\frac{3}{20}$	
1793			5	32	1 $\frac{3}{5}$	1 $\frac{1}{2}$	
1794			8	33	2 $\frac{7}{10}$	1 $\frac{13}{20}$	
1795			8	36 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{9}{10}$	6	
1796			10	36 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{5}$	6	
1797			11	34	3 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	
1798			15	39	5 $\frac{9}{10}$	9	
1799			20	44	8 $\frac{4}{5}$	9	
1800			35	28	9 $\frac{4}{5}$	17	
1801	520	9, 2	48	44	21	20	
1802			55	19	10 $\frac{1}{2}$	27	
1803			60	19	11 $\frac{1}{2}$	41	
1804			65	20	13	38	
1805			70	23	16	40	
1806			80	22	17 $\frac{1}{2}$	37	
1807			80	21 $\frac{1}{2}$	17	66	
1808			75	19	14 $\frac{1}{4}$	12	
1809			82	16	13	53	
1810			85	16	13 $\frac{1}{2}$	93	
1811	555	14, 4	80	15 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	62	
1812			75	10 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{9}{10}$	29	
1813			75	12	9	19	
1814			70	15	10 $\frac{1}{2}$	17	
1815			100	21	21	83	
1816			124	29 $\frac{1}{2}$	36 $\frac{1}{2}$	81	
1817			130	26 $\frac{1}{2}$	34 $\frac{1}{2}$	95	
1818			125	34	42 $\frac{1}{2}$	92	
1819			167	24	40	88	
1820			160	17	27	127	
1821	630	28, 5	180	16	29	124	

Jahr	Auf der ganzen Erde. Production in Millionen ₣.	Procentantheile der Verein. St. an d. Gesamtproduction der Erndte.	In den Vereinigten Staaten				
			Production in Mill. ₣	Durchschnittspreis d. Erndte in Cents $\frac{\text{¢}}{\text{₣}}$	Also Werth derselben in Mill. Doll.	Export in Mill. ₣	Verbrauch im Lande in Mill. ₣.
1822			210	16 $\frac{1}{2}$	34 $\frac{1}{2}$	144	
1823			185	11	20 $\frac{1}{2}$	173	
1824			215	15	32 $\frac{1}{4}$	142	
1825			255	21	53 $\frac{1}{2}$	176	
1826			250	11	27 $\frac{1}{2}$	204	
1827			270	9 $\frac{1}{2}$	25 $\frac{1}{2}$	294?	43 $\frac{1}{2}$
1828			325	10 $\frac{1}{4}$	33 $\frac{3}{10}$	210	50 $\frac{1}{2}$
1829			360	10	36	264	50
1830			410	10	41	298	53
1831	820	53	436	9 $\frac{1}{4}$	40	277	77 $\frac{1}{2}$
1832			414	10	41 $\frac{1}{2}$	372	73 $\frac{1}{2}$
1833			449	11	49	324	82
1834	940	56,5	530	12 $\frac{1}{2}$	66 $\frac{1}{4}$	431	82 $\frac{3}{4}$
1835			527	16 $\frac{1}{2}$	87	430	91 $\frac{1}{2}$
1836			571	16 $\frac{5}{6}$	97	460	99
1837			597	14 $\frac{1}{8}$	84	490 $\frac{1}{2}$	93
1838			756	10 $\frac{1}{3}$	78	661	103
1839			570	14	80	451	116 $\frac{1}{2}$
1840			915	8	73	788	124
1841			686	10	68 $\frac{1}{2}$	551 $\frac{1}{2}$	125
1842			708	8	56 $\frac{1}{2}$	615	113
1843			1000	6	60	844	137
1844			853	8	68	684	146
1845	1550	65	1007	6	60 $\frac{1}{2}$	875	164
1846			883	7	62	700	178
1847			750	11	82 $\frac{1}{2}$	521	180
1848			986			780	224

Diese Tabelle kann im Einzelnen nicht auf völlige Genauigkeit Anspruch machen; sie genügt aber, um die steigende Vermehrung der Production, des Exportes und des eignen Verbrauches, so wie das Schwanken der Preise im Allgemeinen zu zeigen. *)

*) In der letzten Hälfte der Tabelle bedeutet die Jahreszahl die Saison vom 1. Sept bis 31. Augst. Die Schätzung der Gesamtproduction der Erde ist diejenige, welche bei früheren Berechnungen vom Staatssecretair angenommen worden. Ich möchte jedoch vermuthen, dass dieselbe etwas zu gering ist, und dass namentlich die Production von China darin nicht hoch genug angeschlagen ist.

Antheil der verschiedenen Staaten an der Production, in Mill. \mathcal{F} .

	1791.	1801.	1811.	1821.	1826.	1833.	1834.	1840.	1845.
Süd-Carolina	1½	20	40	50	70	73	65	62	45
Georgia	½	10	20	45	75	88	75	163½	205
Virginia		5	8	12	25	13	10	3½	2½
Tennessee		1	3	20	45	50	45	28	48
Nord-Carolina		4	7	10	18	10	9	52	40
Louisiana			2	10	38	55	62	152½	185
Alabama				20	45	65	85	117	145
Mississippi				10	30	70	85	193½	235
Arkansas					¼	¾	½	6	17
Kentucky								¾	1½
Illinois								⅕	¼
Missouri								⅛	⅕
Florida								12	12

Bestimmungen der Ausfuhrn. (Quantität in Ballen.) *

	Nach Gross-Britt.	Frankreich.	Dem übrigen nördl. Europa.	andern Häfen.	Total.
1835	722,718	252,470	29,803	18,508	1,023,499
1836	771,148	266,188	54,889	24,378	1,116,603
1837	850,786	260,722	26,437	30,480	1,168,425
1838	1,165,155	321,480	63,099	25,895	1,575,629
1839	798,418	242,243	21,517	12,511	1,074,689
1840	1,246,791	447,465	103,232	78,515	1,876,003
1841	858,742	348,776	56,279	49,480	1,313,277
1842	935,631	398,129	79,956	51,533	1,465,249
1843	1,469,711	346,139	117,794	76,493	2,010,137
1844	1,202,498	282,685	69,053	75,254	1,629,490
1845	1,439,306	359,357	134,501	150,592	2,083,756
1846	1,102,369	359,703	86,692	118,028	1,666,792
1847	830,909	241,486	75,689	93,138	1,241,222

*) Nach angestellten Untersuchungen über das Gewicht der Ballen in den Jahren 1845 und 1846 wogen dieselben durchschnittlich:

in New-Orleans 450 und 450 \mathcal{F}	in Süd-Carolina 360 und 360 \mathcal{F}
≙ Mobile 489 ≙ 480 ≙	≙ Virginia . . . 360 ≙ 360 ≙
≙ Florida 415 ≙ 430 ≙	≙ Nord-Carolina 360 ≙ 360 ≙
≙ Georgia 415 ≙ 430 ≙	Gesammt-Durchschnitt 440 und 430 \mathcal{F} .

Andre berechnen den Durchschnitt zu 416 \mathcal{F} ; wieder andre zu 428 \mathcal{F} . Bei den vorangehenden Tabellen habe ich nur 420 \mathcal{F} angenommen.

Antheil der verschiedenen Staaten und Städte an der Ausfuhr.

(Quant. in Ballen.)

	Louisiana. *) New-Orleans.	Alabama. Mobile.	Süd-Carolina. Charleston.	New-York. New-York.	Georgia. Savannah.	Uebrige Staaten.
1835	412,281	115,437	160,413	147,304	146,126	41,938
1838	631,437	225,060	246,467	161,950	229,798	80,917
1841	656,816	216,239	162,275	149,569	85,596	42,782
1844	718,417	269,526	181,333	287,301	130,964	41,949
1847	565,007	190,221	190,336	134,508	119,321	41,829

Unter den verschiedenen Qualitäten von Baumwolle nimmt die sogenannte Sea Island-Baumwolle (*long staple* oder *black-seed cotton*) den ersten Rang ein. Sie gedeiht nur auf gewissen Stellen in der Nähe der Küste von Süd-Carolina und Georgia. Die Production davon betrug durchschnittlich ℥ Jahr ungefähr:

von 1805 bis 17 79,500,000 ℥

„ 1821 „ 30 107,000,000 „

„ 1830 „ 40 79,000,000 „

Bis zum Jahre 1805 machte man keinen Unterschied im Preise zwischen dieser und andrer feiner Baumwolle; von der Zeit an aber wird sie bedeutend höher bezahlt. Die Durchschnittspreise waren beispielsweise:

1806 . . 30 cts. — 1811 . . 26 cts. — 1816 . . 47 cts.

1821 . . von $12\frac{1}{2}$ bis 30 nach Qualität, oder durchschn. $21\frac{1}{4}$ cts.

1825 . . „ 15 „ 42 „ „ „ „ 28 $\frac{1}{2}$ „

1829 . . „ 9 „ 21 „ „ „ „ 15 „

1834 . . „ $13\frac{1}{2}$ „ 26 „ „ „ „ 19 $\frac{3}{4}$ „

1837 . . „ 12 „ 40 „ „ „ „ 26 „

Der Export betrug im Durchschnitt ℥ Jahr:

von 1805 bis 1820 6,300,000 ℥

„ 1821 „ 1841 10,000,000 „

Die übrigen Gattungen werden in New-Orleans, Alabama, Florida und Upland Baumwolle unterschieden, unter welcher letzterer das Product der nördlicher belegenen Staaten verstanden wird. Die N.-Orleans Baumwolle oder vielmehr die der südlichen Staaten ist bekanntlich die feinste. Die Preise der verschiedenen Qualitäten jener Sorten werden nach der Liverpooler Classification notirt. So schwankten dieselben z. B. vom 1. Jan. 1847 bis 1. Jan. 1848 in New-York:

*) Zum Theil sind die Abschiffungen von Mississippi unter Louisiana mit einbegriffen.

Ordinary.	Middling.	Fair.	Fully fair.	Grod fair.
von $12\frac{1}{4}$ à $12\frac{1}{2}$	. 13 à $13\frac{1}{4}$	. $13\frac{1}{2}$ à 14	. 14 à $14\frac{1}{2}$	. $14\frac{1}{2}$ à 15 cts
bis $6\frac{1}{2}$ à $6\frac{3}{4}$	. $6\frac{3}{4}$ à $7\frac{1}{2}$	. $8\frac{1}{8}$ à $8\frac{1}{4}$	. $8\frac{3}{8}$ à $8\frac{1}{2}$	. $8\frac{3}{4}$ à 9

die Qualität: *middling to fair* fluctuirte in New-Orleans:

Von Sept. bis Sept.

1842-3	von $4\frac{1}{2}$ à 7	bis $5\frac{3}{4}$ à 8
1843-4	∕ $5\frac{3}{4}$ à 8	∕ $8\frac{3}{4}$ à 10
1844-5	∕ $4\frac{3}{8}$ à $6\frac{1}{4}$	∕ $6\frac{1}{4}$ à $7\frac{3}{4}$
1845-6	∕ $6\frac{1}{2}$ à 8	∕ 7 à $8\frac{1}{2}$
1846-7	∕ $7\frac{1}{2}$ à 9	∕ $11\frac{1}{2}$ à 13

und die Preise von feiner Upland im Vergleiche zu feiner New-Orleans Baumwolle variirten:

	Fair Upl.	Fair N.-Orl.
1844-5 . . .	von $5\frac{5}{8}$ à $5\frac{3}{4}$	. . . . . $6\frac{1}{8}$ à $6\frac{3}{8}$
	bis 8 à $8\frac{3}{4}$	. . . . . $8\frac{3}{4}$ à 9
1845-6 . . .	von $7\frac{1}{2}$ à $7\frac{3}{4}$	. . . . . $8\frac{1}{4}$ à $8\frac{1}{2}$
	bis 9 à $9\frac{1}{2}$	. . . . . $9\frac{3}{4}$ à 10
1846-7 . . .	von $9\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$	. . . . . $9\frac{3}{4}$ à 10
	bis $13\frac{1}{4}$ à $13\frac{1}{2}$	. . . . . $13\frac{3}{4}$ à $14\frac{1}{4}$

Man rechnete, dass im Jahre 1848 mit der Cultur von Baumwolle 800,000 Menschen beschäftigt waren, und das in derselben angelegte Capital sich zu 650 Mill. \$ belief. Der Anbau erstreckte sich über 4 Mill. Acres, und der Ertrag eines Acres wurde auf zwischen 180 und 250 fl , durchschnittlich auf ca. 200 fl Baumwolle geschätzt.

Taback.

Die Erndte betrug:

1839-40 . . .	219,613,319 fl	1844-45 . . .	187,422,000 fl
1840-41 . . .	240,187,118 ∕	1847-48 . . .	219,964,000 ∕

Von der Erndte von 1844-45 producirten:

Kentucky . . .	63,310,000 fl	Connecticut . . .	794,000 fl
Tennessee . . .	37,109,000 ∕	Pennsylvania . . .	535,000 ∕
Virginia . . .	30,218,000 ∕	Alabama	341,000 ∕
Maryland . . .	17,920,000 ∕	Florida	260,000 ∕
Missouri	13,744,000 ∕	Georgia	195,000 ∕
Nord-Carolina .	10,373,000 ∕	Mississippi	193,000 ∕
Ohio	7,576,800 ∕	Massachusetts . . .	123,000 ∕
Indiana	3,520,000 ∕	Süd-Carolina . . .	40,000 ∕
Illinois	1,168,000 ∕		

Der Anbau wird schon seit 1616 getrieben, und auch der Export war schon von jeher von Bedeutung. Von 1790 bis 1840 schwankte derselbe mit Ausnahme einiger Jahre zwischen 61 und 120,000 Oxh. jährlich.

Export von rohem und fabricirtem Taback.

Durchschnitt der Jahre.	Oxhoft.	Roher Taback. Werth.	Werth ₤ Oxhoft.	Werth des fabric. Tab.	Gesamtwerth des Exports.
von 1821-27 .	81,003	\$ 5,864,227	\$ 73. 53.	\$ 183,790	\$ 6,048,017
„ 1828-34 .	85,982	„ 5,553,247	„ 73. 53.	„ 265,061	„ 5,849,749
„ 1835-41 .	107,275	„ 9,112,928	„ 85. 92.	„ 586,916	„ 9,698,641

Im Jahre.	Oxhoft oder ₤ . (à 1200 ₤ p. Oxh.)	Werth. ₤ Oxh.	Werth. d. rohen Tab.	Werth. d. fabr. Tab.	Gesamtwerth.	
1840	119,484	143,380,800	\$ 81. 05.	\$ 9,883,957	\$ 813,671	\$ 10,697,628
1841	147,828	177,393,600	85. 09.	12,576,703	873,877	13,450,580
1842	158,510	190,452,000	60. 11.	9,540,755	525,490	10,066,245
1843	94,454	113,344,800	49. 23.	4,650,979	278,319	4,929,298
1844	163,942	196,730,400	51. 50.	8,397,255	536,600	8,933,855
1845	147,168	176,601,600	50. 75.	7,469,819	538,498	8,008,317
1846	147,998	177,597,600	57. 30.	8,478,270	695,914	9,174,184

Der Durchschnitt von 10 Jahren von 1836 bis 45 ergibt folgenden Antheil der fremden Länder am Export:

England.	Hansestädte.	Holland.	Frankreich.	Italien.	Andre Länder.
31,168	30,733	24,089	14,264	1636	21,428 Oxh. roh. Tab.
England u. Coloniën.					1,555,000 ₤ fabric. Tab.

Die Hauptmärkte für Taback sind New-Orleans, Baltimore und Richmond. Von ersterem Platze wurden von 1838 bis 48 durchschnittlich ₤ Jahr 60,000 Oxhoft exportirt.

Von fremdem fabricirten Taback wird nichts von Bedeutung zugeführt. Die Einfuhr von Cigarren ist jedoch nicht unansehnlich; sie betrug 1846 an Werth \$ 1,282,861 (grösstentheils von Havana).

Zucker.

Die Erndte von 1844-45 wurde auf 226,026,000 ₤ geschätzt, wovon auf Louisiana 175 Mill. ₤ kamen, und der Rest grösstentheils als das Product des Zucker-Ahornbaumes sich auf die meisten der übrigen Staaten vertheilt. Louisiana ist demnach der einzige Staat, in welchem bis jetzt der Anbau des Zuckerrohrs in ausgedehntem Maasse betrieben wird. Die Erndte betrug in demselben zu verschiedenen Zeiten:

1817-18 . . . 25,000 Oxhocht.	1841-42 . . . 125,000 Oxhocht.
1822-23 . . . 30,000 /	1842-43 . . . 140,000 /
1830-31 . . . 75,000 /	1843-44 . . . 100,000 /
1840-41 . . . 120,000 /	1844-45 . . . 200,000 /

Der Ertrag eines Oxhoftes wird zu 1000 ₰ Netto Zucker und 45 bis 50 Gallons Molasse gerechnet. — Die Anzahl der Plantagen in Louisiana wurde 1844 mit 762 angegeben, und das im Anbau und der Fabrication angelegte Capital zu 60 Mill. \$. Im Jahre 1848 soll die Zahl der Plantagen über 1200 betragen haben.

In den Staaten Texas, Florida und Süd-Carolina lenkt man jetzt besonders die Aufmerksamkeit auf eine Erweiterung des Zuckerbaues hin. Es bleibt auch wohl keinem Zweifel unterworfen, dass derselbe künftig eine weit grössere Ausdehnung finden wird, da die jetzige Production den Verbrauch des Landes noch lange nicht deckt, und die Einfuhr fremder Zuckern in der Union mit einem Zoll von 30 $\frac{0}{100}$ belegt ist. Rechnet man:

die Production von Louisiana jetzt zu	220,000,000 ₰
diejenige der übrigen Staaten zu	60,000,000 /
und fügt die Einfuhr fremder Zuckern, welche	
von 1837 bis 46 durchschnittlich ₰ Jahr	131,600,000 /
betrug, hinzu, so ergibt sich nach Kürzung	<hr/>
desjenigen, was in fabricirtem Zustande	411,600,000 ₰
ausgeführt wird, ca.	4,100,000 /

im Ganzen eine Consumption von ca. 407,500,000 ₰

oder 20 ₰ ₰ Kopf der Bevölkerung.

Die Einfuhr von fremden Zuckern und Molassen betrug 1846 im Ganzen:

Roher Zucker	127,775,496 ₰	\$ 5,429,350
Molasse	250,366,842 /	3,332,297
Raffin. Zucker		17,907
		<hr/>
		\$ 8,779,554

dagegen die Ausfuhr von raffinirtem Zucker / 392,312

Rechnet man die Production und Einfuhr von Molasse nur zu 300 Mill. ₰, so würde dies eine Consumption von Zucker und Molasse zusammen von 35 ₰ auf den Kopf der Bevölkerung ergeben.

Die Preise schwankten in New-Orleans:

v. Sept. bis Sept.	von Zucker.	von Molasse.
1842—43 . . .	von 2 à $4\frac{3}{4}$ bis 5 à $6\frac{1}{4}$. . .	von 9 à 11 bis 19 à 22 cts. ¢ fl
1843—44 . . .	$\cong 4\frac{1}{2}$ à $6\frac{3}{4}$ $\cong 5$ à $7\frac{1}{2}$. . .	$\cong 14$ à 20 $\cong 23$ à 26 \cong
1844—45 . . .	$\cong 2\frac{3}{4}$ à $5\frac{1}{4}$ $\cong 5\frac{1}{2}$ à 7 . . .	$\cong 14\frac{1}{2}$ à 16 $\cong 26$ à 28 \cong
1845—46 . . .	$\cong 4$ à $6\frac{1}{4}$ $\cong 6$ à $7\frac{1}{2}$. . .	$\cong 15$ à 20 $\cong 24$ à 27 \cong
1846—47 . . .	$\cong 4\frac{1}{2}$ à 7 $\cong 6\frac{1}{4}$ à 9 . . .	$\cong 15$ à 22 $\cong 26$ à 30 \cong

Hanf und Flachs.

Die Production von 1845 wird mit 37,500 Tons angegeben, und die von Hanf allein für 1847 mit ca. 25,000 Tons, wovon Kentucky 10 à 12,000, und Missouri und Illinois 12 à 15,000 Tons producirten. Der Anbau von Hanf hat erst in 1841 einige Bedeutung erlangt, und seitdem sehr zugenommen, wie aus folgenden in New-Orleans von dem Innern angekommenen Quantitäten zu ersehen:

1841 . . .	450 Ballen	1845 . . .	46,274 Ballen
1842 . . .	1211 \cong	1846 . . .	30,980 \cong zu ca. 375 fl
1843 . . .	14,873 \cong	1847 . . .	60,238 \cong
1844 . . .	38,062 \cong		

Die Preise stellten sich durchschnittlich etwa:

1842—43 . . .	\$ 80 — ¢ Ton	1845—46 . . .	\$ 55 à 60 ¢ Ton
1843—44 . . .	$\cong 66$ — \cong	1846—47 . . .	$\cong 90$ à 100 \cong
1844—45 . . .	$\cong 60$ à 80 \cong		

Die Erhöhung des letzteren Preises hatte ihren Grund in einem starken Exporte, und in dem Ausbleiben der Zufuhren von Europa.

Das Meiste der obigen in New-Orleans angelangten Quantitäten wurde nach den nördlichen Staaten, und im letzten Jahre auch etwas nach Europa verschifft. Die Einfuhr von fremdem Hanf und Flachs, namentlich von russischem, ist dagegen im Abnehmen begriffen. Sie betrug in den Jahren 1845 und 46 durchschnittlich ¢ Jahr:

von russischem Hanf etc.	\$ 162,745	} zus. \$ 663,895.
\cong Manila-Hanf	$\cong 347,727$	
\cong ostind. Jute u. anderm Flachs . . .	$\cong 100,000$	
und von europäischem	$\cong 53,423$	

Hopfen.

Er wird hauptsächlich in den New-England-Staaten und New-York gebaut. Die Production wurde 1846 zu 10,350 Ballen zu 150 à 200 fl angegeben. Exportirt wurden:

1844 6000 Ballen.
 1845 für . . . \$ 90,341
 1846 \approx . . . \approx 41,692 . . . ca. 287,000 Th

grösstentheils nach Deutschland, England und Frankreich.
 Im Jahre 1844 stiegen die Preise in Boston von $9\frac{1}{2}$ à 10 cts. Th bis 14, und 1846 von 10 bis 25 in Boston, und über 30 cts. in New-York.

Einige fernere Producte des Landbaues, und landwirthschaftlicher Gewerbe überhaupt.

Indigo. — Der Anbau wurde im vorigen Jahrhundert in Louisiana in einiger Ausdehnung betrieben, ist jetzt aber ganz vernachlässigt. — Die Einfuhr von fremdem Indigo betrug 1845 und 46 durchschnittlich Th Jahr an Werth \$ 880,600.

Leinsaat. — Export 1845 für \$ 81,978
 \approx 1846 \approx \approx 165,438 . . . 108,000 Bushels,

hauptsächlich nach England.

Heu. — Production 1845: 14,065,000 Tons.

Wein. — Production 1840: nur 124,734 Gallons. Seitdem wird der Weinbau aber in mehreren der südlichen Staaten in weit grösserer Ausdehnung betrieben.

Die Einfuhr fremder Weine betrug durchschnittlich Th Jahr nur:

1838—41 . . . \$ 2,253,300 1845—46 . . . \$ 1,660,000
 1842—45 . . . \approx 880,600

Äpfel. — Export 1845 für \$ 81,306
 1846 \approx \approx 69,253 . . 30,903 Fässer.

II. Producte der Viehzucht, und andre landwirthschaftliche Erzeugnisse.

Viehstand in den Verein. Staaten, laut Census. Ausfuhr 1846.

1840. 1847.

Pferde und Maulesel	4,335,669 . . .	5,289,516	6102 Stück.
Rindvieh	14,971,586 . . .	18,265,516	3101 \approx
Schaafe	19,311,374 . . .	25,000,000	9254 \approx
Schweine	26,301,293 . . .	35,000,000	7437 \approx
Federvieh an Werth	.\$ 9,344,410		

Ueber den Gesamt-Ertrag der Producte der Viehzucht in der Union findet man keine vollständige Data. Ich theile unten-

stehend die verschiedenen Notizen mit, welche ich darüber zu sammeln im Stande war.

Häute.

Die Ausfuhr betrug 1846 — 143,323 Stk. Die Einfuhr von fremden Häuten ist aber weit bedeutender.

Ein- und Ausfuhr in New-York.

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr	Ausfuhr.
1827 . .	259,975 . .	41,545 Stk.	1839 . .	561,105 . .	24,186 Stk.
1830 . .	475,640 . .	26,305 ∷	1842 . .	635,631 . .	31,286 ∷
1833 . .	892,198 . .	58,282 ∷	1845 . .	777,640 . .	53,633 ∷
1836 . .	942,890 . .	109,273 ∷	1847 . .	990,454 . .	15,236 ∷

Butter und Käse.

Werth der Production 1840 — \$ 33,787,008. Seitdem hat dieselbe sich aber ausserordentlich vermehrt. Im Jahre 1845 producirten allein:

	Butter.	Käse.
New-York	79,501,733 ₰ . . .	36,744,976 ₰
Massachusetts	\$ 1,116,709	\$ 398,174

Die Ausfuhr von allen Staaten betrug 1846:

von Butter	3,436,660 ₰	} Werth \$ 1,063,087.
∷ Käse .	8,675,390 ∷	

Wolle.

Production 1840 — 35,802,114 ₰. Die Angaben über spätere Jahre lauten sehr verschieden. Schaafzucht wird in vielen Staaten der Union getrieben; am ausgedehntesten in New-York, wo 1845 — 14 Mill. ₰ Wolle gewonnen wurden. Die Preise, welche die Producenten im westlichen New-York erhielten, waren im Durchschnitt:

1844 — 39¼ cts., 1845 — 29¼ cts. und 1846 — 24½ cts. ₰ ₰.

Die Güte der Wolle hat sich in den letzten Jahren sehr verbessert; 1846 wurden zuerst ca. 670,000 ₰ nach England exportirt, die dort Beifall fanden; sich aber für den Ablader nicht bezahlt haben sollen.

Von ausländischer Wolle wird für die Fabriken der Staaten noch ziemlich viel importirt. Die Einfuhr betrug nämlich:

	1845.	1846.
23,382,097 ₰	16,427,952 ₰ ordinaire.	
450,943 ∷	130,295 ∷ feine.	

Seide.

Production 1840 — 61,550 ₰ Seidencoccons
und 1845 — 486,550 ∷

Von letzterem Quantum producirt Connecticut beinahe die Hälfte. Die Seidenzucht soll in mehreren Staaten der Union mit sehr günstigem Erfolge betrieben werden können, so in Georgia, Louisiana, Kentucky und Tennessee, wie in den nördlichen Staaten. Man scheint derselben in neuerer Zeit eine immer grössere Aufmerksamkeit zu schenken. — Eingeführt von fremder roher Seide wurde:

1846 . . . 68,938 π . . . Werth . . . \$ 216,647.

Schweinefleischhandel.

In den Staaten, in welchen dieser Handel von besonderer Wichtigkeit ist, wurden Schweine geschlachtet:

	1845—4.	1844—5.	1843—6.
In Ohio . .	452,000	361,000	494,000
≠ Indiana .	184,000	418,000	163,000
≠ Illinois .	142,000	70,000	60,000
≠ Missouri		16,000	94,000
≠ Kentucky	402,000	75,000	141,000
zusammen	880,000	640,000	952,000 Stk.

und im Jahre 1847—8 in den Plätzen

am Ohio	Fluss	1,081,000
≠ Mississippi	≠	216,924
≠ Illinois	≠	156,000
≠ Missouri	≠	39,000
zusammen		1,492,924

Hievon wurden in der Stadt Cincinnati in Ohio allein 475,000 Stk. geschlachtet, also durchschnittlich jeden Tag ungefähr 1280 Stk.

Preise von Schweinen in St. Louis in Missouri zu Anfang der Saison.

1836	\$ 6. —.	à 6. 25.	1842	\$ 2. —.	à 2. 50.
1837	≠ 6. —.	à 7. —.	1843	≠ 1. 62.	à 2. —.
1838	≠ 3. 50.	à 4. —.	1844	≠ 2. 25.	à 2. 65.
1839	≠ 5. 50.	à 6. —.	1845	≠ 2. 50.	à 2. 70.
1840	≠ 3. —.	à 3. 50.	1846	≠ 4. —.	à 4. 25.
1841	≠ 3. 50.	à 3. 75.	1847	≠ 2. 70.	à 2. 80. π Stk.

Preise von gesalzenem und gepökelttem Schweinefleisch (Mess- und pickled pork) in New-York.

	Mess.	Pickl.		Mess.	Pickl.
1823	\$ 13. 31.	\$ 9. 78.	1832	\$ 13. 77.	\$ 11. 22.
1826	≠ 11. 55.	≠ 7. 84.	1836	≠ 23. 13.	≠ 17. 65.
1829	≠ 12. 79.	≠ 10. 24.	1839	≠ 19. 32.	≠ 15. 72.

	Mess.	Pickl.		Mess.	Pickl.
1842	\$ 9. 27.	\$ 7. 23.	1845	\$ 12. 13.	\$ 9. 51.
1843	≅ 10. 32.	≅ 8. 59.	1846	≅ 10. 50.	≅ 8. 78.
1844	≅ 9. 28.	≅ 7. 39.	1847	≅ 15. —.	≅ 12. 58.

‡ Fass von ca. 200 ℥.

Das producirte Quantum von Schweinefleisch betrug in den obengenannten 5 Staaten und in Tennessee:

1844	1,079,071	1845	786,252	1846	884,237 Fässer.
------	-----------	------	---------	------	-----------------

Jährliche Durchschnittsausfuhr von 5 Jahren.

1832 — 34	Fss. 92,185	1841 — 43	Fss. 147,582
1835 — 37	≅ 36,302	1844 — 46	≅ 171,573
1838 — 40	≅ 46,308.		

Schinken. — Export 1846 3,006,630 ℥

Speck. — ≅ ≅ 21,843,164 ≅

Talg. — ≅ ≅ 10,435,696 ≅

Wachs. — ≅ ≅ 542,250 ≅

Ges. Ochsenfleisch. ≅ ≅ 149,223 Fässer.

Americanisches Ochsen- und Schweinefleisch, Schinken, Speck, Butter und Käse finden schon starken Absatz auf den überseeischen Plätzen; hauptsächlich wohl ihrer Billigkeit wegen, denn an Qualität kommen diese Artikel den europäischen Producten nicht gleich. Käse ist in den letzten Jahren auch in ansehnlichen Quantitäten nach England gegangen. Der Werth der Ausfuhr sämmtlicher Producte der Viehzucht betrug von:

	1845.	1846.
Ochsenfleisch, Talg, Häuten, u. lebendem Vieh	\$ 1,926,809	2,474,208
Schweinefleisch, Speck, Schinken und leben-		
den Schweinen	≅ 2,991,284	3,883,884
Butter und Käse	≅ 878,865	1,063,987
Wachs	≅ 234,794	162,790
Pferden, Mauleseln und Schaafen	≅ 409,436	412,685
Wolle	≅ —	203,996
	<hr/>	<hr/>
zusammen	\$ 6,441,188	8,200,650

Vom Auslande wird von diesen Erzeugnissen mit Ausnahme von Wolle, Seide und Häuten nichts von Bedeutung zugeführt.

Die Handelsstädte der nordöstlichen und mittleren Staaten so wie New-Orleans sind die Märkte für die landwirthschaftlichen Producte der Union.

Zum Schlusse der Abschnitte über die Erzeugnisse des Ackerbaues und der Landwirthschaft möge nun noch eine kurze Statistik über den Staat New-York folgen. Die darin mitgetheilten Data sind auf Veranlassung der Regierung, und, wie es scheint, mit vieler Sorgfalt gesammelt. Sie werden dazu beitragen, ein näheres Licht auf die Hilfsquellen und den Wohlstand dieses blühenden Staates zu werfen.

Statistik der Landwirthschaft des Staates New-York, 1845.

	Anzahl der Acres, von denen geerndet ward.	Quantität des gewonnenen Products in Bushels.	Durchschnittsertrag in Bushels $\frac{1}{2}$ Acre in den einzelnen Districten.	Gesamtdurchschnitt in Bushels $\frac{1}{2}$ Acre.
Waizen	998,233	13,391,770	von 5 bis 20	14
Hafer	1,026,915	26,323,051	≈ 15 $\frac{1}{2}$ ≈ 36	26
Roggen	317,099	2,966,322	≈ 5 ≈ 19 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$
Mais	595,134	14,722,114	≈ 15 ≈ 38 $\frac{1}{2}$	25
Kartoffeln	255,762	23,653,418	≈ 42 ≈ 150	90
Erbsen	117,379	1,761,503	≈ 5 ≈ 38	15
Bohnen	16,231	162,187	≈ 2 $\frac{1}{2}$ ≈ 60	10
Gerste	192,504	3,108,705	≈ 4 ≈ 44	16
Buchwaizen	255,495	3,634,679	≈ 7 ≈ 37 $\frac{1}{2}$	14
Rüben	15,322	1,350,332	≈ 30 ≈ 240	88
Flachs	46,089	2,897,062 \mathcal{W}	≈ 17 ≈ 237 \mathcal{W}	63 \mathcal{W} *)
Wolle. Anzahl der Fliessc:	4,607,012	13,864,828	≈ 1 $\frac{1}{2}$ ≈ 6	3 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ Fliess.
Gesammtzahl der Acres bearbeiteten Landes				11,737,276
≈ des Rindviehes				2,072,330
≈ ≈ ≈ unter einem Jahr				334,456
≈ ≈ ≈ über ≈ ≈				1,709,479
≈ der Milch gebenden Kühe				999,490
≈ ≈ ≈ Pferde				505,155
≈ ≈ ≈ Schweine				1,584,344
≈ ≈ ≈ Schaafe				6,443,855
≈ ≈ ≈ Pächter und Landbauer				253,292
Verhältniss der Letzteren zur ganzen Bevölkerung wie 1 zu 10.				
Ertrag der gewonnenen Butter		79,501,733 \mathcal{W}		
≈ des ≈ Käses		36,744,976		

*) In der Original-Tabelle stehen 100 \mathcal{W} $\frac{1}{2}$ Acre angegeben.

III. Producte des Jagd- und Forstwesens.

Auch über den Ertrag dieser Producte finden sich wenig neuere vollständige Angaben.

	Production laut Census von 1840.	Durchschnittsausfuhr der Jahre 1845 u. 46.	Hauptsächlich nach:
Pelzwerk und Felle	\$ 1,065,869	\$ 1,155,682	England, Deutschland und China.
Ginseng	≅ 526,580 ¹⁾	≅ 212,354	China.
Pott- u. Perlasche	Tons 15,935½	≅ 973,092	Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland und England.
Theer, Pech, Harz und Terpentin	Fässer 619,106	≅ 950,340	} England, brittisch. } Nordamerica, West- } u. Ostindien, Südam.
Holz	\$ 12,943,507	≅ 3,326,366 ²⁾	
Farbehholz (Quer- citron) etc.		≅ 66,000	England, Frankreich und Deutschland.

Pelzwerk und Felle.

Der Pelzhandel an der Nordwestküste Americas wird bekanntlich schon seit langen Jahren hauptsächlich von der englischen Hudson Bay Company, welche ein Etablissement am Columbia Fluss hat, und von einer russischen Compagnie in Sitka oder Neu-Archangel, und in neuerer Zeit auch von einer americanischen „*Fur company*“ betrieben. Von Capt. Fremont, welcher sich im Auftrage der Regierung in den Jahren 1843 und 44 im Oregon aufhielt, wird die Anzahl von Büffel-fellen, welche jährlich von den verschiedenen Handelsgesellschaften angekauft wird, wie folgt angegeben:

Von der americanischen Compagnie	70,000 (robes)
≅ ≅ Hudson Bay Comp. . . .	10,000 ≅
≅ andern Compagnien	10,000 ≅
zusammen	90,000 (robes)

Eine Berechnung über den Ertrag des werthvolleren Pelzwerkes, welches jetzt von den Americanern gewonnen wird, kann ich nicht mittheilen, dagegen aber eine Angabe über die von der Hudson Bay Company von York Fort am Mackenzie nach London exportirten Quantitäten. Diese betragen:

¹⁾ Inclusive andrer Forstproducte.

²⁾ Inclusive Stäbe, Masten, Spieren und andre Arbeiten von Holz.

<i>Felle.</i>	1845.	1846.
Bieber	10,509	31,363
Dachs	—	1,017
Bären	3,080	2,252
Fischer	2,227	2,974
Silberfuchs	276	367
Rothfuchs	2,649	3,922
Weissfuchs	2,910	843
<i>Cross fox</i>	859	1,291
<i>Kitt fox</i>	5,267	3,837
Luchs	5,977	14,242
Marder	53,461	85,041
Wiesel	18,083	19,308
Moschusbieber	164,260	201,915
Otter	1,137	1,389
Kaninchen	46,970	27,758
<i>Swan</i>	3,545	1,909
Wolf	9,106	7,652
Vielfrass (<i>wolverin</i>)	534	693

In Missouri, Indiana, Wisconsin und andern westlichen Staaten kommen die Felle, welche in den nordwestlichen Gebieten gewonnen werden, hauptsächlich zuerst zum Verkauf. St. Louis in Missouri ist der grösste Markt für den Pelzhandel.

Holz.

Alle Staaten der Union haben grossen Ueberfluss an Holz. New-York, Pennsylvanien, Maine und einige der westlichen Staaten haben den grössten Antheil an der Production. Dieselbe ist seit 1840 noch sehr gesteigert worden. So z. B. producirte Michigan 1847 vier Mal so viel als nach dem Census von jenem Jahre. Es waren 1847 in diesem Staate 800 Sägemühlen in Operation, welche jährlich 172 Millionen Fuss Bauholz lieferten.

Terpentin.

Derselbe wird im Staate Nord-Carolina gewonnen. Die Production in 1847 wird mit 800,000 Fässern zu einem Werthe von beinahe 2 Millionen \$ angegeben.

Eine Einfuhr von fremden Forst- und Jagdproducten in die Union findet nicht statt.

IV. Producte des Wallfischfanges und der Fischereien.

Ich verweise bei diesem Abschnitte zunächst auf meinen vorangehenden Bericht über den Wallfischfang im Stillen Meere, in welchem viele specielle Nachrichten auch über americanische Fischerei enthalten sind. Hier füge ich nun noch folgende weitere Mittheilungen über dieselbe hinzu.

Der Wallfischfang wurde von den Americanern zuerst im Jahre 1690 von der Insel Nantucket bei Massachusetts, und zwar anfangs nur in Böten vom Ufer aus betrieben. Späterhin wurden grössere Fahrzeuge von ca. 40 Tons dazu verwandt, die Fischerei blieb jedoch bis ungefähr 1750 immer nur auf die nordamericanische Küste beschränkt. Als um diese Zeit sich die Fische aber weiter nach dem Süden hinzogen, musste der Fang auch in grösserem Maassstabe und in grösseren Schiffen betrieben werden. So waren denn auch von 1771 bis 75 bei demselben von Massachusetts aus jährlich schon ungefähr 183 Schiffe von 13,820 Tons in dem nördlichen Theile, und 121 Schiffe von 14,020 Tons in dem südlichen Theile des Atlantischen Oceans beschäftigt. Zu jener Zeit fing der Wallfischfang an, eine immer grössere Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, erlitt aber darauf während der verschiedenen Kriege der Union wieder bedeutende Störungen, bis er nach Beendigung derselben abermals einen neuen Aufschwung bekam, und dann bald weit bedeutender wurde, als irgend andre Nationen denselben betreiben. Die Flotte der americanischen Wallfischjäger bestand:

	Schiffen u. Barken.	Briggs.	Schonerts.	Schalupen.	Tons zusammen.
1829 aus	184	17	2		
1834 „	414	7			
1843 „	589	55	14		
1844 „	595	41	8	1	200,147
1845 „	643	35	16	1	218,655
1846 „	680	34	22	1	233,262 *)

wogegen die Anzahl der Schiffe aller Nationen, mit Inbegriff der americanischen zusammen nur mit ca. 900 angegeben wird. Eine Uebersicht vom 1. Nov. 1846 giebt die Gesamtzahl der Wallfischjäger der Verein. Staaten mit 715 von 228,757 Tons an, wovon 252 New-Bedford,

*) In Betreff des Tonnengehaltes früherer Jahre siehe den Abschnitt über den Schiffahrtsverkehr.

Und die Durchschnittspreise waren etwa:

	Für Thran.		Spermöl.		Barden.
1841.....	31 $\frac{3}{4}$ cts. p. Gall.		91 cts. p. Gall.		19 $\frac{2}{3}$ cts. p. \mathcal{B}
1842.....	33 $\frac{3}{4}$ = =		73 = =		23 = =
1843.....	34 $\frac{1}{2}$ = =		63 = =		35 $\frac{3}{4}$ = =
1844.....	36 $\frac{1}{2}$ = =		90 $\frac{1}{2}$ = =		40 = =
1845.....	32 $\frac{7}{8}$ = =		88 = =		33 $\frac{3}{8}$ = =
1846.....	33 $\frac{3}{4}$ = =		87 $\frac{7}{8}$ = =		34 = =
1847.....	36 = =		101 $\frac{1}{2}$ = =		30 $\frac{1}{8}$ = =

Exportirt wurden 1846:

2,652,874 Gall. Thran, Werth \$ 946,298,	hauptsächlich n. Deutschl. u. Holl.
772,019 \mathcal{B} Spermöl, W. \mathcal{B} 697,570,	\mathcal{B} England
1,697,892 \mathcal{B} Barden, W. . . \mathcal{B} 583,870,	\mathcal{B} Deutschl. u. Frankr.
1,083,839 \mathcal{B} Spermlichter, W. \mathcal{B} 295,606,	\mathcal{B} S.-America, Westindien etc.
zusammen \$ 2,523,344	

Im Jahre 1840 wurden laut Census in den Verein. Staaten, hauptsächlich in Massachusetts, für 3 Mill. \mathcal{B} Sperm- und Wachlichter producirt. Die Fabrication muss seitdem aber sehr zugenommen haben, denn in 1845 betrug der Werth der fabricirten Spermlichter und des raffinirten Oels in Massachusetts \$ 3,613,800, und das in der Fabrication angelegte Capital \$ 2,454,000.

Ueber den Ertrag der Stockfisch-, Hering-, Lachs- und Makreelfischereien, welche an der Küste und in den Flüssen der New-England-Staaten betrieben werden, besitze ich keine vollständigen Aufgaben. Nur denjenigen der Makreelfischerei in Massachusetts finde ich aufgeführt: für 1844 mit 86,181 und 1845 mit 202,303 Barrels. Ausgeführt wurden von den Producten dieser verschiedenen Fischereien, hauptsächlich nach Westindien und Brasilien:

	Quint. getr. Fisch (codfish.)		Gepökelten Fisch (pickled fish.)		Werth zusammen.
1803 . .	461,870 . . .		76,831 Bar. u. 11,565 Kegs . . .		\$ 2,180,000
1816 . .	219,991 . . .		38,228 \mathcal{B} \mathcal{B} 6983 \mathcal{B} . . .		\mathcal{B} 1,156,000
1833 . .	249,689 . . .		86,442 \mathcal{B} \mathcal{B} 3636 \mathcal{B} . . .		\mathcal{B} 991,300
1845					\mathcal{B} 1,012,000
1846 . .	277,401 . . .		56,431 . . . 1258 \mathcal{B} . . .		\mathcal{B} 930,000

Preis von Stockfisch in Boston 3 à 3 $\frac{1}{4}$ \$ \mathcal{B} Quintal für grosse Fische.

Die New-England-Staaten und New-York (Boston, New-Bedford, New-York) sind es, in welchen die Producte des Wallfischfanges und der Fischereien auf den Markt kommen.

Von den Producten fremder Fischereien wird, mit Ausnahme eines Quantums von gepökelttem Fisch, von dem brittischen Nord-America, nichts zugeführt.

V. Mineralische Erzeugnisse.

Die Verein. Staaten sind unendlich reich an Mineralen. Der Bergbau hat in dem letzten Decennium dort grosse Fortschritte gemacht, aber der Ertrag desselben ist immer nur noch sehr gering gegen die enormen Massen, welche das Land einmal hervorzubringen im Stande sein wird. Am weitesten verbreitet, und in grösster Menge vorhanden sind Eisen und Kohlen, sodann Blei und demnächst Kupfer. Aber auch fast alle übrigen Metalle finden sich in der Union in grösserer oder geringerer Quantität. Der Ertrag von edlen Metallen ist bisher nur unbedeutend gewesen. Wie ansehnlich derselbe nun aber, seitdem in Californien ein neues Goldland entdeckt worden ist, künftig werden wird, muss die Zeit lehren.

Ich gebe zunächst eine Uebersicht, welche nach den Mittheilungen mehrerer Berichterstatter zusammengestellt ist, und die zeigt, welche von den mineralischen Erzeugnissen hauptsächlich in den einzelnen Staaten der Union vorgefunden werden.

Maine. — Viel Kalk.

Vermont. — Viel Marmor.

Connecticut. — Kobalt und Nickel.

New-York. — Salz.

New-Jersey. — Ziemlich viel Kupfer. — Eisen.

Pennsylvanien. — Eisen und Kohlen in ungeheurer Masse.

Maryland. — Eisen und Kohlen.

Virginia. — Viel Eisen und Kohlen. — Es gab 1846 80 Gold- und 5 Kupferminen. — Salz.

Nord-Carolina. — Gold. — Eisen. — Blei, Granit u. Kalk.

Süd-Carolina. — Porcellanerde. — Eisen.

Georgia. — Viel Eisen. — Gold.

Alabama. — Eisen und Kohlen in Menge. — 1846 gab es 5 Gold- und Silberminen, die $\frac{1}{4}$ Jahr einen Ertrag von \$125,000 lieferten. — Blei, Salpeter, Salz, Marmor, Kalk, Mergelschiefer etc.

Tennessee. — Eisen und Kohlen in Menge.

Kentucky. — Eisen und Kohlen in Menge. — Kalkstein.

Ohio. — Eisen und Kohlen in Masse. — Salz.

Indiana. — Eisen und Kohlen in Menge.

Illinois. — Eisen, Kohlen und Blei in Menge.

Missouri. — Besonders reich an verschiedenen Erzeugnissen. Eisen und Kohlen in Menge. — Sehr viel Blei, auch viel Kupfer, ferner Kobalt, Nickel, Braunstein, Galmey, Silber, Zink, Steinsalz, Quarz, Kalk, Marmor, Salpeter, Arten von Antimonium, Zinn, Feldspath, u. s. w.

Arkansas. — Eisen, Kohlen, Blei und Salz.

Michigan. — Kupfer in Menge am Oberen See, mit Silber vermischt. — Kohlen.

Wisconsin. — Blei in grosser Menge; ferner Kupfer mit Silber vermischt, dann Zink im Blei und Kupfer. — Eisen.

Iowa. — Blei und Kohlen.

Von diesen verschiedenen Erzeugnissen wurden aber bisher nur in entsprechender Quantität gewonnen: Eisen, Kohlen, Blei, Kupfer, Gold, Silber, Salz, Marmor und einige andre weniger wichtige Minerale. Für die Ausfuhr ist bis jetzt nur Blei von Bedeutung gewesen; von den übrigen Producten werden noch nicht unansehnliche Quantitäten vom Auslande zugeführt, um den Bedarf des Landes zu befriedigen. Der Export von eignen Erzeugnissen und die Einfuhr von fremden stellte sich im Jahre 1846 wie folgt:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
<i>Gold</i> \$ 14,150		—
<i>Silber</i> = 33,579		—
<i>Eisen und Stahl</i> = 489,573 Eisen in Blöcken	} von England 198 T. Eisen in Blöcken u. Schweden 115 = = = Barren, zusammen ca. Werth ca. \$ 22,000, 1,635,000Cwt. nach dem brittischen oder Nord-America. \$ 4,570,191.	
= 56,534 altes Eisen		
= 2,292,847 Barreneisen		
= 481,828 Band- u. Blatt-		
eisen		
= 15,001 Nageleisen		
= 1,231,408 Stahl		
<i>Kupfer</i> = 1,251,450 in Blöcken von Chili, Peru und England		—
= 840,815 = Platten etc., von England.		
<i>Blei</i> —		16,823,766 \mathcal{F} , Werth \$ 614,518, nach Belgien, England, Frankreich, America u. Asien.
<i>Kohlen</i> 156,853 Tons: \$ 378,597 von England.		—

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Salz	6,423,317 Bush: \$ 768,682 von England, Spanien und Westindien	117,627 Bush. Werth \$ 30,520 nach dem britt. Nord-America.
Zink	\$ 68,127 von Belgien, England etc. . .	—
Zinn	= ?	—
Quecksilber	= 155,813 von England	—
Kalk und Mauersteine	—	\$ 12,578

Eisen.

Die Production betrug zu verschiedenen Zeiten :

1810 ca. 90,000 Tons

1830 ≈ 163,500 ≈

1840 laut Census 285,903 Tons Roheisen in 804 Hohöfen
197,233 ≈ Stabeisen in 795 Hammerwerken etc.

und wurde 1846 geschätzt auf:

358,024 Tons Roheisen und

246,531 ≈ Stabeisen.

Letztere Schätzung scheint indess nicht hoch genug zu sein, denn einer andern genauen Berechnung zufolge fabricirte Pennsylvanien allein in diesem Jahre 368,056 Tons, die in verarbeitetem Zustande zu 24 Millionen \$ taxirt wurden. Im Jahre 1844 wurden die ersten Eisenbahnschienen in den Vereinigten Staaten verfertigt, und schon für das Jahr 1846 wird die Production mit 119,000 Tons angegeben.

Die Einfuhr von fremdem Eisen und Stahl betrug durchschnittlich ₣ Jahr:

1832 — 36 \$ 3,880,000

1837 — 41 ≈ 4,920,000

1842 — 46 ≈ 2,900,000

und wird sich gewiss auch noch ferner vermindern.

In den Staaten des Ohio Thales, in New-York und Maryland sind die bedeutendsten Eisenwerke.

Eisenwerke in Pennsylvanien, 1842.

Werke und Production:	Tons.	Preis pr. Ton.	Werth.	Regelmässig beschäftigte Arbeiter.	Daneben beschäftigte Personen.	Verbrauch verschiedener Gegenstände.
22 Walzwerke, producirend:		\$	\$			\$
Stabeisen	20,800	85	1,768,000			
Eisen zu Kesseln etc. (boiler)	2,400	110	264,000			
Blatteisen	1,200	130	156,000			
Nageleisen	8,960	110	985,600			
Nagelplatten-Eisen	2,400	90	216,000			
54 Hammerwerke, producirend:			3,389,600	1,678	8,390	591,363
Geschmolzenes Eisen T. 17,725						
Davon ab: für verarbeitet zu Blatt-, Nageleisen u. s. w. obige = 14,960	2,765	60	165,900	1,666	8,330	784,041
Gehämmerte Barren	4,105	90	369,450			
79 Hohöfen, producirend:				5,063	25,315	1,672,204
Gegossenes Eisen	4,580	65	297,700			
Guss- oder Roheisen T. 80,305 Davon ab: 42,620 T. Barren und geschmolzenes Eisen, vom Roheisen fabricirt. = 53,287	27,018	30	810,540			
7 Giessereien, producirend	300	90	27,000	31	155	4,980
131 Hohöfen, Production geschätzt zu:						
Roheisen T. 109,695 ÷ für verarbeitet = 33,262	76,433	30	2,292,990	6,856	34,280	2,254,531
84 Hammer- n. Walzwerke, etc.; Product. geschätzt zu	27,410	75	2,055,750	1,370	6,850	481,868
Production von 387 Eisenwerken zusammen	178,371		9,408,930	16,664	83,320	5,788,987

Kohlen.

Die Kohlenfelder in den Staaten sollen im Ganzen eine Fläche von 80,000 □ Miles bedecken. Das grösste Feld liegt zwischen dem Alleghany Gebirge und dem Mississippi, und erstreckt sich von Pennsylvanien an bis nach Alabama hinunter. Die Production betrug 1840 laut Census:

von Pechkohlen (*bituminous*) ca. 966,111 Tons
 „ Glanzkohlen (*anthracite*) „ 863,489 „

und eine spätere Schätzung für 1846 lautet:

Pechkohlen, hauptsächlich im Ohio Thale in den Staaten Pennsylvanien, Virginia, Ohio und Kentucky . ca. 1,450,000 T.
 Anthracitkohlen, hauptsächlich in Pennsylvanien „ 2,800,000 „
 zusammen ca. 4,250,000 T.

Der Ertrag der Minen der Anthracitkohlen in Pennsylvanien betrug seit deren Eröffnung im Jahre 1820 zu verschiedenen Zeiten:

1820	365 Tons	1840	864,414 Tons
1825	34,893 „	1844	1,627,235 „
1830	174,734 „	1845	2,014,888 „
1835	596,603 „	1846	2,333,594 „

Durchschnittspreise von Kohlen.

	in Philadelphia. (Engros-Preise.)	in New-York. (Detail-Preise.)
1839	\$ 5. 50.	\$ 8. 00. ¢ Ton
1840	„ 5. 50.	„ 8. 00. „
1841	„ 5. —.	„ 7. 75.
1842	„ 4. 25.	„ 6. 50. „
1843	„ 3. 50.	„ 5. 75. „
1844	„ 3. 37½.	„ 5. 50. „
1845	„ 3. 50.	„ 6. —. „

Blei.

Production 1840, laut Census 31,239,453 t . Für das Jahr 1845 wird dieselbe mit 92 Millionen t angegeben. In New-Orleans, wo das Meiste der gewonnenen Quantitäten auf den Markt kommt, kamen an:

1828	18,371,200 t	1842	47,355,600 t
1838	25,173,300 „	1846	78,549,500 „

Der Preis von Blei in St. Louis, wo die Hauptaubeute (aus der Galena Mine) zuerst eintrifft, schwankte in den Jahren von 1844 bis 1846 zwischen $2\frac{3}{4}$ und $4\frac{1}{8}$ \$ ¢ 100 t .

Kupfer.

Die Minen am Oberen See (Lake Superior) werden erst seit wenigen Jahren bearbeitet. Im Septbr. 1847 bestanden aber schon 120 verschiedene Compagnien mit einem Anlagecapital von 4 Mill. \$, welche im Jahre, Ende Sept. 1847, producirt hatten: 10,214,200 t . Nimmt der Ertrag wie bisher zu, so wird die Einfuhr von fremdem Kupfer bald aufhören.

Eis.

Es wird in den nördlichen Staaten in grossen Quantitäten aus den Seen genommen und aufbewahrt. Der Verbrauch von Eis ist im

ganzen Lande ausserordentlich bedeutend, und fast überall ist dasselbe zu jeder Jahreszeit zu bekommen. Bei Boston namentlich finden sich grosse Läger, von denen im Jahre 1847 exportirt wurden: 51,887 Tons in 258 Schiffen nach verschiedenen andern Häfen der Union, 22,591 „ „ 95 „ „ West- und Ostindien, China, Mexico und Brasilien.

74,478 Tons in 353 Schiffen, zusammen.

Das Capital wurde wie folgt berechnet:

Betrag von 74,478 Tons Eis an Bord à 2 \$ durchschnittlich	\$ 148,956
Fracht à \$ 2. 50. ¢ Ton	„ „ 186,195
Betrag von Eis, welches zur Conservirung von 29 Ladungen	
von Provisionen, Früchten und Vegetabilien verwandt	
wurde à \$ 2500	„ 72,500
Geschätzter Vortheil	„ 100,000
	\$ 507,651

Der Preis, zu welchem das Eis in Boston detaillirt wird, mag durchschnittlich $13\frac{1}{2}$ cts. ¢ 100 lb sein.

Production 1840, laut Census.

Gold an Werth	\$ 529,605
Andre Metalle, ausser	
den obengenannten . „ „	370,614
Salz Bush.	6,179,614
Granit, Marmor,	
Schleifsteine etc. an Werth	\$ 3,695,884

Ich brauche kaum hinzuzufügen, dass die jährlich von diesen Gegenständen gewonnenen Quantitäten jetzt weit bedeutender sind.

VI. Erzeugnisse der Industrie, Standpunkt der Fabrication
u. S. W.

Wenngleich der Ackerbau in den Verein. Staaten immer die wichtigste Erwerbsquelle der Bewohner bleiben wird, und das Land eben seiner ansehnlichen Production von Boden-Erzeugnissen hauptsächlich die hohe Stellung, welche es gegenwärtig in der Handelswelt einnimmt, verdankt, so wird dasselbe dennoch ebenfalls als Fabrikstaat bald eine Bedeutung gewinnen, welche wenig gegen diejenige der Staaten der alten Welt zurückstehen dürfte. Wenige Länder bieten auch in dieser Beziehung so günstige Verhältnisse dar, und sind so

reichlich mit den Erfordernissen eines Manufacturstaates versehen, wie Nord-America. Eine Menge und die wichtigsten Rohstoffe werden im Lande selbst erzeugt, und nicht allein sind Eisen, Holz, Kohlen und andre Materialien, sondern auch noch Wasserkräfte fast überall im Ueberflusse vorhanden. Dazu kommt eine Bevölkerung, die sich für das Fabrikwesen ganz besonders eignet, welche mit einer durchdringenden Erfindungsgabe und grosser Gewandtheit eine gleiche Thätigkeit und einen unerschrockenen Unternehmungsgeist verbindet. Auf so grosse und viele Vortheile gestützt, und bei dem immer zunehmenden Handelsverkehre, konnte es daher auch nicht fehlen, dass die Industrie in der Union in kurzer Zeit die ausserordentlichsten Fortschritte machte, und bald eine solche Ausdehnung gewann, dass das Land sich nicht allein seinen Bedarf zum grossen Theil selbst verfertigte, sondern auch verschiedenen seiner Fabricate auf auswärtigen Märkten Eingang verschaffen konnte.

Es bestehen jetzt in den Verein. Staaten Fabriken und Manufacturen der mannigfaltigsten Art, und die Anzahl derselben wächst fortwährend. Jährlich werden eine Menge Bauten für verschiedene Industriezweige vollendet, da das Fabrikgeschäft trotz des modificirten Zolltarifs (von 1846) lucrativ genug bleibt, und dies auch noch in letzterer Zeit mehrere Engländer und Andre veranlasst hat, überzusiedeln, und Fabrikzweige einzuführen, die dem Lande bisher fremd waren. Was den Standpunkt der Fabrication betrifft und die Gegenstände selbst, so zeigt es sich, im Allgemeinen gesagt, fast bei allen Branchen, dass Letztere grösstentheils nur in den geringeren Qualitäten verfertigt werden, und dass man den feineren Gattungen, wengleich auch diese producirt werden, noch nicht das schöne, elegante Aeussere wie in Europa zu geben vermag, wesshalb diese auch fast sämmtlich von daher eingeführt werden. Ebenso werden auch namentlich alle diejenigen Artikel von Europa zugeführt, bei deren Verfertigung viel Handarbeit erfordert wird, und es also auf billigen Arbeitslohn ankommt. Diese beiden Umstände, nämlich der kostspieligere Arbeitslohn in America, und der Mangel langjähriger Erfahrung und Uebung und der daraus hervorgehenden gründlicheren Fachkenntniss (bei Manufacturwaaren auch noch die geringere Geschicklichkeit im Färben) sind die Hauptursachen, wesshalb noch eine so grosse Menge europäischer Industrie-Erzeugnisse ihren Weg nach den Verein. Staaten finden. Es können dieselben natürlich nur erst mit der Zeit ausgeglichen werden.

Gefasst muss man sich bei der wachsenden Bedeutung der Union aber jedenfalls darauf machen, dass der Absatz europäischer Waaren in derselben noch mehr abnehmen und sich auf weniger Gegenstände als jetzt beschränken, und dass dagegen die Concurrenz americanischer Fabricate auf den überseeischen Märkten immer bedeutender werden wird.

Von den verschiedenen Arten von Fabriken sind die zur Verfertigung von Baumwollen-, Wollen-, Eisenwaaren und Maschinerien angelegten die bedeutendsten. In den New-England-Staaten ist der eigentliche Sitz der americanischen Industrie, und von diesen zeichnen sich besonders Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und New-Hampshire durch grossartige Werke aus. New-York und Pennsylvanien aber, sowie auch New-Jersey, Ohio, Maryland und andre zählen gleichfalls eine Menge und bedeutende Manufacturen. In den andern südlichen und westlichen Staaten, besonders in den Slavenstaaten, wo es mehr an tauglichen Arbeitskräften fehlt, konnte dagegen weniger für das Fabrikwesen gethan werden; doch haben auch diese in den letzten Jahren grössere Anstrengungen gemacht, um nicht gar zu weit hinter den nördlichen Staaten in dieser Beziehung zurück zu bleiben.

Die Fabriken von New-England sind meistens incorporirte Compagnien mit Capitalien von einer halben bis 2 Millionen \$, vertheilt in Actien von 50 bis 100 \$. Dieselben gaben in den Jahren von 1843 bis 46, nachdem es den Anhängern des Schutzzollsystems, welche hauptsächlich in den New-England-Staaten zu finden sind, gelungen war, den hohen Tarif von 1842 zu Wege zu bringen, bei den überdies billigen Preisen der Baumwolle und Wolle, einen ausserordentlich hohen Vortheil, indem sie nicht selten Dividenden von 25 bis 30 $\frac{0}{0}$ p^{c} Ao. und einzeln selbst noch mehr zahlten. Ein so übermässiger Gewinn, der den Einzelnen zufiel, konnte indess nur auf Kosten Vieler erschwungen werden, und die nachtheiligen Folgen des hohen Tarifs mussten namentlich die südlichen Staaten treffen, welche durch die verminderte Einfuhr fremder Erzeugnisse in dem Absatze ihrer Agricultur-Producte beeinträchtigt wurden. Die Energie, mit welcher diese Letzteren schon bei früheren ähnlichen Veranlassungen auftraten, war wahrscheinlich noch in gutem Andenken, und es drangen im Jahre 1846 daher wieder die vernünftigeren Ansichten durch, welche den americanischen Fabricaten einen mässigen Schutz zugestanden, und die modificirten Ansätze des letzten Tarifs hervorriefen. Dass diese auch immer noch

hinreichend hoch sind, um den Bestand der americanischen Fabriken zu sichern, zeigen schon die Dividenden jener Compagnien von New-England, welche gegenwärtig noch ca. 10 $\frac{0}{0}$ ℥ Ao. betragen.

In New-York und andern Staaten erlaubt das jetzige Gesetz, um Monopole zu verhüten, den incorporirten Compagnien kein grösseres Capital als ca. 60,000 $\text{\$}$. Aus diesem Grunde sind hier mehr Fabrikhäuser oder Firmen, besonders in der Nähe von New-York und Philadelphia und in diesen Städten, wo sich viele englische und deutsche Weber niedergelassen, und wo Tausende von Handstühlen zur Anfertigung von Gingham, Tüchern, wollnen Fussdecken, Strümpfen u. s. w. in Thätigkeit gesetzt werden.

Der wichtigste Fabrikplatz der Union ist Lowell in Massachusetts, von welchem später die Rede sein wird. Andre bedeutende Orte sind: Providence, Fall River, Pittsburg u. s. w.

Baumwollen-Fabrication.

	1851.	1840.
Anzahl der Fabriken ca.	850	1240
Ausserdem Druckereien und Färbereien	?	129
Anzahl der Spindeln	1,320,000	2,284,631
℥ ℥ Beschäftigten	65,000	72,119
Capital	$\text{\$}$ 42,000,000	51,000,000 (mehr?)
Werth der producirten Artikel ℥	30,000,000	46,350,453

Wenn man das von der Baumwollen-Ernde der Verein. Staaten für den eignen Consum des Landes behaltene Quantum der resp. Jahre zur Berechnung des Werthes der fabricirten Artikel als Massstab annimmt, (welches für die Jahre 1831 und 40 auch ein übereinstimmendes Verhältniss zeigt) so würde der Gesamtbetrag der Erzeugnisse der Baumwollen-Fabrication für das Jahr 1847 ca. 70 Millionen $\text{\$}$ gewesen sein.

Exportirt wurden von eigenem Fabricat:

Gedr. u. gefärbte Stoffe.	Weisse.	Nankeens.	Twist etc.	Andre St.	Zusammen.
1845 für $\text{\$}$ 516,243	2,343,104	1,174,038	14,379	280,164	4,327,928
1846 ℥ ℥ 380,549	1,978,331	848,989	81,813	255,799	3,545,481

und importirt von fremdem durchschnittlich ℥ Jahr:
 1832-36 für ca. $\text{\$}$ 12,300,000; 1837-41 f. ca. $\text{\$}$ 10,300,000; 1842-46 f. ca. $\text{\$}$ 10,700,000, wovon der grösste Theil gedruckte und gefärbte Stoffe. Der Import von weissen hat successive abgenommen, und der von Strümpfen etwas

zugenommen. Specificirter Import von 1846, von Deutschland, Frankreich und hauptsächlich von England:

Gedr. u. farb. Stoffe	\$ 8,755,392	Strümpfe, Handschuhe	\$ 1,308,202
Weisse	1,597,120	Andre Stoffe	1,203,340
Twiste etc.	656,571	Zusammen	13,530,625

Hauptsitz der Fabrication ist New-England. Doch auch in den

Statistik der Manufacturen Lowell's

Corporationen	Merrimack Manuf. Co.	Hamilton Man. Comp.	Appleton Comp.	Lowell Manuf. Comp.	Middlesex Man. Co.			
Incorporirt	1822	1825	1828	1828	1830			
Angefangen zu arbeiten	1823	1825	1828	1828	1830			
Capitalanlage	\$ 2,000,000	1,200,000	600,000	600,000	750,000			
Anzahl der Mühlen	5 u. Druckerei	3 u. Druckerei	2	1 f. Fussdecken	3 und 3 Färbereien			
= Spindeln				41,600		25,956	11,776	3,400 Wolle
= Webstühle				1,300		736	400	7,142 Baumw.
Weibliche Arbeiter	1,175	750	340	220 =	45, Tuch			
Männliche Arbeiter und Angestellte	600	270	65	50 Fussdecken	375, Casim.			
Fabricirte Yards ♣ Woche	253,000	126,000	100,000	6500 Fussdeck.	18,000 Casim.			
Baumwolle, consumirt ♣ Woche	60,000	53,000	36,000	95,000 Baumw.	2,100 Tuch			
Wolle, = = =				50,000				
Gefärbt und bedruckt ♣ Woche	225,000	90,000		13,000	30,000			
Gattung der fabricirten Stoffe	Prints und Sheetings № 22 à 40	Prints, Flannels und Sheetings № 14 à 40.	Sheetings und Shirtings 14	Teppiche und Baumwollnw.	Tuch und Casimir			
Consum. Anthracitkohlen	5000 Tons	3000	300	600	2000			
= Holzkohlen	3555 Bush.	2148	1500	2000	1200			
= Holz	200 Klafter	500		500	3000			
= Oel	11,000 Gallons	6500	3,410	Speck 8000	24,000			
= Stärke (Amidam) etc.	100,000	120,000	70,000	Sperm. 5000	5000			
= Mehl	425 Fässer	200						
Wasserräder, Fuss im Diameter	30	13	13	13	12 und 17			
Länge derselben bei jeder Mühle, Fuss	24	42	42	60	23, 21 u. 45			
Wie geheizt wird: durch	Dampf.	Dampf und heisse Luft.	Dampf.	Heisse Luft.	heisse Luft.			

Durchschnitts-Lohn der weiblichen Arbeiter, ♣ Woche \$ 2. —.
 = = = männlichen = ♣ Tag = —. 80.
 Durchschnitts-Ertrag eines Webestuhls, No. 14 Garn, Yds. ♣ Tag 45.
 = = = = 30 = = = 33.
 Durchschnitt ♣ Spindel, Yds. ♣ Tag 1½.
 1 ♣ Baumwolle giebt durchschnittlich 3½ Yds. } Angaben früherer
 100 = = = geben = = = 89 ♣ Zeug } Jahre zufolge.

mittleren Staaten ist dieselbe von Bedeutung, und selbst in den südlichen und westlichen, wie Maryland, Georgia, Süd-Carolina und andern haben sich die Etablissements in den letzten Jahren vermehrt. Die bedeutendsten Baumwollen-Manufacturen sind in Lowell in Massachusetts, von dessen Bedeutung die nachfolgende Tabelle einen Begriff geben wird.

in Massachusetts, im Januar 1847.

Suffolk Man. Co.	Tremont Mills	Lawrence Man. Co.	Lowell Bleachery	Boott Cot. Mills	Massach. Cot. Mills	Prescott Man. Co.	Lowell Machine Shop	Total.
1830	1830	1830	1832	1835	1839	1844	1845	
1832	1832	1833 und 34	1832	1836	1840	1846	1845	
600,000	600,000	1,500,000	140,000	1,200,000	1,200,000	600,000	500,000	11,490,000
2	2	5	Bleiche u. Färberei	4	4	2	2 Hohöfen u. Schmieden.	45
13,936	12,960	44,032		34,374	29,152	16,128		253,456
404	479	1,260	.....	966	919	548	.....	7,702
400	460	1,200	20	870	750	450	.....	7,915
90	100	200	230	160	160	90	600	3,340
110,000	130,000	260,000	.....	200,000	297,000	181,000	.....	1,752,000 Baumw. 20,100 Wolle. 6,500 Fussd.
40,000	39,000	95,000	.....	67,000	97,000	54,000	.....	591,000
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,000
.....	.....	.....	16,500	.....	.....	.....	.....	331,500
Drillings 14.	Sheetgs u. Shirtgs 14	Sheetgs, Drill, Shirtings &c. 14 à 30.	1,700,000 Fr Drill. 14. Shirt. 40. Print. 40. Fr Jahr gebleicht.	Drill. 14. Shirt. 40. Print. 40.	Sheet. 13. Shirt. 14. Drill. 14.	Sheet. u. Shirtings 12½ u. 14.	3000 Tons verarbeitet u. gegossen Fr Jahr	
400	250	700	500	750	750	1,200	1,300	16,750
2000	1,800	3000	.....	1,800	1,500	.....	15,000	35,503
50	150	120	500	70	70	.....	100	5,260
3500	3,693	8217	.....	7,100	7,600	4,200	2,300	67,550 Sperm. 32,000 Speck.
112,000	65,000	140,000	224,000	120,000	140,000	80,000	.....	1,171,000
.....	100	.....	.....	.....	40	.....	.....	765
13	13	17	.....	17	17	17	13	
62	62	60 und 80	.....	60	60	6 v. 18 Fuss 1 Masch. v. 190 Pf.-Kr.	33	
Dampf.	Dampf.	Dampf.	Dampf.	Dampf.		Dampf.	Dampf.

In Kurzem sollten wieder 2 neue Baumwollen-Fabriken angelegt werden mit 30 à 40,000 Spindeln und 1000 Webestühlen. — Andre Fabriken als die oben genannten giebt es in der Stadt von einem Capitale von \$ 310,750, welche 1000 Menschen beschäftigen, und jährlich \$ 800,000 an Werth produciren. — Lowell hatte 1828 nur noch 3500 und 1847 schon 35,000 Einwohner, wovon über $\frac{2}{3}$ weibliche Personen.

Von Baumwollenwaaren gilt es namentlich, dass die feineren Gattungen, sowie die gedruckten und gefärbten Stoffe, in den Verein. Staaten noch nicht in der Vollkommenheit und in solchem Geschmacke verfertigt werden können wie in Europa. Letztere, sowie die feineren weissen Waaren werden daher zum Theil eingeführt, und ebenso Strümpfe, Spitzen *) und ähnliche Artikel, die des höheren Arbeitslohnes wegen im Ganzen in America nicht so billig geliefert werden können.

Ueber die wichtigsten Artikel der americanischen Baumwollen-Industrie, die nämlich entweder im Lande selbst den grössten Consum finden, oder welche für die Ausfuhr besonders nach den tropischen Märkten von Bedeutung sind, theile ich noch einige nähere Nachrichten mit, die im Specialberichte C. C. C. von Proben (von No. 617 bis 630) begleitet sind.

Brown Sheetings und Shirtings, ungebleichte. Sie werden vorzüglich in New-England mit Maschinen verfertigt, die theils durch Dampf, grösstentheils aber durch Wasserkraft in Thätigkeit gesetzt werden. Man macht sie von 27 bis 40" breit, zu Preisen nach Qualität und Breite von $4\frac{1}{2}$ bis 12 cts. ¢ Yard, und verpackt sie in Ballen von 900 à 1000 Yards. In diesem Fabricate besitzen die Americaner ihre Hauptfertigkeit, da sie nicht nur den Bedarf des eignen Landes davon ganz selbst stillen, sondern von diesen Stoffen auch noch bedeutend nach dem spanischen Westindien, Südamerica, Africa, Ostindien und China, wo sie mit den Engländern concurriren, ausführen. — **White Sheetings und Shirtings**. Gebleicht, und mit Appretur versehen; sie werden in Kisten verpackt, haben sonst aber Alles mit dem obengenannten Fabricat gemein. — **Drills und Bedthick**, geköperte (gestreifte) Baumwollenzeuge. Sie werden in mehreren Staaten verfertigt, zu Betten, Matratzen etc. verwandt, und in verschiedenen Breiten, Qualitäten und Mustern gemacht. Sie sind für In- und Ausland gefragt. — **Kersey**, ein dickes Baumwollengewebe mit dick gesponnenem Einschlaggarn. Es wird besonders in New-York, New-Jersey und Pennsylvanien verfertigt, und meistens im Lande consumirt. — **Nankeen**. Ein aus Nanking-Baumwolle gefertigter Stoff, der die natürliche Farbe trägt und daher ächt ist. Die Baumwolle ist von China eingeführt, und wird

*) Die Einfuhr von Spitzen, welche in obigen Angaben nicht einbegriffen, betrug 1845—46 im Durchschnitt ca. \$ 1,050,000.

besonders in Süd-Carolina und Georgia gebaut, der Stoff aber in den nordöstlichen Staaten gemacht.

Ausser den obigen Stoffen werden aber auch andre, wie z. B. *Ginghams, Calicos, Prints, Checks, Hosen- und andre Zeuge* in Menge und in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit gefertigt, aber grösstentheils nur in geringeren Qualitäten. Auch wird bekanntlich baumwollenes Segeltuch (*cotton duck*) in America in Masse verfertigt, und auf amerikanischen Schiffen angewandt. Dasselbe wird indess trotz seiner grösseren Billigkeit gewiss nie das stärkere leinene Tuch verdrängen können.

Wollen-Fabrication.

Ao. 1840. Anzahl d. Fabr., worunter viele kleine Etablissem.	1420
≧ ≧ Walkmühlen	2585
≧ ≧ Beschäftigten	21,342
Angelegtes Capital	\$ 15,765,124
Werth der fabricirten Gegenstände	≧ 20,697,000

Spätere Angaben finden sich nur wenige. Eine über die Manufacturen in Massachusetts vom Jahre 1845 lautet wie folgt:

Anzahl der Fabriken	178 à 200
≧ ≧ Beschäftigten	9252
Capital	\$ 6,606,000
Consumirte Wolle für div. Zeuge	15,964,814 \mathfrak{b}
und für Teppiche	1,786,238 ≧
Werth der Erzeugnisse:	
Tuch	\$ 2,157,392
Gewirkte Stoffe \$ 382,858	Casimir . . . ≧ 2,416,818
Wollengarn . . ≧ 99,689	Satinets . . ≧ 1,907,327
Teppiche ≧ 834,322	Jeans ≧ 449,685
Worsted yarn . ≧ 271,708	Flanell . . . ≧ 1,284,967
diverse Zeuge . ≧ 561,600	Zusammen . \$ 10,366,366

Der Werth der in Connecticut 1845 gefertigten Wollenstoffe betrug ≧ 3,877,603
 zusammen schon ca. \$ 14,200,000

Man rechnet daher gewiss nicht zuviel, wenn man den Gesamtwert der Erzeugnisse auf gegen 35 Millionen \$ anschlägt. Die grössten und meisten Fabriken sind in Massachusetts, den andern New-England-Staaten, New-York und Pennsylvanien. Zur Fabrication der Fussdecken wird die Wolle grösstentheils eingeführt; man verwendet dazu die geringen Sorten südamericanischer und türkischer Wolle. Die zu den

ändern Stoffen verarbeitete Wolle wird in den Verein. Staaten selbst producirt.

Exportirt von eigenem Fabricat wurde bisher noch nichts. Die Einfuhr fremder Erzeugnisse betrug durchschnittlich fr Jahr:

1832-36 . . . \$ 14,800,000 1842-46 . . . \$ 8,200,000

1837-41 . . . \approx 11,800,000

und 1846 specificirt:

Tuche und Casimire . . .	\$ 4,192,310	Wollengarn	\$ 266,330
Gewirkte Stoffe	\approx 2,658,023	Teppiche	\approx 253,543
Strümpfe, Handschuhe etc. \approx	838,866	Flanelle	\approx 156,851
Wollne Decken	\approx 633,745	Andre Zeuge	\approx 788,027
Merino-Shawls	\approx 296,124	Zusammen	\$ 10,083,819

Die Wollen-Fabrication hat in den letzten 10 Jahren grosse Fortschritte gemacht, und die Americaner sind bei dem jetzigen Einfuhrzolle von 30 $\frac{0}{100}$ im Stande, in den geringen Sorten von derber, solider Qualität (welche im Lande den grössten Consum finden), mit dem Auslande zu concurriren. Feinere Gattungen können dagegen noch nicht in gleicher Güte wie in Europa verfertigt werden.

Tuche, Casimire, Hosenzeuge. — Die leichteren, mehr für's Auge gearbeiteten Tuche, so wie die feineren Qualitäten, werden besonders von England, Deutschland und Belgien bezogen, und haben in den letzten Jahren die Fabricate der beiden zuletzt genannten Länder sich einer guten Nachfrage zu erfreuen, und den Vorzug vor den englischen gehabt, da die Farben und der Stoff im Allgemeinen für dauerhafter gehalten werden. Die americanischen Tuche werden vorzüglich in der Qualität von $1\frac{1}{4}$ bis $3\frac{1}{2}$ \$ fr Yd., 50 à 60 " breit, angefertigt. Auch werden alle möglichen Gattungen von Hosenzeugen, sowohl wollne wie baumwollne Casimire, Doeskins etc. in America gemacht, und die europäischen Muster schon recht hübsch imitirt. Doch fehlt den Casimir-artigen Stoffen die Elasticität, welche namentlich den englischen eigen ist, und auf welche man hier vielen Werth legt; auch sind die Farben nicht so fest.

Satinets. — Ein halbwoollner Stoff, der in allen Staaten, wo Fabriken sind, gemacht wird. Man fertigt Satinets von 27 bis 30 " Breite und zu Preisen, je nach Qualität von 30 bis 50 cts. fr Yd. An Stoff ist diese Waare sehr dauerhaft, aber nicht an Farbe. Die Consumption davon im Lande ist sehr gross.

Kentucky Jeans. — Ein ähnlicher, leichterer Stoff, der besonders in Rhode Island, Massachusetts und New-Hampshire gemacht wird. Er ist für den Landbedarf ebenfalls sehr gefragt, zu Preisen von 20 à 30 cts. p^{r} Yd.

Wollne Decken, blanquets. — Sie werden hier in ziemlicher Menge in ordinärer und mittlerer Qualität gemacht, aber bei dem jetzigen Tarif auch nicht unbedeutend von England eingeführt. Dieser Artikel ist besonders für den Handel mit den Indianer-Stämmen wichtig. Man muss die Forderungen, welche diese an Beschaffenheit, Form etc. machen, genau kennen.

Merinos. — Sie waren in früheren Jahren ein wichtiger Artikel für den americanischen Markt. Jetzt findet aber hauptsächlich nur noch Einiges von feinerer Gattung Absatz, während die geringeren Sorten grösstentheils durch die sogenannten Alpacas, ein Stoff, der ursprünglich von der Wolle des Lamas gemacht ward, seitdem aber imitirt wird, verdrängt worden sind. Die Alpacas sind vorzugsweise in Schwarz und Modifarben gefragt, und die Qualitäten variiren im Preise von 30 bis 70 cts. p^{r} Yd., wovon ersterer Preis sich jedoch für halbwollne Waare versteht. Die bessern Sorten Merinos kommen von Deutschland und Frankreich, und was von geringer Gattung noch kommt, von England und Deutschland. Die Franzosen verstehen der Waare ein weiches, sammtartiges Aeussere zu geben, während das englische Fabricat ein hartes gepresstes Ansehn hat, welches man hier nicht liebt. Auf Feinheit des Köpers wird sehr gesehen; die gewöhnlichen Breiten sind: der englischen Merinos 32 à 40'', der französischen und deutschen 36 à 48''.

Flanelle. — Der Begehr für geringe und mittlere Waare wird fast lediglich durch das einheimische Fabricat befriedigt, obgleich bei dem jetzigen Tarif zuweilen noch von englischem und deutschem eingeführt wird. Die feineren Gattungen werden grösstentheils von England bezogen.

Gewebte Wollenwaaren, als Hemden, Jacken, Unterhosen, Strümpfe, Handschuhe, Comforters, Hauben, u. s. w. werden in New-York, Pennsylvania und Connecticut in grosser Menge fabricirt. Hemden, Jacken und Unterhosen werden meistens durch Maschinen gemacht, sind ihrer Qualität wegen sehr beliebt, und werden jetzt den deutschen vorgezogen, die seit längerer Zeit nicht mehr mit Nutzen zu importiren sind. Die übrigen ebengenannten Artikel verfertigt man mittelst Handstühle, deren namentlich Germantown bei Philadelphia eine grosse

Anzahl beschäftigt, und die dort grösstentheils von deutschen Webern gehandhabt werden. Es ist wahrscheinlich, dass die Sachsen und besonders die Engländer trotz des jetzigen Zolles von 30 $\frac{0}{100}$ diese letzteren Artikel etwas billiger herlegen können, als das americanische Fabricat ist. Da aber die hier gemachten Gegenstände mehr dem hiesigen Geschmack entsprechen, auch meistens besser und solider von Qualität sind, so werden sie den ausländischen vorgezogen, und diese sind daher in den letzteren Jahren vernachlässigt gewesen.

Gestrickte Wollenwaaren, namentlich Socken und Handschuhe, sowie solche in Jütland verfertigt werden, und die wegen des theureren Arbeitslohnes hier nicht so billig gemacht werden können, sind im Allgemeinen mit Vortheil abzusetzen. Es kommt indess auf die Umstände an, da der Markt nicht selten mit diesen Artikeln überführt ist, und dieselben auch oft in Auctionen zu niedrigen Preisen verschleudert werden, weil man sich bei längerem Lagern im Sommer der Gefahr aussetzt, dass selbige von Motten zerfressen werden.

Wollengarn. — Strickgarn wird in allen Fabrikstaaten angefertigt, meistens vermittelt Wasserkraft. Die Fabriken davon haben sehr zugenommen, so dass nur noch wenig eingeführt werden kann, und zwar nur das englische graue Strickgarn, in weiss sowohl als schwarz und grau, und besonders in grau (wovon der Preis nach Qualität 60 cts. à 1 \$ $\frac{1}{2}$ ist.) — Auch andre Arten von Wollengarn, z. B. Posamentirgarne, werden in den Verein. Staaten verfertigt, und hat man selbst vor einigen Jahren Versuche mit der Fabrication von Zephyrgarn zum Sticken gemacht, die ein solches Resultat gegeben, dass an ein Gelingen nicht mehr zu zweifeln ist. Die Wolle gewinnt man hier hinreichend fein für den Zweck, und die Färber hat man aus Berlin und andern Plätzen kommen lassen. Das Stickgarn war seit 10 Jahren ein lucrativer Importartikel; der Begehr für fremdes Fabricat wird jetzt aber immer mehr abnehmen.

Einige weitere specielle Nachrichten über americanische Wollenfabricate finden sich in der Beilage D. D. D., welche von verschiedenen Mustern (von No. 631 bis 644) begleitet ist.

Hanf- und Flachs-Verarbeitung.

Die Fabrication von gröberem Stoffen wird in ziemlicher Ausdehnung betrieben, die eigentliche Leinen-Industrie ist aber ohne alle Bedeutung. Der Werth des fabricirten Leinens wird für

1840 im Census nur mit \$ 322,205 angegeben. Ueber die Gesamt-Production von Fabricaten aus Hanf und Flachs in neuerer Zeit finden sich keine vollständige Angaben; für 1835 wird sie wie folgt angeführt:

Diverse Fabricate, Segeltuch u. s. w.	5 à 6,000,000 \$
Tauwerk	5,000,000 ÷

Dieselbe muss sich seitdem bei der ausserordentlichen Zunahme des Schiffahrtsverkehrs bedeutend vermehrt haben.

Der Verbrauch von *feinen Leinen-Waaren* ist in den Verein. Staaten noch ziemlich ansehnlich, obwohl derselbe, wie in vielen andern Ländern, auch hier durch die billigeren Baumwollenwaaren beschränkt wird. Er wird fast ganz vom Auslande, und zwar grösstentheils von Ireland aus befriedigt. Von *Segeltuch* und *Tauwerk* wird auch noch ziemlich viel von England, Russland und Manila importirt, den Hauptbedarf von diesen Gegenständen liefert das Land aber selbst. Aus Manila-Hanf fabricirtes Tauwerk wird auf den americanischen Schiffen vielfach verwandt.

Exportirt wird nur unbedeutend von Tauwerk. Die Importe von fremdem Fabricat betragen durchschnittlich p Jahr:

	Tauwerk u. Garn.	Fabricate aus Hanf.	Fabric. aus Flachs.
1832 — 36		\$ 2,270,000	5,680,000
1837 — 41		÷ 1,960,000	5,720,000
1842 — 46		÷ 900,000	3,940,000
1845 — 46	\$ 194,000, und im Jahre 1846 specificirt:		
Segeltuch		\$ 217,162	
Sheetings, Osnaburgs, Burlaps etc.		÷ 342,419	
Sackleinen		÷ 5,972	
Andre Fabricate		÷ 201,211	
		<hr/>	\$ 766,764
Leinenzeuge			÷ 5,098,505

Seiden-Fabrication.

Dieselbe ist noch sehr unbedeutend, aber doch im Fortschreiten. In früherer Zeit wurde nur Seide gesponnen, seit den letzten Jahren sind aber einige Webereien eingerichtet worden, die ausser Nähseide auch Tücher, Westen- und andre Zeuge fabriciren. In New-England, Kentucky, Ohio und Pennsylvanien wird die Fabrication hauptsächlich betrieben. Ao. 1840 wurden verarbeitet 15,746 p Seide zu einem Werthe von \$ 119,800, die Anzahl der Beschäftigten betrug

1847, und das angelegte Capital \$ 275,000; Ao. 1845 dagegen wurden allein in 2 Staaten:

in Connecticut, 21,000 \bar{H} zu einem Werth von \$ 173,400
 „ Massachusetts, 26,000 „ „ „ „ „ 212,000

verarbeitet.

Exportirt wird nichts, aber noch sehr ansehnlich von fremdem Fabricat eingeführt. Der Import betrug durchschnittlich \bar{H} Jahr:

1832 — 36 \$ 13,900,000 1842 — 46 \$ 8,650,000

1837 — 41 „ 14,300,000

und 1846 specificirt: Nähseide \$ 354,649

Mützen, Hüte Schuhe etc. . . „ 26,877

Diverse Stoffe, Tücher etc. . „ 12,088,794

zusammen \$ 12,470,320

hauptsächlich von Frankreich, England und China, und demnächst von Deutschland und Italien.

Eisen- und andre Metallwaaren, Maschinerien etc.

Werth der Erzeugnisse 1840 ca. \$ 32,000,000. Seitdem hat sich die Fabrication aber bei der so sehr vergrösserten Ausbeute der Eisenminen in ausserordentlichem Maasse vermehrt. Die grossartigsten Werke für Maschinerien sind in New-York und Pennsylvanien, besonders bei der Stadt Philadelphia, und die grössten Fabriken für Eisenwaaren, ausser in diesen beiden Staaten, noch in Massachusetts und Connecticut. Der wichtigste Fabrikplatz für die Anfertigung der Letzteren ist Pittsburgh in Pennsylvanien.

Es werden in den Verein. Staaten ohne Ausnahme alle Gegenstände, zu deren Anfertigung Metalle verwandt werden, fabricirt, sowohl Dampf- und alle andern Maschinenwerke, Kanonen, Waffen, Anker, Ketten, Nägel etc, sowie auch alle sogenannten kurzen Waaren in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit. Die Fabrication steht, sowohl was Solidität als Aussehen der Gegenstände betrifft, auf hoher Stufe, und der europäischen im Allgemeinen wohl wenig nach. Dass immer noch so ansehnlich vom Auslande importirt wird, liegt theils in dem grossen Vorsprunge, welchen England auch in diesem Fabrikzweige vor allen andern Ländern gewonnen hat, und theils darin, dass zu demselben eine Menge Artikel gehören, welche viel Handarbeit erfordern, und die in America daher nicht so billig geliefert werden können. So werden z. B. Ackergeräthschaften im Lande selbst hinreichend fabricirt, dage-

gen Messerschmiedewaaren, Rasirmesser, Schlösser namentlich noch viel von England, Scheeren von Deutschland importirt u. s. w. — Exportirt wurden von eigenem Fabricat:

	1845.	1846.
Gusswaaren ca.	\$ 118,248	107,905
Nägel	≅ 70,000	100,000
Eisenwaaren.	≅ 649,100	921,652
Andre Metallwaaren	≅ 27,947	22,840
Kupfer und Messing in Blättern ≅	≅ 94,736	62,088

und importirt von fremden durchschnittlich p Jahr:

Eisen und Stahlwaaren:	1832 — 36	\$ 5,480,000
	1837 — 41	≅ 4,820,000
	1842 — 46	≅ 3,245,000

	1845.	1846.
Andre Metallwaaren	\$ 289,198	333,675
Nägel	≅ 65,660	68,641
Waffen	≅ 146,155	158,127.

Glas und Glaswaaren.

Werth der Erzeugnisse 1840 ca. \$ 3,000,000. Die Fabrication hat sich seitdem ansehnlich vermehrt, denn der grösste Theil des Bedarfes an Fensterglas wie an Hohlglas wird jetzt vom Lande selbst geliefert, und die Production von Flintglas allein betrug 1846 in 19 Fabriken schon $2\frac{1}{2}$ Mill. \$. Die feineren Glaswaaren werden noch vom Auslande bezogen, sowie ebenfalls fast der ganze Bedarf des Landes an Spiegeln, die wegen der vielen Handarbeit, welche deren Fabrication erfordert, nicht billig genug in den Verein. Staaten gemacht werden können. Die grösseren Spiegel kommen von Frankreich und die kleinen, ordinären von Deutschland. Exportirt wurden:

von Glaswaaren 1845 für \$ 98,760 1846 für \$ 90,860,

und importirt von fremdem Fabricat:

	1845.	1846.
Spiegelgläser	\$ 451,638	519,210
Fensterglas	≅ 49,182	56,083
Bouteillen	≅ 44,835	64,623
Geschnittene, gepresste und gegossene Glaswaaren ≅	≅ 33,607	20,364
Uhr- und Brillengläser	≅ 12,677	19,563
	<u>\$ 591,939</u>	<u>679,843</u>

Irdene Waaren.

Werth der Erzeugnisse 1840 ca. \$ 1,100,000. Die Fabrication ist nicht von grosser Ausdehnung, da noch immer der grösste Theil des Bedarfes vom Auslande befriedigt wird. Es wurde nämlich importirt durchschnittlich fr Jahr:

1832 — 36 für \$ 1,960,000	1842 — 46 für \$ 1,960,000
1837 — 41 fr fr 1,850,000	

Porcelain liefert Frankreich, Deutschland und China, gewöhnliches Steinzeug hauptsächlich England.

Gerbereien und Leder-Verarbeitung.

Werth der Erzeugnisse 1840 ca. \$ 33,000,000. Es bestehen eine grosse Menge Gerbereien in den Verein. Staaten, und die Verarbeitung des Leders wird in allen Zweigen der Fabrication sehr ausgedehnt betrieben. Der kleine Staat Connecticut lieferte 1846:

Sattel, Geschirr und Koffer, in 139 Etablissements für \$ 547,990
 Leder in 187 Gerbereien fr 735,827
 360,379 Paar Stiefel und 6,800,372 Paar Schuh fr 1,741,920 (?)
 In New-York bestanden 1845 1414 Gerbereien, die für ca. \$ 6,600,000 Leder jährlich lieferten. Die Production von Sohlleder in demselben Staate betrug:

1827	265,553	Seiten	Durchschnittspreis	17 $\frac{1}{2}$	cts.
1831	440,000	fr	fr	fr	19 $\frac{1}{2}$ fr
1836	925,014	fr	fr	fr	17 $\frac{1}{4}$ fr
1842	886,868	fr	fr	fr	14 fr
1845	1,037,500	fr	fr	fr	12 $\frac{1}{4}$ fr
1846	1,074,256	fr	fr	fr	11 $\frac{1}{4}$ fr

Ausgeführt wurden:	1845.	1846.
Leder, Sattlerarbeit, Stiefel und Schuhe für	\$ 348,938	397,540
und eingeführt von fremdem Fabricat:		
Handschuhe, Schuhe, Stiefel, Sattler- und	1845.	1846.
andre Lederarbeiten	\$ 1,120,710	1,224,818
Gegerbte Felle	fr 127,123	163,492

Frankreich hat den grössten Theil an dieser Einfuhr.

Papier.

Die Fabrication ist sehr ausgebreitet. 1846 waren 700 Mühlen von einem Anlagecapital von 18 Mill. \$ in Arbeit, die jährlich für ca. 17 Mill. \$ producirten. Ausgeführt wurden:

1845. 1846.

Papier und Schreibmaterialien, für . . . \$ 106,190 . . . 124,597
und eingeführt von fremdem Fabricat:

Schreib- und andres Papier, für \$ 51,724 . . . 77,424

Von Materialien zur Papier-Fabrication haben als Importartikel keine Lumpen einige Bedeutung. Sie sind im Allgemeinen mit Vortheil nach den Verein. Staaten hinzulegen. Eingeführt wurden 1845 für \$ 421,080 und 1846 für \$ 385,397.

Verschiedene Fabricate.

	Production 1840, laut Census.	Ausfuhr 1845 und 46. durchschn. # Jahr.	Einfuhr fremd. Fabricate, 1845 u. 46 durchschn. # Jahr.
Brauntwein , in 10,306 Brenn.	41,402,627 Gall.	\$ 74,412 (Korn) ≧ 242,400 (Molasse)	\$ 1,257,000 v. Holland, Frankr. etc.
Bier , in 406 Brauereien . .	23,267,730 ≧	≧ 68,650	≧ 124,400 ≧ England
Schiesspulver , in 137 Mühlen	8,977,348 ℥	≧ 131,750	≧ 1700
Farbwaaren und Drogen	\$ 4,151,900	≧ 257,800	≧ 45,100 ≧ ≧ etc.
Seife	49,820,500 ≧	≧ 677,000	≧ 2500
Talglichter	17,904,500 ≧		
Kutschen und Wagen . .	\$ 10,897,900	≧ 71,770	—
Musikal. Instrumente . .	≧ 923,900	≧ 21,800	—
Mobilien etc.	≧ 7,555,400	≧ 292,000	—
1840 Anzahl der	<i>Zuckersiedereien</i>	43	
≧ ≧ ≧	<i>Waizenmehl - Mühlen</i>	4,364	
≧ ≧ ≧	<i>Kornmühlen</i>	23,661	
≧ ≧ ≧	<i>Sägemühlen</i>	31,650	
≧ ≧ ≧	<i>Oelmühlen</i>	843	

Eine weitere und speciellere Aufzählung der verschiedenen Fabrikerzeugnisse würde zu weit führen. Es mag daher genügen, nochmals zu bemerken, dass es nur wenige Industriezweige giebt, die nicht auch schon in den Verein. Staaten cultivirt werden. In wie weit der Landesbedarf noch durch fremdes Fabricat befriedigt wird, hängt natürlich von der Stufe, auf welche die Fabrication in America gelangt ist, sowie von den Bestimmungen des Zolltarifs ab. Im Allgemeinen muss man nicht vergessen, es sich zu vergegenwärtigen, dass man bei Aussendungen nach den Verein. Staaten eine doppelte Concurrenz, nämlich einmal die der europäischen Mitbewerber, und dann noch die der Fabricanten im Lande selbst zu bestehen hat. Es ist daher auch hier

mehr als irgend anderswo erforderlich, dass man mit den Handelsverhältnissen genau vertraut sei, und eine ganz specielle Kenntniss des Marktes besitze. Bei vielen Industrie-Artikeln ist es sogar nothwendig, dass der Fabricant persönlich an Ort und Stelle die Verhältnisse prüft, wenn er seiner Waare einen dauernden und vortheilhaften Absatz verschaffen will. Ausser von einem Theil der grösseren Consumtionsartikel wird nach den Verein. Staaten auch wenig auf Consignation gesandt. Die Importeure europäischer Fabricate betreiben ihr Geschäft grösstentheils für eigne Rechnung, oder in Gemeinschaft mit dem europäischen Fabricanten, oder sie sind selbst Fabricanten, die dort ihre Läger halten. Sie haben nicht allein mit grösster Aufmerksamkeit auf den americanischen Markt, und die gesteigerten Forderungen, die von dieser Seite gemacht werden, zu achten, sondern sich gleichfalls mit den Fortschritten der europäischen Industrie fortwährend bekannt zu halten. Abwechselnder Aufenthalt in den beiden Welttheilen oder häufiges Hin- und Herreisen ist daher gewöhnlich, und dieses auch der einzige Weg, um ein Geschäft mit Nutzen zu betreiben und in Thätigkeit zu halten.

Die vorstehend gemachten Angaben über die Einfuhr fremder Fabricate zeigen, wie sich diese fast durchgängig bei allen Artikeln in den letzten 15 Jahren allmählig vermindert hat. Dies ist zum grossen Theil unzweifelhaft eine Folge des Fortschrittes, welchen die americanische Industrie seitdem gemacht hat, denn bei der beinahe um 50 $\frac{0}{0}$ gewachsenen Bevölkerung müsste der Verbrauch sich sonst im Gegentheil vermehrt haben. Auf der andern Seite muss man aber bedenken, dass diese Verminderung zum Theil auch desshalb so bedeutend hervortritt, weil zur Zeit der letzten 5 Jahre der hohe Tarif von 1842 in Kraft war, und somit eine Menge Artikel aus der Concurrenz verdrängt wurden, die sich nach dem neuen Tarif von 1846 jetzt wieder einführen lassen, und die den Betrag des Importes ausländischer Fabricate in den nächsten Jahren neuerdings mehr anschwellen werden. Bei allem dem muss man indess, wie bereits bemerkt, doch annehmen, dass der Absatz dieser Letzteren in den Verein. Staaten mit der Zeit noch mehr beschränkt werden wird, denn wenn auch nicht vermehrte Schutzmaassregeln ergriffen werden, so muss doch die fortschreitende Industrie der Americaner und die für dieselbe so günstigen Verhältnisse des Landes die Concurrenz immer mehr erschweren. — In welchem Maasse dagegen die Ausfuhr eigener Fabricate aus den Verein. Staaten

zugenommen, zeigen folgende Angaben der jährlichen Durchschnitte derselben von 1821 bis 46:

1821 — 26	ca. \$ 3,950,000	1837 — 41	ca. \$ 8,740,000
1827 — 31	„ „ 5,290,000	1842 — 46	„ „ 9,130,000
1832 — 36	„ „ 6,260,000		

Diese Beträge sind allerdings gegen den Export von Fabricaten vieler anderer Länder, so namentlich Englands, Frankreichs und Deutschlands nur noch unbedeutend. Auch ist es nicht zu verkennen, dass, wenngleich die americanische Industrie mit Rücksicht auf die Befriedigung des eignen Bedarfs rasche Fortschritte macht, dagegen der Export einheimischer Fabricate aus der Union nicht in dem Maasse wie die Gesamtproduction überhaupt zunimmt. Die hohe Stufe, auf welche das Fabrikwesen der europäischen Staaten längst gelangt ist, und manche günstige Verhältnisse, welche ein noch neues und schwachbevölkertes Land wie die Verein. Staaten erst im Verlaufe der Zeit nachzuholen im Stande ist (so namentlich die zahlreicheren und billigeren Arbeitskräfte in Europa), gestatten den Ersteren selbst eine noch immer sehr ansehnliche Einfuhr in America. Bei dieser erschweren aber doch die Schutzmaassregeln des Zolltarifs mehr oder weniger die Concurrenz mit americanischen Fabricaten, während der Absatz der Letzteren dagegen auf den auswärtigen Märkten natürlich nicht so günstige Erfolge haben kann. Dennoch ergeben die obigen Ziffern in den letzten 25 Jahren eine Zunahme der Ausfuhr americanischer Industrie-Artikel von ca. 131 $\frac{0}{100}$. Rechnet man ferner den Export von Producten des Ackerbaues, der Viehzucht und des Forstes (wie Mehl, Fleisch, Holz etc.) hinzu, welche zum Theil ebenfalls einer Fabrication oder Zubereitung untergehen müssen, so wird der Betrag der Gesamtausfuhr der Verein. Staaten nach Süd-America, Westindien, Asien etc. zu einer ziemlich ansehnlichen Summe heranschwellen. Derselbe beträgt zufolge der bei dem Abschnitte über den Handels- und Schifffahrtsverkehr mitgetheilten Tabelle No. 4 ca. 30 $\frac{0}{100}$ oder 34 Millionen \$, ein Antheil an der Einfuhr nach jenen Gegenden, welcher gewiss nicht unbedeutend zu nennen ist, und der mit Rücksicht auf die fortwährend wachsende Grösse des americanischen Freistaates die aufmerksame Beachtung des europäischen Kaufmannes und Fabricanten wohl verdienen dürfte.

Schluss.

Ich würde hier einen zu grossen Raum in Anspruch nehmen müssen, wenn ich auch noch nähere Angaben über den innern Verkehr der Union machen wollte. Aus diesen würde sonst die ansehnliche Zunahme der Geschäftsthätigkeit noch anschaulicher als nach den vorstehenden Daten über den Handel mit dem Auslande werden. Ebenso unterlasse ich es, aus den schon angegebenen Gründen, eine Zusammenstellung des Gesamtwertes der Production zu machen. Ich hoffe aber, dass die in dem Vorangehenden mitgetheilten Zusammenstellungen genügen werden, um es näher zu zeigen, in welchem Grade die Bedeutung des americanischen Freistaates als Handelsstaat seit dessen Bestehen zugenommen hat, und wie die wachsende Handels-, Gewerbs- und Schiffahrtsthätigkeit desselben überall einen immer grösseren Einfluss äussert und äussern wird.

Wenn aber schon jetzt seit so kurzem Bestande des Staatenverbandes so ausserordentliche Resultate erreicht worden sind, so drängt sich unwillkürlich auch die Frage auf, welcher Zukunft das Land noch einmal entgegengeht. Die Vereinigten Staaten haben in ihren Handelszuständen und ihrem Geldwesen schon mehrfach so grosse Umwälzungen erlitten, wie wenige andre Staaten. Sie haben der unglücklichen Zeiten manche erlebt, und dieselben zum Theil durch eignes Verschulden hervorgerufen. Ob ein Land, welches wie dieses dem Speculationsgeiste noch so vielen Spielraum darbietet, und von einem Volke bewohnt wird, welches so vorherrschend den Character eines unternehmenden an sich trägt, künftig von ähnlichen, wenn auch nicht so drückenden Krisen frei bleiben wird, ist wohl zum Mindesten zweifelhaft. Gewiss kann man aber mit Recht annehmen, dass dieselben bei den vielfachen Verbesserungen, welche im Vergleiche zu früheren Zeiten in den Einrichtungen seitdem getroffen, und bei den immer wachsenden Hilfsquellen des Landes, von diesem künftig leichter und mit geringeren Opfern ertragen werden können. Die Geldverhältnisse der Union sind es namentlich, welche dieselbe schon mehrere Male an den Abgrund des Verderbens geführt haben; sie sind es aber auch, welche man jetzt mit grösserem Bedachte zu regeln bemüht ist. In dem Goldreichthum Californiens, wenn er so gross ist, wie man nach den dermaligen Berichten annehmen muss, schliessen sich nun noch überdiess dem Lande neue Ressourcen auf, welche jene Bestrebungen erfolgreich zu unterstützen im Stande sind.

Das politische Band, welches die einzelnen Staaten zu einem grossen Ganzen mit einander verbindet, besteht jetzt seit einer Reihe von 60 Jahren. Weder Sonderinteressen noch Parteiungen haben dasselbe zu lösen vermocht. Die ausgedehnteste Freiheit, welche in der Union besteht, hat es hier gezeigt, wie eben sie eine sichere Gewähr für Ordnung und Gesetz sein, und auf welche Stufe der materiellen und geistigen Wohlfahrt ein Volk unter ihrem Fittige gelangen kann. Zu jener unbeschränkten Freiheit, welche die Verfassung jedem Staatsbürger zusichert, bildet allerdings das Verhältniss des Sklaven zu der weissen Bevölkerung ein schwarzes Gegenstück. Auch haben von jeher die Feinde der grossen Republik, und namentlich auch die Nation, welche einst selbst den Sklavenhandel in Nord-America eingeführt und die besten Geschäfte dabei gemacht hat, es nie daran fehlen lassen, diese Schattenseite der americanischen Zustände in grellster Weise hervorzuheben. Ich bin weit entfernt, irgend etwas zu Gunsten der Sache selbst sagen zu wollen, aber es kann gewiss nur eine gänzliche Verkennung oder Unkenntniss der Verhältnisse America's dazu führen, wenn man dieselbe den Americanern geradezu zur Last legt, oder überhaupt die Sklavenfrage mit den sonstigen Principien der Verfassung in Verbindung bringen will. Die Sklaverei ist eines derjenigen Uebel, welche, nachdem sie einmal eingeführt, und sich in ihren Folgen weit durch alle Verhältnisse eines Staates verzweigt haben, nicht plötzlich auszurotten sind, ohne den Wohlstand desselben vollkommen zu untergraben. Verachtung kann allein diejenigen treffen, welche sie zuerst eingeführt haben. Pflicht der jetzt Lebenden ist es nur, Alles anzuwenden, um das Uebel seiner gänzlichen Vertilgung immer näher zu führen. Wer practische Vorschläge darüber zu machen weiss, wie eine Summe von 1000 Mill. Dollar zur Ablösung der Sklaven herbeizuschaffen, und wie passende Arbeitskräfte zur Gewinnung der wichtigsten Agriculturproducte der Union, welche fast der ganzen civilisirten Welt unentbehrlich geworden sind, herzustellen seien, der wird gewiss auch in America willkommen geheissen werden. Es ist schon von jeher in den Verein. Staaten selbst mit aller Bitterkeit und Leidenschaft gegen die Sklaverei geeifert worden. Auch jetzt kämpfen die nördlichen und westlichen Staaten gegen dieselbe, und wie man gesehen hat, nicht ohne Erfolg. Die in den letzteren Zusammenkünften des Congresses erfolgten Beschlüsse zeugen wenigstens davon, wie man bemüht ist, das Uebel zu beschränken, und wie die Mehrzahl in der Union über die Frage denkt. Die Macht der

Verhältnisse ist aber zu gross, um eine plötzliche Umwandlung der Zustände möglich zu machen. Nur die Zeit kann die Mittel und Wege an die Hand geben, wie die schwierige Aufgabe noch einmal vollständig zu lösen sein wird.

Die Sklavenfrage steht in enger Verbindung mit andern Fragen, deren Lösung nach den verschiedenen Principien schon mehrere Male eine Spannung ernster Art zwischen den nördlichen und südlichen Staaten hervorgerufen hat. Die nördlichen Manufacturstaaten wollen sich durch hohe Schutzzölle auf Kosten ihrer südlich wohnenden Nachbarn bereichern, und Letztere werden dadurch nicht allein gezwungen, für einen Theil der nothwendigsten Bedürfnisse höhere Preise zu zahlen, sondern sie sehen sich überdiess, weil ihre farbige Bevölkerung ihnen eine gleiche Ausbildung des Fabrikwesens unmöglich macht, in dem Absatze ihrer Agriculturproducte, welche sie gegen die billigeren ausländischen Erzeugnisse in Zahlung geben, beeinträchtigt. Schutzzölle und liberale Tarife haben, wie dieses weiter oben gezeigt worden, schon öfter mit einander gewechselt, und auch jetzt noch stehen sich die beiden Parteien feindlich gegenüber. *) Ob diese verschiedenen Gegensätze noch einmal eine förmliche Spaltung erzeugen, oder ob nicht gerade jener Kampf, welcher im Grunde nichts weiter als ein Kampf um Privatinteressen ist und sich daher überall findet, wo Menschen sind, die südlichen Staaten zu grösseren Anstrengungen treiben, und die nördlichen dadurch in ihren Ansprüchen zurückdrängen wird, muss die Zeit lehren. Ich hoffe, dass das Letztere geschehen wird. Das Band, welches die Staaten der Union verbindet, ist durch gleiche, von den Bewohnern seit einer so langen Reihe von Jahren getheilte Schicksale, durch eine gegenseitige, innige Verknüpfung der materiellen Interessen, ja man möchte sagen, durch gegenseitige Unentbehrlichkeit zu fest geschlungen, als dass man so leicht an eine Auflösung oder Theilung des Bundes glauben könnte. Auch fehlt es in der Geschichte der Union nicht an Beispielen, wo die „Anmassungen des Nordens“ durch das energische Auftreten der südlichen Staaten zunichte gemacht wurden, und wo eine solche ernste Spaltung (ich meine, wie diejenige bei Veranlassung der Nullification des Bundes-Zollgesetzes von Süd-Carolina) eben nicht zur Auflösung, sondern gerade im Gegentheil zur Verständigung und sogar zur Besserung der Zustände führte. Die

*) Vice versa — Tout comme chez nous.

nördlichen Staaten können es nicht verkennen, dass dem Süden einstweilen die Slaven, und ihnen selbst die Producte der südlichen Staaten unentbehrlich sind. Sie werden Letztere daher auch nicht durch ungerechte Forderungen bis aufs Aeusserste treiben dürfen. Diese müssen es dagegen einsehen, dass der Strom der Einwanderung sich immer stärker den freien Staaten zuzieht, dass nur die successive Beschränkung der Slaverei ihrem Wohlstande frommen kann, und dass es nicht allein Anstrengungen sondern auch Opfer bedarf, um das Uebel seiner Vertilgung entgegenzuführen, und mit der vorseilenden Cultur des Nordens gleichen Schritt zu halten.

Die Sucht mancher Americaner, ihr schon so ausgedehntes Ländergebiet noch mehr zu vergrössern, dürfte demnächst ebenfalls noch zu den Klippen gezählt werden, an welchen der glückliche Fortbestand des grossen Bundes in seiner jetzigen Gestalt scheitern, oder durch welche demselben wenigstens Eintrag gethan werden könnte. Ich bin zwar nicht der Meinung, dass der grössere Theil der Bewohner nach einer solchen weitem Ausdehnung des Gebietes trachtet, aber es sind dennoch gerade in neuerer Zeit sowohl bei Veranlassung des Krieges mit Mexico als des schon mehrfach besprochenen Anschlusses von Cuba an die Union, eine nicht geringe Anzahl Stimmen laut geworden, welche dafür zeugen, dass noch immer Viele da sind, denen die Bedeutung, welche das Land schon jetzt erreicht hat, nicht genügt. Ich glaube, dass jeder aufrichtige Freund der Union nur es wünschen kann, dass derartige Bestrebungen nach einer Erweiterung der Macht nicht die Oberhand gewinnen möchten, und die Gelegenheit, diese zu erreichen, wenn sie sich nicht selbst ohne Opfer zu erheischen bietet, nicht herbeigezogen werden möge. Die allerdings ruhmvollen Anstrengungen der Americaner, die natürlichen Hilfsquellen ihres Landes in kurzer Zeit bis zu einem ausserordentlichen Grade ergiebig zu machen, und durch grossartige Werke die weit von einander entfernt liegenden Gebietstheile der Union zu verbinden, haben in manchen Fällen schon zu einer Ueberbietung der Kräfte geführt. Die Fläche des Bundesstaates ist so ausgedehnt, und der grössere Theil desselben noch so wenig dem Verkehre geöffnet, dass die Organisirung dieser ansehnlichen Landesstrecken, welche jetzt schon im Besitze des Bundes sind, noch während einer sehr langen Reihe von Jahren alle nur vorhandenen Kräfte und Mittel in Anspruch nehmen wird. Möge man daher auch auf diese zuerst sein Augenmerk richten, möge man die sich noch finden-

den widerstrebenden Parteien in der Union sich gegenseitig näher zu führen, und die verschiedenartigen Elemente, welche dort neben einander bestehen, immer inniger zu verschmelzen suchen, und dagegen nicht noch andre neue hinzufügen, welche vielleicht der bestehenden Eintracht einen empfindlichen Stoss versetzen, oder den Kräften des Landes eine zu schwierige Aufgabe zur Lösung zumuthen könnten.

Wenn die Hoffnungen, welche ich in dem Vorangehenden in wenigen Worten für einen glücklichen und einträchtigen Fortbestand der Verein. Staaten ausgesprochen habe, sich verwirklichen, so berechtigen gewiss die Fortschritte, welche dieselben bisher in allen Zweigen der Handels- und Gewerbsthätigkeit gemacht haben, auch künftig zur Erreichung der grössten Resultate. Während der ersten 25 Jahre seit dem Bestehen des Bundes störten vielfache Kriege das Gedeihen des Landes, und in den letzten 35 Jahren, seitdem dasselbe im Genusse des Friedens lebt, konnte es erst recht seine volle Kraft auf die Entwicklung seiner Hülfquellen richten. Bedenkt man aber, bis zu welcher Höhe schon jetzt die Production gesteigert ist, wie Ackerbau, landwirthschaftliche Gewerbe, Bergbau und Industrie dort blühen, und welche Ergebnisse sie liefern, bedenkt man, dass die Verein. Staaten schon jetzt nächst den Engländern die grösste Handelsmarine besitzen, und dass sie in ihren innern den Verkehr erleichternden Verbesserungen verhältnissmässig mehr geleistet haben, als irgend sonst ein Staat, so kann man einentheils dem thatkräftigen Volke, welches so viel Grosses in kurzer Zeit zu schaffen wusste, seine Achtung nicht versagen, und andererseits kann man nicht umhin, wenn dasselbe auf dem betretenen Wege fortfährt, dem Lande wie dem Volke eine glänzende Zukunft zu prophezeien.

Allgemeine, ergänzende Bemerkungen zu sämtlichen Berichten.

Nachdem ich in dem Vorgehenden die auf den verschiedenen von mir besuchten Plätzen eingesammelten Nachrichten mitgetheilt habe, bleibt mir nun noch übrig, die in der Einleitung erwähnten weiteren ergänzenden Bemerkungen zu den einzelnen Abschnitten meiner Berichte im Anschlusse an die bereits dort gegebenen Erklärungen, und zu besserer Verständigung für den Leser folgen zu lassen. Ich will zu dem Zwecke die verschiedenen Abtheilungen noch einmal näher durchgehen.

Handels- und Schiffahrtsverkehr, Import- und Exportartikel.

Die statistischen Nachrichten, welche ich über die Handelsthätigkeit des resp. Platzes oder Landes im Allgemeinen, und zwar meistens in der Einleitung gebe, sowie diejenigen über den Werth und die Quantität der Einfuhr, Ausfuhr, der Production der einzelnen Gegenstände u. s. w., stützen sich fast durchgängig auf officielle, von Zollämtern oder andern Regierungs-Behörden publicirten, oder nach diesen zusammengestellten Uebersichten. Diese bilden stets und bei allen derartigen Darstellungen die Grundlage, und sie sind fast die einzig vorhandenen Quellen, um über die Verkehrszustände in ihrer Gesammtheit einen Ueberblick zu gewinnen, und allgemeine Resultate daraus ableiten zu können. Demungeachtet darf man sie in ihren einzelnen Theilen nicht immer unbedingt als eine Richtschnur gelten lassen. Fast alle statistischen Ausarbeitungen und Berechnungen enthalten kleine Irrthümer, manche sogar nicht unwesentliche Verkehrtheiten, welche leicht zu unrichtigen Schlüssen führen. So ist z. B. oft das directe Geschäft mit einem Lande wegen nicht gehöriger Scheidung der verschiedenen Flaggen, welche solches vermittelt haben, nicht in seinem vollen Umfange zu erkennen, ungenaue oder unrichtige Zoll-

angaben (die namentlich bei Ad valorem-Zöllen ziemlich allgemein sind) geben häufig von dem Verkehr mit diesem oder jenem Lande einen unrichtigen Begriff, u. s. w. Ich brauche wohl kaum zu bemerken, dass ich bemüht gewesen bin, derartige Ungenauigkeiten nach Anleitung der zu dem Zwecke eingezogenen Erkundigungen überall, wo mir dieses möglich war, durch erläuternde Bemerkungen zu berichtigen, halte es aber demungeachtet nicht für überflüssig, darauf aufmerksam zu machen, dass statistische Aufstellungen immerhin, wenn man dieselben genau zergliedern will, von einzelnen Fehlern nicht frei sein können. Im Allgemeinen kann man wohl annehmen, dass die Handelsumsätze im Werthe noch etwas bedeutender sind, als sie den Zollangaben zufolge erscheinen, weil die Evaluationen der Waaren fast überall nicht ansehnlich niedriger gestellt werden, als der wirkliche Werth derselben beträgt.

Auf Plätzen, wo die Behörden selbst keine Uebersichten über die Handels- und Schiffahrtsbewegung liefern, oder solche nicht bekannt machen, findet man doch immer, wenn auch nicht so vollständige, doch meistens sehr zuverlässige andre Angaben, welche von den Kaufleuten nach Manifesten, Bekanntmachungen u. s. w. zusammengetragen wurden. Ich habe übrigens bei allen Stellen die Quellen, aus welchen ich die gegebenen Nachrichten geschöpft habe, angeführt.

Wo der Werth der Einfuhr und des Exports einen wesentlichen Unterschied ergibt, habe ich, in sofern der daraus dem Lande entspringende etwanige Vortheil oder Nachtheil sich in entschiedener Weise auf die Geldverhältnisse oder auf sonstige Zustände äussert, nicht unterlassen, einige Worte darüber zu sagen, in welcher Art der Ueberschuss oder Ausfall gedeckt wird. Im Uebrigen bin ich jedoch nicht allzu speciell auf eine Ziehung der Handelsbilanz eingegangen. Wie ich es schon an mehreren Stellen angedeutet habe, wirken meiner Meinung nach zu viele andre Umstände auf den Wohlstand eines Landes ein, als dass man denselben allein nach dem Abschlusse des Handelsumsatzes einiger Jahre beurtheilen könnte. Es gehört wenigstens eine sehr specielle Kenntniss der Verhältnisse eines Staates dazu, um dabei keine Fehlgriffe zu thun.

Was die in den Berichten gemachten Preisangaben betrifft, so brauche ich dem Practiker es kaum zu sagen, dass dieses eben nur Andeutungen sein sollen. Wo ich mir zuverlässige Angaben von Durchschnittspreisen verschaffen konnte, habe ich dieses nicht versäumt zu

thun. Von Exportartikeln lassen sich dieselben auch zum Theil ziemlich genau bestimmen, und ebenso von manchen wichtigen und couranten Gegenständen des Einfuhrhandels. Bei allen Artikeln von geringerer Consumption aber namentlich nützt es nicht allein nichts, Preise anzugeben, sondern es dienen im Gegentheile dergleichen Aufstellungen beinahe nur dazu, um den weniger mit den Verhältnissen Vertrauten irre zu führen. Bei den grossen Schwankungen, welchen ein grosser Theil der Importartikel auf den überseeischen Märkten in den Preisen unterworfen ist, sind auch selbst Durchschnittsangaben zu machen fast ganz unmöglich. Nur an einigen Stellen (wie z. B. bei Rio und den Verein. Staaten), wo bei der Sammlung von Preisnotirungen ein besondrer Fleiss verwandt ist, bin ich in der Mittheilung derselben ausführlicher gewesen. Ueberall ist in den angegebenen Preisen der Einfuhrartikel der zu entrichtende Zoll mit einbegriffen, wenn nicht, wie bei der Westküste von America, das Gegentheile dabei bemerkt.

Bei den Angaben über den Antheil der verschiedenen Staaten Europa's am Ein- und Ausfuhrhandel habe ich stets den auf die einzelnen Theile Deutschlands fallenden zusammengestellt, so weit dieses möglich war. Eine specielle Unterscheidung der dabei hauptsächlich in Betracht kommenden Staaten, nämlich der Hansestädte, Preussens und Oestreichs habe ich nur den Berichten über die Südostküste von America und die Verein. Staaten hinzugefügt, da in diesen Ländern das Geschäft, welches mit denselben direct von Triest und Stettin aus betrieben wird, in einiger Bedeutung hervortritt. In den asiatischen Plätzen und an der Westküste von America sind es eben fast nur die Hansestädte, welche direct importiren und exportiren. Auch ist noch zu bemerken, dass der Handel Altona's überall noch nach der Ein- und Ausclarirung der Schiffe unter dem Antheile Dänemarks aufgeführt ist. Eine vollständige Zusammenstellung des ganzen deutschen Handels ist nicht zu machen, so lange es nicht ein einiges commercielles Deutschland giebt. Auch bleibt immer zu berücksichtigen, dass ein nicht unansehnlicher Theil desselben durch Vermittelung fremder Staaten (wie Holland, Belgien, Frankreich, England etc.) geführt wird.

Diese vorstehenden Bemerkungen finden ebenfalls Anwendung auf die über den Schifffahrtsverkehr der verschiedenen deutschen Staaten mitgetheilten Nachrichten, indem ebenfalls eine specielle Unterscheidung der einzelnen Flaggen nur bei den Atlantischen Staaten Ame-

rica's gemacht ist, und die schleswig-holsteinischen Schiffe auch noch mit als dänische angeführt stehen.

Der Werth oder das Quantum der Ein- und Ausfuhr der einzelnen Artikel ist gewöhnlich, wie man ersehen hat, nach dem Durchschnitte mehrerer Jahre angegeben. Es ist auch grösstentheils bei den Import-Gegenständen beibemerkt, in welchen Quantitäten eine Waare gesandt werden darf, und dies durch die Worte: „davon mögen kommen,“ „davon sind zu senden“ u. s. w. ausgedrückt. Das aufgeführte Quantum soll eben eine Andeutung sein, wie viel von dem einen oder andern Artikel je nach dessen Verbrauch passend mit einem Male oder bei einer Sendung abgeladen werden kann, ohne dem Preise durch Ueberführung zu schaden.

Was die bei Aussendungen zu beobachtenden Formalitäten, so namentlich die Einsendung von Mustern und von Facturen betrifft, so habe ich zur Vermeidung von Wiederholungen derselben nicht speciell bei allen Plätzen erwähnt. Es ist aber wohl einverstanden, dass es ohne Ausnahme überall erforderlich ist, dass der Empfänger der Waaren sowohl in den Besitz einer Factura als auch bei den meisten Gegenständen in den Besitz von Probemustern gelange. Dass diese Letzteren bei allen voluminösen und in ihrer Beschaffenheit mehr bekannten Artikeln freilich überflüssig sind, versteht sich von selbst, bei allen Manufactur-, kurzen und Metallwaaren aber und überhaupt bei allen beim Verkauf mehr in's Detail gehenden Artikeln ist die Einsendung derselben, insbesondere nach einem Platze, wo eine strenge Zollcontrolle besteht, ganz unumgänglich nothwendig. Die beigegebenen Musterkarten müssen geschmackvoll und zierlich ausgestattet sein, und Benennung in der resp. Sprache, Angabe der Breite, Farben-Sortiment u. s. w. enthalten, wie ich dieses an mehreren Stellen specieller angedeutet habe. In dem Berichte über die Westküste von America findet man namentlich ausführlichere Nachrichten über diesen Gegenstand, welche auch grösstentheils auf andre Plätze Anwendung finden. — Von Einkauf-Rechnungen müssen meistens wenigstens zwei gesandt werden, und wenn, wie in Ostindien, der Verkauf einer Sendung, wie man sagt, nach der Factura geschieht, noch eine dritte. Die erstere dient zur Nachricht des Verkäufers, die zweite zur Richtschnur bei Zahlung des Zolles. Selbst wenn die Verzollung, wie es gewöhnlich der Fall ist, nach gewissen Evaluationen geschieht, ist es nicht überflüssig, eine Factura zu schicken, weil es nicht selten gelingt, vermittelst derselben

die Waare unter günstigeren Bedingungen zu dispachiren. Die Verzollung geschieht gewöhnlich unter dem Werth des laufenden (oder des wirklichen Kosten-) Preises. Qualität, Benennung, Course etc. lassen natürlich immer verschiedene Berechnungen und Beurtheilungen zu. Nur der auswärtige Geschäftsfreund kann in dieser Beziehung dem Aussender die nöthige und richtige Anleitung geben.

Ueber die Verpackung von Waaren hat man im Allgemeinen zu merken, dass dieselbe bequem, für das resp. Land passend, und unter Berücksichtigung der dort gebräuchlichen Maasse oder Gewichte gemacht werden muss, d. h. die Colli müssen zu einem bequemen Transport geeignet, und die Waare in der zu einem couranten Verkauf an dem bestimmten Platze am meisten passenden Quantität verpackt sein. Der Bericht enthält hierüber verschiedene nähere Anleitungen. Manche Artikel, z. B. Mehl, Wein und andre Flüssigkeiten, Schiffsmaterialien und Provisionen kommen indess in der überall bekannten Versendungsart und Quantität. Am allgemeinsten im Gebrauch sind die englischen Gewichte und Maasse, und man mag daher gern, wenn man über die richtige Quantität bei der Verpackung in Zweifel ist, diese Letzteren (engl. Cwt., \mathcal{W} , Inches, alte Gallons etc.) zur Richtschnur nehmen. Bei Manufacturwaaren ist bekanntlich auf die zweckmässige Verpackung eine ganz besondere Aufmerksamkeit zu verwenden. Eigentlich scrupulös in Betreff derselben ist man indess doch nur in China, wie ich dieses in dem vorangehenden Berichte auch speciell hervorgehoben habe. Feinere Gattungen von Manufacturwaaren, welche durch Feuchtigkeit oder Hitze leichter einer Entwerthung ausgesetzt sind, pflegt man gewöhnlich in Blechkisten zu verpacken.

Dass es bei Manufacturwaaren ausser der der Verpackung und übrigen Aufmachung zu widmenden Aufmerksamkeit sodann zur Erlangung eines Absatzes überall ganz wesentlich auf ein richtiges Qualitäts-, Quantitäts- und Farben-Sortiment ankommt, ist hinlänglich bekannt. Auf den americanischen Plätzen und in China namentlich legt man einen grossen Werth auf dasselbe, und ich habe dort daher mit grösserer Ausführlichkeit darüber gesprochen. Aber ebenfalls in allen andern Ländern, wenn ich zur Vermeidung von Wiederholungen dies auch nicht besonders hervorgehoben habe, ist ein passendes Sortiment die Bedingung eines guten und raschen Verkaufs. Die Nachrichten, welche ich darüber in den Berichten gegeben habe, sind übrigens natürlich nur ganz oberflächlich, und können nur als unge-

fähre Andeutungen betrachtet werden, denn die Forderungen, welche in dieser Beziehung gemacht werden, richten sich, wenn auch zum Theil nach dem Landesgebrauche, meistens doch nach der Mode, und sind daher fortwährenden Veränderungen unterworfen. Selbst was ich über diesen Gegenstand in den Specialberichten unter Begleitung der Muster mittheile, kann eben nur dazu dienen, einen Begriff davon zu geben, wie vielfach die Anforderungen sind, welche zu befriedigen sind, und wie genau ein Fabricant im Vorwege unterrichtet sein muss, wenn er mit Vortheil etwas unternehmen will. Seidenwaaren besonders sind ein Artikel, über welchen sich wenig sagen lässt, weil fast nur Mode und Geschmack die Beschaffenheit und das Sortiment bestimmen. Bei Tuchen sind die Anforderungen an Farbe, Qualität etc. dagegen z. B. mehr feststehend, und über diese berichte ich daher auch etwas ausführlicher. Wo ich in den Berichten Angaben über die Breite von Tuchen gemacht habe, ist damit immer die Breite innerhalb der Leisten gemeint. Mit Rücksicht auf die Farben bei den verschiedenen Manufacturwaaren sind manche Länder schwer zu befriedigen. Unächte Farben sollten nie gewählt werden, wenn man sich zuvor nicht gehörig vergewissert hat, dass dieselben genügen.

Ueber die Versendungsart solcher Gegenstände, bei denen es hauptsächlich darauf ankommt, dass sie sich gehörig conserviren, mögen ebenfalls noch einige Bemerkungen folgen. Schinken versendet man entweder in Fässern lose mit Salz verpackt, wozu alte Rumgebinde sehr dienlich sein sollen, oder auch einzeln in Leinen genäht und gekalkt in Fässern, oder auch ebenfalls in Leinen genäht, aber, wenn es der Platz gestattet, im Schiffsraume aufgehängt, und zwar so, dass das Schinkenbein nach unten hängt, damit das Fett bei zunehmender Hitze nicht herausröpfle, und die Waare gesund bleibe. Das Verkalken soll den Schinken übrigens nicht selten einen brennerigen Geschmack geben. Butter wird zum Theil in Kruken oder Töpfen, meistens aber in kleinen doppelten Fässern versandt, deren Zwischenraum mit Salz ausgefüllt ist. In den deutschen Häfen wendet man noch nicht die gehörige Sorgfalt bei der Verpackung derselben an, denn sie kommt von dort sehr häufig ranzig, dünn und weich an. Von Eidammer Käsen packt man gewöhnlich ein Dutzend mit Papier in eine Kiste; Rohmkäse wird am besten, jeder Käse einzeln in eine Kiste verpackt, und vorher mit einer Ochsenblase überzogen, versandt. Theer ist von Europa am besten in mässig dicker Waare abzusenden, welche

dann auf der Reise durch die Hitze noch etwas dünner wird. Die Fässer müssen zwei eiserne Reifen haben, und jeder Sendung müssen einige Füllfässer beigegeben werden. Leinöl, Terpentin (womit immer Terpentinspriet, *spirits of turpentine*, gemeint ist) und dergleichen verschiekt man in Fässern und Krügen, oder besser in Blechdosen oder eisernen Trommeln. Genever, Spriet und Wein werden auf verschiedene Weise verladen, wie darüber an den einzelnen Stellen des Berichtes Näheres angegeben worden ist.

Ich halte es hier nicht für überflüssig, schliesslich nochmals besonders hervorzuheben, dass ganz specielle Nachrichten über Beschaffenheit, Preise, Sortiment, Form etc. der Einfuhrartikel, wie sie dem Kaufmanne oder Fabricanten allerdings ganz nothwendig sind, wenn sie einen wirklich practischen Werth haben sollen, eben nur dann gegeben werden können, wenn es sich um directe Einleitung von Geschäften handelt. Auch ist es bei einem grossen Theile von Gegenständen ganz unumgänglich nöthig, im Besitze von Mustern zur Richtschnur zu sein, um keine Fehlgriffe zu thun. Die ausführliche Mittheilung von aus verschiedenen Quellen zusammengestellten Berichten, wenn diese auch vollständig zu erhalten wären, würde hier eher dazu dienen, irre zu leiten, ohne dass bei den fortwährenden Veränderungen, welchen jene Anforderungen unterworfen, ein Nutzen durch dieselbe erreicht werden könnte. Auch gehen Nachrichten, namentlich solche über Artikel des Manufactur-, Metall- und Kurzwaaren-Faches so sehr ins Detail, und die Anzahl der einzelnen Gegenstände ist so gross, dass hier weder der Raum vorhanden, noch auch ich im Stande wäre, über dieselben vollständige Mittheilungen zu machen.

Rechnungswesen, Münzen, Course, etc.

Ich weiss diesem Abschnitte hier kaum noch Erläuterndes hinzuzufügen. Ich habe die darin mitgetheilten Nachrichten so ausführlich gegeben, wie es mir nöthig schien, und wie ich dieselben mir zu verschaffen im Stande war. Es ist bekannt, dass es überall auf den überseeischen Plätzen und wohl in den meisten Fällen erforderlich ist, den Aufträgen zu Einkäufen von Producten, deren Betrag nicht durch Aussendungen bezahlt, sondern gegen welche ein Rembours angewiesen wird, bestätigte Credite (meistens auf London) beizugeben. In

den ostindischen und chinesischen Plätzen wird auch statt deren vom Käufer ebenso häufig die Auslieferung von Versicherungs- und Verladungsdokumenten verlangt.

Maasse, Gewichte etc.

Man findet bei dem Vergleiche von auswärtigen Maassen und Gewichten mit den europäischen an vielen Stellen kleine Abweichungen in den verschiedenen Angaben, und in der Praxis selbst von der eigentlichen Norm. Der Gebrauch entscheidet dabei oft ganz. Ich habe schon an mehreren Stellen des Berichtes auf dergleichen Unübereinstimmungen aufmerksam gemacht.

Das Flüssigkeitsmaass, welches überall, d. h. auch auf nicht englischen Plätzen, am meisten unter den Kaufleuten in Gebrauch, ist der alte englische Wein-Gallon, von welchem 252 auf 1 Tun gehen, und von welchem 100 Gallons = 83³¹ neue engl. Imperial standard Gallons sind. Letzterer wird in den englischen Colonien freilich auch angewandt, allgemeiner aber ist doch ebenfalls dort der alte Wein- und der alte Bier-Gallon.

Der Gehalt des Tons wird, wie man ersehen hat, nicht überall gleich berechnet. Der englische Ton ist 2240 *℔ avoir du pois* schwer; man rechnet aber an einigen Stellen (wie z. B. zum Theil in den Verein. Staaten, auf den Sandwich-Inseln) 2000 *℔* engl., an andern (Westküste von America) zum Theil 2000 *℔* spanisch, an einigen Plätzen 50 Cubicfuss, an andern 40 Cubfs., je nach den verschiedenen Reisen.

Ich habe schon in den Berichten selbst die an den resp. Plätzen gebräuchlichen Reductionen der Landesgewichte und Maasse zu den englischen beigefügt. Es mögen hier nun noch einige Ergänzungen und Zusammenstellungen folgen, welche die Benutzung der Berichte erleichtern werden. Es sind darin auch noch die englischen Maasse und Gewichte in Hamburger reducirt. *)

Längenmaasse.

46⁰ engl. Miles = 1 deutsche oder geographische Meile, und
21¹⁶ □ Miles also gleich 1 deutsche □ Meile.

1 engl. Yard hat 3 Fuss oder 36 Zoll (Inches, ")

*) In soweit mir Angaben über die Verhältnisse fehlten, habe ich dieselben nach „Scherers Comptorist“ completirt.

- 1 Hamburger Elle hat 2 Fuss oder 24 Zoll (oder 4 Viertel).
 100 Yards = 159⁶³ Hamb. Ellen.
 100 Hamb. Ellen = 62⁶⁴ Yds. oder 82⁸⁵ Hamb.-Brabtr. Ellen.
 100 Hamb.-Brab. Ellen = 120⁷ Hamb. Ellen.
 1 „ „ Elle = 306⁵ alte franz. Linien.
 1 wirkliche Brab. Elle in Amsterdam = 307⁸ alte franz. Linien.
 100 alte Amsterd. Ellen (Batavia) = 75²² Yds. = 120⁰⁷ Hamb. Ellen
 = 99⁴⁸ Brab. Ellen in Hamburg.
 100 Brab. Ellen (Batavia) = 75⁶¹ Yds. = 120⁷ Hamb. Ellen.
 100 castilian.Varas (Manila, Westk. v. Am.)¹⁾ = 92⁷³ Yds. = 148⁰³ H. E.
 100 Varas in Montevideo = 94⁰⁹ „ = 150⁰⁸ „ „
 100 „ „ Buenos Ayres = 94⁷⁰ „ = 151⁵⁵ „ „
 100 „ „ Brasilien ²⁾ = 120³ „ = 192⁰³ „ „
 100 Covados in „ = 72¹⁸ „ = 115²² „ „

Flüssigkeitsmaasse.

- 1 engl. neuer Imperial standard Gallon für alle Flüssigkeiten hat
 4 Quarts à 2 Pints.
 1 Tun = 2 Butts oder Pipes = 3 Puncheons = 4 Hogsheads =
 6 Tierces = 8 Barrels = 252 Imp. stand. Gallons.
 100 Imp. st. Gall. = 59⁷⁸ Veltes oder Viertel, oder 125⁸⁵ Stüb-
 chen in Hamburg.
 1 alter engl. Gallon hat ebenfalls 4 Quarts à 2 Pints. Beim alten
 Wein-Gallon (wonach in England früher Wein, Branntwein, Oel und
 andre Flüssigkeiten ausser Bier verkauft wurden) rechnet man:
 1 Tun = 2 Butts = 4 Hogsheads = 252 alte Gallons,
 100 alte Wein-Gallons = 83³¹ Imp. st. Gall. = 49⁸ Veltes oder
 Viertel, oder 104⁸⁴ Stübchen in Hamburg;
 und beim alten Bier-Gallon:
 1 Tun = 2 Butts = 4 Hogsheads = 216 alte Gallons;
 100 alte Bier-Gallons = 101⁷⁰ Imp. st. Gall. = 154⁹⁵ Stübchen
 in Hamburg.

¹⁾ Wegen etwaniger Variationen im Gebrauche siehe den Bericht an den
 resp. Stellen selbst.

²⁾ Nach dem Rio-Preiscourant. Scherer giebt an:

100 Varas = 119⁸⁵ Yds. = 191³² Hamb. Ellen, und
 100 Covados = 74¹⁶ „ = 118³⁸ „ „

Im Uebrigen verweise ich Betreff der Flüssigkeitsmaasse und ebenso der

Maasse für Getraide etc.

auf die resp. Abschnitte der Berichte selbst. Bei der Reduction in englische Maasse ist bei Rio der neue Bushel, sonst aber immer der alte Winchester Bushel gemeint. Ersterer hält $2815\frac{1}{4}$, und Letzterer $2150\frac{4}{2}$ engl. Cubic-Zoll. Von dem neuen Imperial Quarter zu 8 Bushel sind 10^{863} Q. = 1 Hamb. Last von 60 Fass, und von dem alten Winchester Quarter sind 10 Q. oder 80 Bushel = 53^{55} Hamb. Fass, oder 969447 neue Imp. Quarters.

Gewichte.

Ein \mathfrak{W} des früheren alten *Troy*-, jetzt sogenannten *Imperial standard Troy*-Gewichts in England hält 12 Ounces (Unzen) à 20 Pennyweights (dwts.) à 24 Grains, oder 5760 Grains; 1 \mathfrak{W} des Handelsgewichts (*avoir du pois*) dagegen 16 Ounces à 16 Drams à 3 Scruples à 10 Grains, oder 7680 Grains.

1 Ton = 20 Cwt. (Centner, hundredweight à 112 \mathfrak{W} oder 2240 \mathfrak{W} .)

1 Cwt. oder 112 \mathfrak{W} engl. Handelsgewicht = 104^{85} Hamb. \mathfrak{W} .

100 \mathfrak{W} = 93⁶²

1 Bazar Maund in Calcutta . . . = 82^{13} \mathfrak{W} engl. = 76^{89} Hamb. \mathfrak{W} .

1 Fact. = $74\frac{2}{3}$ = 69^{90}

1 Picul in Batavia = 135^{64} = 127

1 = Manila = 140 = 131^{07}

1 = China, Pinang u. Singap. = $133\frac{1}{3}$ = 124^{83}

100 spanische (castilianische) \mathfrak{W} *) = 101^{44} = 94^{97}

1 Quintal v. 128 \mathfrak{W} port. in Brasilien = 129^{52} = 121^{24}

Ueber Maasse und Gewichte, welche in Ostindien und China unter den Eingebornen im Gebrauch sind, habe ich es nicht für nöthig gehalten, ausführliche Mittheilungen zu machen, da diese den europäischen Kaufmann oder Fabricanten nicht direct interessiren.

Ein- und Verkaufsbedingungen, Berechnungsweise, Platzusancen etc.

Dies ist ein Abschnitt, welchen ich in meinen Berichten meistens sehr kurz habe behandeln müssen, weil richtige Angaben über die betreffenden Gegenstände sich nicht allgemein fassen lassen, und

*) Wegen etwaniger Variationen im Gebrauche siehe den Bericht an den resp. Stellen selbst.

es zu dem Ende einer grossen Anzahl von Specialitäten bedurft hätte, denen jedenfalls nur ein sehr vorübergehendes Interesse beizumessen wäre. So würden namentlich vollständige Angaben über Lösch- und Ladekosten, Arbeitslohn und dergleichen Unkosten, welche bei jedem einzelnen Artikel und zudem auf jedem Platze natürlich verschieden sind, einen viel grösseren Raum erfordert haben, als ich für meine Berichte in Anspruch nehmen wollte. Was ich von derartigen Notizen gesammelt, findet sich daher zum grossen Theil in den Specialberichten. Hier habe ich zur weiteren Erklärung noch Folgendes zu bemerken.

Wo einer Wechsel-Courtagé keine Erwähnung gethan, wird solche auch nicht berechnet.

Es ist zu empfehlen, wenn man Feuer-Assecuranz auf lagernde Waaren geschlossen zu haben wünscht, dieses immer speciell gegen den Geschäftsfreund zu erwähnen, weil es nicht überall Gebrauch ist, dieselbe ohne Ordre zu besorgen. An den Stellen, wo es keine Versicherungs-Gesellschaften giebt, ist dieses besonders von mir hervorgehoben worden. Auf den ostindischen Plätzen wird Feuer-Assecuranz gewöhnlich zu $\frac{1}{8} \frac{0}{0}$ oder $1 \frac{0}{00}$ ℥ Monat berechnet.

Die Ansätze für Lagermiethe, welche von den Commissionshäusern berechnet werden, sind sehr verschieden. Man kann als ungefähren Maassstab dafür etwa die im Zollhause gebräuchlichen Berechnungen annehmen, über welche im Berichte einige Angaben enthalten sind. Lagermiethe wird fast immer mit in Anschlag gebracht. Man kann dafür und für Feuer-Assecuranz, Löschlohn, Arbeitslohn etc. bei einem allgemeinen Ueberschlag immer ca. $2 \frac{0}{0}$ rechnen. Selbst bei Einkäufen von Producten ist sehr häufig und fast überall eine Lagermiethe zu entrichten.

Ueber die Commissions-Berechnungen habe ich, obwohl man eine Menge specieller Angaben darüber findet, in den Berichten selbst nichts Näheres mitgetheilt, weil dieselben zu vielen Abweichungen unterworfen sind, und es bei solchen hauptsächlich auf Uebereinkunft und Umstände ankommt. Man rechnet im Allgemeinen:

Bei Verkauf von Waaren, Provision	$5 \frac{0}{0}$
Del credere (Bürgschaft).	$2 \frac{1}{2} \text{℥}$
für Retouren in Waaren	$2 \frac{1}{2} \text{℥}$
	————— $10 \frac{0}{0}$

oder für Retouren in Wechsel, je nachdem diese vom Commissionair selbst indossirt werden oder nicht

1 à 2½ 0 8½ à 10 0

Bei Ankauf von Producten, gegen Rembours 5 0

oder auch ausserdem für Ziehen noch . . . 1 à 2½ 0 5 à 7½ 0

Etwas höhere Berechnungen als diese *) finden an der Westküste von America statt, wo man gewöhnlich ansetzt:

für Verkauf 7½ 0

∞ Del credere 2½ ∞

∞ Retouren in Wechseln, Gold, Silber oder Contanten, nichts oder 1 ∞ 10 à 11 0

oder für Retouren in Producten 2½ bis 5 0 ca. 12½ ∞

Niedrigere Commissionen werden dagegen berechnet in den Verein. Staaten, nämlich etwa wie folgt:

für Verkauf und Del credere . . 7½ 0

∞ Retouren in Wechseln nichts à 1 ∞ 7½ à 8½ 0

oder für Retouren in Producten 2½ à 1½ 0,

weniger, oder nichts ca. 9 0

für Einkauf gegen Rembours 2½ 0

∞ Ziehen und Courtage . . 1¼ ∞ ca. 3¾ 0.

Abweichungen von obigen Berechnungen an den meisten Stellen finden z. B. statt: bei Einkauf von Producten mit Fonds in Händen, in welchem Falle die Commission meistens auf 2½ und selbst bis auf 2 0 heruntersetzt wird; bei Einkauf von werthvollen Artikeln, bei bestätigten Crediten von unzweifelhafter Sicherheit u. s. w., wofür etwa 3 0 angesetzt wird; bei Einkauf von Gold, Silber und andern kostbaren Gegenständen, wofür etwa 1 bis 2½ 0 angerechnet wird; und in manchen andern Fällen, welche nicht speciell anzugeben sind.

Wo in einzelnen Fällen nichts für Begeben der Wechsel gerechnet wird, wird es doch nicht vergessen, dieses bei dem Course zu berücksichtigen. Die Ansätze bei Ricambio-, Schaden- und ähnlichen Rechnungen, welche gemeiniglich sehr hoch zu sein pflegen, lassen sich nicht näher angeben.

*) In Rio berechnen einige Häuser ein höheres Del credere, nämlich 4 0.

Die americanischen Häuser sind wohl durchweg am billigsten in ihren Berechnungen. So wurden mir in China z. B. Ansätze aufgegeben: Verkauf $2\frac{0}{0}$, Del credere $2\frac{1}{2}\frac{0}{0}$, Retouren in Wechsel $1\frac{0}{0}$, zusammen $5\frac{1}{2}\frac{0}{0}$, oder Retouren in Waaren $2\frac{0}{0}$, zusammen $6\frac{1}{2}\frac{0}{0}$.

Die Commissionen, welche den Schiffen oder Capitainen im Allgemeinen zur Last fallen, sind etwa folgende:

für Vorschuss für Schiffsauslagen	$2\frac{1}{2}\frac{0}{0}$
oder meistens auch schon für Commission auf den Betrag der Schiffskosten, selbst wenn der Capt. diese contant bezahlt	$2\frac{1}{2}\%$
für Befrachtungen	$2\frac{1}{2}$, auch 5 $\%$
$\%$ Besorgung von Frachten oder Frachtgütern	5 $\%$
$\%$ $\%$ $\%$ Passagierfracht, an mehreren Stellen . .	$2\frac{1}{2}\%$
$\%$ Incasso von Frachtgeldern	$2\frac{1}{2}$ à 3 $\%$

Dieser vorstehenden Commissionen ist ebenfalls in den Berichten nicht speciell gedacht, weil sie im Allgemeinen für alle Plätze passen. Sind an gewissen Stellen noch weitere Kosten für Agenturen u. s. w. zu bezahlen, so findet man diese betreffenden Orts näher angegeben.

Die Commissionen, welche den Capitainen berechnet werden, fallen meistens auf den überseeischen Plätzen den Kaufmannshäusern zu. Schiffsmakler giebt es nur in den Verein. Staaten, Brasilien und an einigen Stellen der Westküste von America. In den Verein. Staaten sind die Berechnungen am niedrigsten gestellt.

Was die Zinse betrifft, welche für Vorschüsse oder bei Verkäufen für etwanige vor dem Verfallē geschēhene Abmachung angerechnet wird, so kann man diese fast überall zu von 9 bis $12\frac{0}{0}$ oder zu ca. $1\frac{0}{0}$ ⌘ Monat annehmen. In den Verein. Staaten beträgt dieselbe allerdings nur ca. $6\frac{0}{0}$ oder etwas mehr.

Zollbestimmungen und Abgaben.

Wenn es der Raum gestattete, und ein Zolltarif nicht zu viele specifische Unterscheidungen macht, habe ich diesen Letzteren stets in seiner ganzen Ausdehnung mitgetheilt. In Fällen aber, wo die Ansätze sich zu sehr nach der Beschaffenheit, Dimension etc. der Artikel richten und fast bei jedem Gegenstande verschieden sind, habe ich mich darauf beschränken müssen, nur die Grundzüge des Tarifs und die Ansätze nach den Collectivnamen anzugeben, wobei manche Abweichungen nicht erwähnt werden konnten. Es versteht sich, dass bei Ein-

leitung von Geschäften die Zolltarife selbst nebst den Evaluationen und sonstigen vielfachen verschiedenen Bestimmungen, denen ich allen unmöglich einen Platz in meinen Berichten einräumen konnte, zur Hand genommen werden müssen.

Genauigkeit bei Abfassung von Manifesten, Connossementen etc. und gehörige Beobachtung der Formalitäten ist sehr zu empfehlen, da gewöhnlich überall auf den Zollstätten mit Strenge gegen Fremde verfahren wird. Ist es zweifelhaft, ob eine Ladung in einem oder in mehreren Häfen gelöscht wird, so ist es richtig, in jedem Falle nach mehreren Häfen auszuclariren, damit man nicht gezwungen werden kann, (wie dieses an einigen Plätzen möglich) alle Waaren in dem ersten Hafen zu lassen.

Ich gebe hier nun noch eine übersichtliche Darstellung sämtlicher Tarife, um danach einen Vergleich der leitenden Principien bei den Hauptartikeln anstellen zu können.

Ungefähre allgemeine Ansätze der Einfuhrzoll-Tarife der nachstehenden Länder und Plätze, in Procenten.

	Calcutta ¹⁾	Batavia ²⁾	Manila ³⁾	China ⁴⁾	Sandw. Ins.	Chili ⁵⁾	Peru ⁶⁾	Montevideo	Bs. Ayres	Brasilien ⁷⁾	Ver. Staat. ⁷⁾
Baumwollenwaaren.....	10.....	25.....	14 u. einige 25 u. 30.....	5, 7 u. einige 10.....	5.....	20 (einige 30).....	25.....	19.....	19.....	20, 25 u. 30.....	20, 25 u. 30
Twist.....	7.....	25.....	14, einige Sorten frei, andre 50.....	5½.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	30.....	20
Wollenwaaren.....	10.....	25.....	14.....	5 à 8.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	30.....	(20, 25 u.) 30
Seidenwaaren.....	10.....	25.....	14 u. einige 25.....	5.....	5.....	15.....	18.....	10.....	12.....	20 u. 30.....	(20 u.) 25
Leinen.....	5*.....	25.....	14 " " 25.....	1⅓ u. 6.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	20 u. 30, einige 50.....	20 u. 25
Metalle.....	10.....	12 u. 24.....	14.....	4 à 13.....	5.....	10.....	12 u. 25.....	6 u. 19.....	5 u. einige 19.....	25.....	5, 15 u. 30
Schiffsmaterialien.....	10.....	12 u. 24.....	14.....	5 u. 8.....	5.....	(2 u.) 20.....	12 u. 25.....	6, 19 u. 31½.....	5, 12 u. 19.....	25 u. 30.....	20 u. 25
Provisionen.....	10.....	24.....	14.....	5.....	5.....	30.....	12 u. 25.....	24½, 31½ u. 35.....	19 u. 28.....	25 u. 30.....	20
Wein ⁸⁾	ca. 16 à 40.....	11 à 60.....	(14 u.) 50.....	5.....	25, 33 u. 50.....	20 à 100.....	20 à 100.....	31½.....	39.....	50.....	40
Bier ⁸⁾	" 25 à 30*.....	15 à 25.....	25.....	5.....	40 à 50.....	100.....	50.....	31½.....	54.....	50.....	30
Spirituosa ⁸⁾	" 30 à 50.....	30 à 50.....	60.....	5.....	150 à 500.....	40 à 75.....	50 à 100.....	31½.....	39.....	50.....	100
Eisen- u. andre Metallwaaren 5*.....	24.....	24.....	14.....	5.....	5.....	20.....	25.....	19 u. einige 31½.....	19.....	30 u. 40.....	30
Glaswaaren.....	5*.....	24.....	14.....	5.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	30 u. 40.....	20, 30 u. 40
Steinzeug.....	5*.....	24.....	14.....	5.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	30 u. 40.....	30
Lederwaaren.....	5*.....	24.....	14 u. einige 50.....	5.....	5.....	30 u. 35.....	25, 35 u. 40.....	19.....	19 u. einige 54.....	25 u. 30.....	20 u. 30
Div. kurze Waaren.....	5*.....	12, 24 u. 25.....	14.....	5.....	5.....	20, 30 u. 35.....	25 u. 40.....	19 u. 31½.....	19.....	30, 40 u. 50.....	30 u. 40
Mobilien.....	5*.....	24.....	14.....	5.....	5.....	30.....	25 u. 35.....	31½.....	39.....	30 u. 40.....	30 u. 40
Papier.....	5*.....	24.....	14.....	5.....	5.....	20.....	25.....	19.....	19.....	40.....	30

Obige Ansätze verstehen sich für fremde Waaren, welche in fremden Schiffen importirt werden, also auch für alle deutschen Importe.

1) Waaren englischen Ursprungs zahlen nur die Hälfte der Ansätze. Bei den mit einem * bezeichneten Artikeln besteht indess kein Differenzialzoll.

2) Waaren holländischen Ursprungs oder in holländischen Schiffen (von Holland) importirt, zahlen ebenfalls nur die Hälfte.

3) Für spanische Waaren und Importe in spanischen Schiffen bedeutend (zum Theil über mehrere 100%) niedrigere Ansätze.

4) Dem Tarif nach zum Theil spezifische Ansätze, welche in 0/100 reducirt.

5) Zu Gunsten der nationalen Flagge bestehen mehrere Bevorzugungen.

6) Ebenfalls mehrfache Begünstigungen für die Nationalflagge, für directe Fahrt und für an peruanische Bürger adressirte Waaren.

7) Eventualiter discriminirende Zölle.

8) Wo im Tarife spezifische Ansätze gemacht, ist es unmöglich mit Rücksicht auf die verschiedenen Qualitäten und Preise der Waaren den Zoll näher in 0/100 zu bestimmen. Obige Angaben sollen daher nur ungefähre Andeutungen sein.

Schiffahrts-Bestimmungen, Abgaben, Frachten etc.

Von den vielfachen Bestimmungen, welche in den verschiedenen Ländern über Schiffahrt gemacht sind, habe ich nur den wichtigsten einen Platz in meinen Berichten einräumen können. Es ist fast auf allen Stellen Gebrauch, dass den fremden Capitainen beim Einsegeln in die Rhede oder den Hafen ein Formular der auf die Schiffahrt Bezug habenden Verordnungen zugestellt wird, mittelst dessen sie erfahren, wie sie sich zu verhalten haben. — Von den bestehenden Schiffahrtsgesetzen habe ich ebenfalls nur dasjenige angeführt, was für den Auswärtigen ein directes und wichtiges Interesse hat.

Das Tonnengeld wird entweder nach dem im Messbriefe des Schiffes verzeichneten Gehalte oder nach einer an Ort und Stelle erfolgten Vermessung berichtet. Auf Plätzen, wo der Messbrief zum Maassstabe genommen wird, rechnet man eine hamburger oder eine dänische Last entweder zu $2\frac{1}{2}$ oder auch nur zu 2 englischen Tons.

Es findet sich überall im Berichte kurz angegeben, ob und wo sich Gelegenheit zur Reparatur von Schiffen findet. Ich brauche hier wohl kaum hinzuzufügen, dass die durch Ausbesserungen von Schäden entstehenden Kosten im Auslande überall ausserordentlich hoch sind.

Allgemeine Bemerkungen

über

den Absatz von europäischen Industrie- und andern Artikeln auf den besuchten überseeischen Märkten.

Um den Absatz europäischer Waaren auf den überseeischen Märkten weder zu überschätzen noch zu gering anzuschlagen, ist es vor Allem nöthig, mit Rücksicht auf den sich nach Maassgabe der Grösse und der Art der Bevölkerung richtenden Verbrauch den richtigen Standpunkt der Beurtheilung einzunehmen. Es bieten die von mir besuchten Länder gerade in dieser Beziehung die verschiedenartigsten Verhältnisse dar.

In Ostindien lebt eine uns fremde Menschenrace, welche in ihren Sitten und Gewohnheiten und daher auch in ihren Bedürfnissen von der unsrigen in vielfachen Beziehungen abweicht. Von vielen unsrer Industrie-Producte machen die dortigen Bewohner deshalb gar keinen Gebrauch, und der Absatz beschränkt sich im Wesentlichen eben nur auf solche Gegenstände, die ihnen mehr oder weniger nothwendig sind. Für diese aber besteht ein sehr bedeutender Verbrauch, da die Bevölkerung eine ausserordentlich zahlreiche ist, und es sind daher auch alle solche Artikel, welche auf den Consum der Eingebornen berechnet sind, leicht und in ansehnlichen Quantitäten zu verkaufen. Im Verhältniss zu dieser grossen Volksmasse ist dagegen die Anzahl der sich in Ostindien aufhaltenden Europäer eine sehr geringe. Die Bedürfnisse dieser Letzteren sind daher leicht zu befriedigen, und während der stete Verbrauch von den für die Eingebornen passenden Waaren immer neue Frage hervorruft, geräth der Absatz für die übrigen Artikel häufiger in Stocken, der Markt wird davon leichter überführt, und der Consum ist überhaupt nicht von so grosser Bedeutung. In China ist das Verhältniss ein ähnliches, nur dass die einheimische Bevölkerung dort von einer noch geringeren Anzahl europäischer Waaren Gebrauch

macht, und zu den grösseren Consumtionsartikeln hauptsächlich nur Baumwollen- und Wollenwaaren zu rechnen sind. Auf den Inseln des Weltmeeres ist die Bevölkerung nur geringe, und grösstentheils ganz ohne eigentliche Mittel. Ein bedeutender Consum kann daher dort nicht bestehen; die Eingebornen nehmen an dem Verbräuche ausländischer Waaren eben nur einen solchen Antheil, wie ihre Umstände es ihnen gestatten. In America endlich besteht die Bevölkerung überall hauptsächlich aus Nachkommen von Europäern. Dieselbe ist allerdings bedeutend geringer als in den asiatischen Staaten, aber der Absatz erstreckt sich über eine weit grössere Anzahl verschiedener Gegenstände, denn eben die Menge von Artikeln, welche die Bedürfnisse der Bewohner unsres Welttheils bilden, und welche je nach dem Clima, den Sitten und Gebräuchen auch in America mehr oder weniger unentbehrlich geworden, sind dort von ansehnlichem Verbräuche. In den Verein. Staaten von Nord-America legt die bedeutende eigne Fabrication des Landes der fremden Einfuhr eine grössere oder geringere Beschränkung auf.

Unter den Producten nun, welche in grosser Masse consumirt werden, nehmen überall Baumwollenwaaren den ersten, und namentlich auf den ostindischen und chinesischen Märkten, einen gegen andre Artikel unverhältnissmässig hohen Rang ein. Von den übrigen Manufacturwaaren ist sodann der Verbrauch von Wollenwaaren ebenfalls, und zwar namentlich in China und in Süd-America von Bedeutung. Für Seidenwaaren besteht von den asiatischen Plätzen nur auf einigen (Calcutta, Batavia) ein mässiger Begehrt; auf allen amerikanischen Märkten aber ist der Consum davon sehr ansehnlich. Für Leinen bieten Ostindien und China gar keinen Absatz; auf den amerikanischen Plätzen hat sich dieser gegen frühere Jahre allerdings vermindert, ist aber dennoch immer noch von Wichtigkeit. Auf den Inseln des Weltmeeres sind unter den Manufacturen Baumwollen- und Seidenzeuge vom grössten Consum.

Demnächst bilden ebenfalls überall Metalle, sowohl rohe wie verarbeitete, einen sehr wichtigen Einfuhrartikel. Sodann wären als Gegenstände grösserer Consumption überall zu rechnen: Schiffs- und andre Materialien (besonders Tauwerk und Segeltuch), Provisionen und Getränke, Waaren, welche theils für die eigentliche Bevölkerung bestimmt sind, und für welche zum Theil die Frage durch den an den Seeplätzen gebildeten Schifffahrtsverkehr hervorgerufen wird; und ferner

(mit Ausnahme von China) Metall- und Glaswaaren, Steinzeug und einige andre Artikel. Von voluminöseren, weniger werthvollen Producten, welche in grossen Quantitäten hauptsächlich nach den amerikanischen Märkten gesandt werden, sind namentlich Steinkohlen, Salz und Holz zu nennen. Mehr oder weniger unbedeutend im Verbrauch sind dagegen z. B. die sogenannten kurzen Waaren, Leder-, Kram-, Luxuswaaren, Papier, Schreibmaterialien, Mobilien und (mit Ausnahme der vorher genannten) überhaupt alle sonstigen fabricirten Artikel. In America ist allerdings der Consum von manchen derartigen Artikeln nach Maassgabe der Bevölkerung nicht unansehnlich, in Ostindien dagegen, wo hauptsächlich nur Europäer davon Gebrauch machen, ist derselbe sehr beschränkt, und in China ist er sogar kaum des Nennens werth. *)

Es sollen nun zu allgemeiner Uebersicht noch einmal die verschiedenen wichtigsten Einfuhrartikel etwas näher durchgegangen werden, um durch eine Zusammenstellung zu zeigen, auf welchen Plätzen dieselben in grösster Quantität consumirt, und von welchen Ländern sie hauptsächlich eingeführt werden. **)

Baumwollenwaaren und Garn.

Davon sind überall die weissen und ungebleichten glatten Stoffe (*plain cottons*), wie *Shirtings, Sheetings, Longcloths, Cambrics, Jaconets, Madapollams, Domestic* etc. ***) von stärkstem Consum. Auf allen Plätzen liefert England bei Weitem den grössten Theil des Bedarfs. Nur die Verein. Staaten concurriren in den gröberen weissen Sorten und den ungebleichten Stoffen. In letztgenanntem Lande selbst können nur die feineren Gattungen mit Nutzen eingeführt werden. — Die gedruckten und farbigen Zeuge (*Prints, Chintz, Calicos, Stripes, Sets* etc.) finden demnächst ebenfalls überall in grosser

*) Es versteht sich allerdings, dass manche der unbedeutenderen Artikel für den einzelnen Fabricanten noch immer ein hinlängliches Interesse haben können, wenn man den Verbrauch auch im Allgemeinen gegen den Consum andrer Waaren als unansehnlich bezeichnen muss.

**) Man wird selbstverständlich nicht unterlassen dürfen, in den Berichten selbst die einzelnen Artikel näher nachzuschlagen, wenn man genauere Nachrichten wünscht.

***) *Domestic* ist eigentlich der allgemeine Name für derartige Baumwollenzeuge. Die ungebleichten Stoffe nennt man in den Verein. Staaten und überhaupt in America brown; in Ostindien und China dagegen grey.

Mannigfaltigkeit der Muster und Farben einen sehr ansehnlichen Absatz; nur in China ist der Verbrauch davon ein nur untergeordneter. Von England kommt auch hiervon das grösste Quantum; ausserdem Mehreres von Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Letztere participirt namentlich ansehnlich an der Einfuhr von türkischrothen Stoffen (*turkey red cloth* und *prints, adrianoples unis* und *illuminés*), wofür Ostindien der eigentliche Markt ist. — Von gewebten Zeugen (*Ginghams, Cottonettes, Indiennes, Checks* etc.) gilt im Allgemeinen dasselbe. Der grösste Absatz dafür zeigt sich in Ostindien, wohin namentlich auch *Tücher, Sarongs, Salendangs* und dergleichen (gewebte wie gedruckte) gesandt werden, und darauf in Brasilien. — Geköperte weisse Baumwollenzeuge (*Twilled cottons, Drills, Drillings, Jeans*) sind überall gangbar, geköperte farbige, melirte und gestreifte besonders in Süd-America, namentlich in Brasilien. Sie werden von England und den Verein. Staaten geliefert. — Von baumw. Hosenzeugen, Shawls, Tüchern (Umschlagetüchern und dergleichen) findet ein wichtiger Verbrauch nur statt auf den americanischen Märkten, und von Twist (weissem, ungebleichtem und farbigem) nur in Ostindien und China. An der Einfuhr von türkischrothem Twist participirt Deutschland ansehnlich. Baumw. Strümpfe sind überall abzusetzen, in grösster Quantität in America. Deutschland liefert davon den grössten Theil des Bedarfs.

Wollenwaaren.

Davon bilden überall Tuche, und zwar namentlich die gröbereren Sorten, den wichtigsten Einfuhrartikel. Die nach Ostindien und China gehenden Tuche, wenigstens diejenigen, von denen der Consum am stärksten ist (*Spanish stripes, ladies cloth, habit cloth* etc.) sind eine ziemlich leichte, lose Waare. Aber die für die Europäer und die höhern Classen der Eingebornen passenden Qualitäten (*broadcloth, medium cloth, Zephyr-Tuche*) müssen fest und gut gearbeitet sein. Auf den südamericanischen Märkten verlangt man ebenso eine gute, hübsch appetirte, aber nicht schwere Waare. Das grösste Quantum von Tuchen, namentlich von den ordinären Sorten, liefert ebenfalls England; nicht unansehnlich nehmen aber auch Frankreich, Deutschland und zum Theil auch Belgien, und in China Russland an der Einfuhr Theil. Deutsches Tuch hat besonders in den Verein. Staaten einen guten Namen. Casimire gehen hauptsächlich nur nach den americanischen Märkten. —

Für Flanelle, Lastings, Thibets und Merinos kann man im Allgemeinen nur einen mässigen Bedarf angeben; am grössten ist er in Südamerica. England und Deutschland befriedigen denselben hauptsächlich. — Die sogenannten Alpacas, Anascotes, Cubicas, Lanillas gehen in mässiger Quantität an der Westküste von America, Bombazettes in Ostindien und China. — Von starkem Consum sind ferner folgende Wollengüter: Longells und Camlets in (Ostindien und) China, und die verschiedenen Bayetas- oder Baetas-Stoffe in Südamerica. In der Fabrication dieser wichtigen Einfuhrartikel hat England einen solchen Vorsprung erlangt, dass wenig oder gar nichts von diesen Stoffen von andern Ländern geliefert wird. — Ebenso kommt bei Weitem das grösste Quantum von wollenen Decken, welche fast überall einen mässigen Absatz finden, von England.

Seidenwaaren.

In der Fabrication von Seidenwaaren besitzen bekanntlich die Franzosen einen bedeutenden Vorsprung, und schon allein, weil es bei den meisten Artikeln dieser Branche so wesentlich auf geschmackvolle, moderne Muster ankommt, ist es ausserordentlich schwer, mit ihnen darin zu concurriren. So wie die Moden von Paris nach Deutschland gehen, werden auch schon von Frankreich selbst Sendungen der neuesten Stoffe nach dem Auslande gemacht, und so kommt der deutsche Fabricant nicht selten mit seiner Waare zu spät. Dennoch senden neben Frankreich auch England und Deutschland noch ziemlich ansehnliche Quantitäten von Seidenwaaren nach America, so Deutschland namentlich Vieles von einfachen Stoffen, wie Atlas, Serge und Sammt. Ich habe in meinen Berichten den Abschnitt über Seidenwaaren immer nur sehr kurz abgefasst, weil sich eben nichts Festes über den Artikel sagen lässt, sondern Geschmack und Mode bei demselben die Hauptrolle spielen.

Leinen.

Ueberall auf den südamericanischen Märkten sind jetzt die feineren englischen Leinen, namentlich die Irlandas und Bretañas vom stärksten Consum, und das deutsche Fabricat ist dagegen nur wenig im Gebrauch. Einiges von Creas, ferner Leinendrelle und grobes Sackleinen liefern Deutschland und England.

Gemischte Stoffe,

wie Shawls, Tücher, Westenzeuge, damascirte Stoffe etc. von Baumwolle; Wolle und Seide, Hosenzeuge von Baumwolle und Wolle oder

Leinen u. s. w. gehen hauptsächlich nur nach den südamericanischen Märkten.

Metalle.

Englisches Eisen (flaches, rundes, viereckiges, Nagel- und Bandeseisen) ist überall von ansehnlichem Verbrauch. Schwedisches wird in geringeren Quantitäten zugeführt, nach China geht es fast gar nicht. Engl. und schwed. Stahl, Kupfer in Blättern, Blechtafeln und Blei in Blöcken und Rollen werden ebenfalls überallhin versandt; Zink hauptsächlich nach Calcutta und Quecksilber nach der Westküste von America und Calcutta. England liefert den grössten Theil des Bedarfs an Metallen, Deutschland participirt an der Einfuhr von Zink, Schweden an derjenigen von Eisen und Stahl, Spanien und Nord-America an derjenigen von Blei. Mailändischer Stahl geht nach Süd-America. Die Verein. Staaten importiren hauptsächlich nur noch etwas Eisen von England, Schweden und Norwegen, und Kupfer von England und der Westküste von America.

Schiffs- und andre Materialien.

Russisches Tauwerk und Segeltuch findet fast überall einen ansehnlichen Absatz; nur auf einigen brittischen Plätzen ist das englische mehr im Gebrauch. Deutsche Segeltücher passen fast nur für Süd-America. Theer und Pech (schwedisches) gehen überall in mässigen Partien. Bedeutender ist der Bedarf von Leinöl, Terpentin, trocknen und Oelfarben. In den Verein. Staaten findet nur eine geringe Einfuhr von Tauwerk und Segeltuch statt.

Provisionen.

Die Einfuhr von Mehl in Ostindien (und Hongkong) ist von geringem Belange, dagegen ist dieselbe wichtig in den südamericanischen Plätzen, namentlich in Montevideo und in Brasilien. Die Verein. Staaten liefern den ansehnlichsten Theil des Bedarfs. Sonstige Provisionen sind überall in entsprechenden Quantitäten anzubringen, insofern die Zollansätze die Einfuhr gestatten (siehe Calcutta, Batavia). In Ostindien und den chines. Plätzen wird weniger consumirt, weil dort nicht wie in America die eigentliche Bevölkerung an dem Verbräuche Theil nimmt, sondern hauptsächlich nur die Schiffe sich dort mit Provisionen versorgen. Auf den südamericanischen Märkten wird der grösste Theil des Bedarfs an Butter von Irland und Frankreich, und das Meiste von gesalzenem Fleisch von den Verein. Staaten geliefert.

Letztere concurriren überhaupt in allen Arten von Provisionen sehr ansehnlich; Deutschland nimmt an der Befriedigung des Bedarfs nicht den Antheil, welchen es füglich nehmen sollte.

Getränke.

Der grösste Consum besteht überall von heissen Weinen, wie Sherry, Madeira und Portwein, welche entweder direct von den Productionsländern, oder, wie namentlich in Ostindien, von England zugeführt werden. Rothwein wird am meisten auf den americanischen Plätzen getrunken, und dort direct von Frankreich importirt. Rheinwein geht überall in mässigen Partien, Champagner, welcher stark schäumen und süss sein muss (ein guter Grüneberger dient schon gewöhnlich), in grösseren Quantitäten. Was von Bier an Wohlgeschmack und in starkem Schäumen dem englischen nicht gleichkommt, ist schwer anzubringen. In Brasilien findet schwedisches Bier Absatz. Von Branntwein wird überall englischer und französischer am allgemeinsten consumirt; Genever, welcher hauptsächlich von Deutschland und Holland zugeführt wird, ist ebenfalls auf allen Plätzen, namentlich in Süd-America in nicht geringen Partien zu verkaufen, ebenso süsse Liqueure, Selterser Wasser etc. in kleineren Quantitäten.

Eisen- und andre Metallwaaren.

Der grösste Theil des Bedarfs sowohl von gröberem Eisenwaaren, wie Anker, Ketten, Ackergeräthschaften etc., als von feineren Metallwaaren, wie Messerschmied- und Schlosserwaaren, Tischler- und Zimmermannsgeräthschaften, Trinkgefässe und andre Utensilien etc. wird überall von England befriedigt. An der Einfuhr von feineren Artikeln participiren demnächst namentlich Deutschland, Belgien und Frankreich. In Ostindien wird die Concurrenz in den gröberen Arbeiten durch das billige Fabricat der Eingebornen und Chinesen erschwert. Es werden dort hauptsächlich verschiedene Arten von Messer, Tischlergeräthschaften, Geldkisten und Schlosserwaaren gebraucht. Von Gusswaaren wie Töpfe, Pfannen etc. und von Kesseln, Lampen, plattirten Waaren etc. ist der Consum aber nur gering. Wichtig ist derselbe dagegen von diesen Artikeln auf den südamericanischen Plätzen. Nägel, eiserne, kupferne und messingene sind überall von ansehnlichem Verbrauch, England, Belgien, Deutschland und die Verein. Staaten befriedigen denselben.

Glaswaaren und Glas.

Die böhmischen Glaswaaren sind diejenigen, welche überall und allgemein im Gebrauch sind, nämlich sowohl alle Arten Trinkge-

fässe, wie Lampenschirme (*shades*), Lüster, Vasen u. s. w. — Grüne Bouteillen von englischer Form und Grösse sind fast auf allen Plätzen zu verkaufen. — Fensterglas kommt überall fast nur direct von Belgien. — Spiegel, für welche im Allgemeinen nur ein mässiger Absatz anzugeben ist, werden hauptsächlich von Frankreich und Deutschland zugeführt. Von ersterem Lande kommen die feinen und grossen Spiegel, von letzterem die kleinen ordinären.

Steinzeug.

England liefert überall den Bedarf fast ausschliesslich. In Ostindien wird derselbe durch das chinesische Fabricat beschränkt.

Leder und Lederwaaren.

Für zubereitete Felle sind die südamericanischen Plätze gute Märkte; in Ostindien ist der Consum davon aber nur unbedeutend, Ebenso findet dort von Lederarbeiten im Ganzen nur Weniges Absatz. Die in Ostindien wohnenden Chinesen gerben selbst, und verfertigen wenn auch nur geringe, so doch eine billige Waare. Nur Sattel und Geschirre finden dort wie in America, wenn sie für das Land passend gearbeitet sind, einen mässigen Absatz. Dieselben müssen in Ostindien (ausser in Calcutta) für kleine Pferde (*ponies*) gearbeitet sein. Schuhe und Stiefel lassen sich fast an keiner Stelle der Zollbestimmungen wegen mit Vortheil einführen.

Mobilien.

Für Mobilien, wenn sie geschmackvoll und modern gearbeitet sind, findet sich überall (ausser in den Verein. Staaten) ein Absatz. Der Verkauf geht aber häufig, und zwar namentlich in Ostindien, sehr langsam.

Musicalische Instrumente.

Fortepianos sind ebenfalls auf fast allen Plätzen anzubringen, aber auch von langsamem Verkauf. Man zieht im Allgemeinen überall die englischen Instrumente vor, weil sie sich in den heissen Climates am besten in Ton halten. — Nach Ostindien gehen auch ziemlich viele Spieluhren, Phisharmonicas und dergleichen, nach der Westküste von America spanische Guitarren.

Wagenfabricate.

Sie werden überall in den resp. Ländern selbst gemacht, und lassen sich bei der Voluminösität der Gegenstände nicht mit Vortheil von Europa einführen.

Waffen.

In Ostindien findet für Gewehre (mit Steinschlössern) nur in Singapore ein nicht unansehnlicher Begehrr statt, welcher durch Zufuhren von England und Belgien befriedigt wird. In den südamericanischen Plätzen sind fast alle Arten Schiess- und blanke Waffen (Gewehre, an einigen Stellen mit Percussion, an andern mit Steinschlössern), und zwar mitunter in bedeutender Quantität abzusetzen, aber nicht überall durch Commissionaire, denn auf mehreren Stellen, so namentlich in Brasilien, halten europäische Fabricanten selbst ihre Läger oder Agenturen. Auf einigen Plätzen ist die Einfuhr von Waffen verboten.

Lichter.

Wachslichter werden selbst auf den südamericanischen Plätzen nur sehr wenig gebraucht. Spermacetilichter und in geringerer Quantität Stearinlichter finden dort dagegen einen nicht unansehnlichen Absatz. Den grössten Theil des Bedarfs liefern die Verein. Staaten. In Ostindien, wo man überall hauptsächlich Cocosöl brennt, besteht für Lichter nur ein geringer Begehrr.

Stangenseife.

Sie geht in Ostindien nur in geringer Quantität, in Südamerica ist der Verbrauch aber nicht unbedeutend. Die Zufuhren kommen von England, den Verein. Staaten und Deutschland.

Papier.

Ein Artikel, der in grösserer oder geringerer Quantität überall zu verkaufen ist. In dem spanischen Südamerica wird ausser Schreib- und Postpapier auch das spanische Rauchpapier (für Papiercigarren) ziemlich stark consumirt, und in Brasilien namentlich auch viel Pack- und Enveloppe - Papier. In Ostindien ist der Verbrauch von Papier beschränkter. Englisches und französisches Fabricat wird am meisten gebraucht, und demnächst deutsches.

Ich unterlasse eine weitere Aufzählung der verschiedenen Gegenstände. Je mehr die Artikel ins Detail gehen (wie namentlich bei allen kurzen Waaren), je weniger lässt sich gedrängt über dieselben etwas sagen. Die vorstehenden Bemerkungen sind selbstverständlich nur Andeutungen. Der Verbrauch jedes einzelnen Gegenstandes erleidet natürlich nach den auf den resp. Plätzen bestehenden Verhältnissen mannigfache Modificationen. In den Verein. Staaten namentlich, wo die

meisten der genannten Artikel im Lande selbst producirt werden, kann von vielen entweder gar keine oder nur eine sehr beschränkte Einfuhr stattfinden. Ebenso ist von vielen der aufgeführten Gegenstände für China kein eigentlicher Bedarf anzugeben, sondern derselbe ist nur zu berücksichtigen, in soweit die sich dort aufhaltenden Europäer ihn hervorrufen.

Nächst der Schätzung des grössern oder geringern Verbrauchs, welcher sich auf dem einen oder andern Platze für eine Waare zeigt, wird sodann der Kaufmann oder Fabricant bei seinen Versendungen noch die Art und Weise, wie die verschiedenen Artikel auf den Markt gebracht werden, nicht ohne Beachtung lassen dürfen. Alle grössern Consumtionsartikel und überhaupt solche, deren Beschaffenheit einen einfachen und schnellen Verkauf zulässt, werden natürlich durch kaufmännische Commissions-Häuser veräussert. Bei vielen der unbedeutenderen oder mehr ins Detail gehenden Artikel ist aber auf mehreren Plätzen auf dem Wege gewöhnlicher Consignationen selten ein vortheilhaftes Resultat zu erzielen. Wo sich nämlich an einem Orte für Producte gewisser Fabrikzweige, deren Verkauf eine besondere Aufmerksamkeit und viele Zeit erfordert, ein Bedarf von einiger Bedeutung zeigt, pflegen auch schon gemeiniglich ein oder mehrere Etablissements, Agenturen oder Depots von europäischen Fabricanten selbst zu bestehen. Wenn man, wo dieses der Fall ist, alsdann dergleichen Gegenstände durch ein Handlungshaus auf den Markt bringt, so kann man natürlich, wenigstens auf die Dauer keine Concurrenz darin bestehen. Die Plätze und Länder, wo sich derartige eigne Etablissements für gewisse Artikel finden, sind hauptsächlich Calcutta, Batavia, einige Häfen der Westküste von America und der La-Plata-Staaten, sodann besonders noch Brasilien, und in grösster Ausdehnung sind dieselben in den Verein. Staaten errichtet. Ich habe in den Berichten selbst schon verschiedene Andeutungen darüber gemacht, welche von den einzelnen Artikeln auf diese Weise zum Verkaufe kommen. Im Allgemeinen sind es hauptsächlich solche aus dem Kurz- und Galanteriewaaren-Fache, Uhren, Luxusgegenstände und dergleichen. Manches von derartigen Waaren wird allerdings demungeachtet immer noch auf die gewöhnliche Weise verkauft; auch ist das Vorstehende nicht gesagt, um von jedem Versuche geradezu abzurathen. Es wird aber gewiss nicht überflüssig sein, darauf aufmerksam zu machen, wie wichtig es dem Absatz suchenden Fabricanten ist, sich vorher genau mit den auf einem Platze bestehenden

Verhältnissen vertraut zu machen, und sich guter Connexionen zu versichern. Je bekannter ein Land, und je grösser daher die Concurrenz ist, um so mehr ist es erforderlich, dass er auch besondere und grössere Anstrengungen macht, wenn er einen vortheilhaften Absatz von einiger Bedeutung erreichen will. In Brasilien und namentlich in den Verein. Staaten, wo ausser der europäischen Concurrenz noch diejenige des Landes selbst zu berücksichtigen ist, sind selbst für viele grössere Consumtionsartikel entweder eigne Etablissements oder Läger nöthig, oder der Fabricant muss durch gemeinschaftliche Betreibung des Geschäfts mit dem Consignatir oder durch andre Einleitungen seinen Producten einen Eingang zu verschaffen suchen.

Nicht selten findet man es auch, dass auf fremden Plätzen etablirte Detaillisten oder Solche, die grössere Läger halten, entweder direct oder durch ein Handlungshaus am Platze gegen eine Commission ihren Bedarf von einem europäischen Fabricanten beziehen. Diese Art, einen Absatz zu erlangen, ist gewiss für Letzteren eine sehr empfehlenswerthe, denn wenn er auch keinen so hohen Gewinn dabei erübrigt als auf andern Wegen, so ist er dagegen auch nicht den Preisfluctuationen auf den fremden Märkten ausgesetzt.

Auf die in Ostindien zum Theil bei vielen kleinen Artikeln gebräuchliche Verkaufsart nach der *Factura* ist schon an den betreffenden Stellen des Berichtes aufmerksam gemacht worden. Wenn ein Fabricat für den Platz geeignet ist, und sich dort schon einen guten Namen erworben hat, ist dieselbe auch immer gut angewandt. Muss die Waare dagegen in den Detailverkauf gegeben werden, so ist selten ein gutes Resultat zu erwarten. Ebenso zweifelhaft bleibt der Erfolg bei Auctionsverkäufen, welche dort wie in andern Ländern ebenfalls ziemlich häufig angewandt werden. Es ist dies, wie ich wohl kaum hinzuzufügen brauche, meistens der letzte Ausweg, um eine Waare an den Mann zu bringen.

Bei dem Verkaufe von Gegenständen von ganz geringer Consumption durch Commissionaire ist auch noch das zu berücksichtigen, dass die verschiedenen Häuser wegen der vielen Mühe und Zeit, welche die Veräusserung derselben erfordert, nicht alle und nicht immer sich gern damit befassen. Wenigstens wird von ihnen häufig nicht die gehörige Aufmerksamkeit bei dem Verkaufe angewandt. Die deutschen und demnächst die americanischen Häuser bieten indess doch gewöhnlich die Hand dazu, und erstere sind denn auch überhaupt, weil sie mit deut-

schen Artikeln natürlich am meisten vertraut sind, diejenigen, welche das Interesse ihrer Landsleute am besten wahrzunehmen wissen.

Dass es im Uebrigen, um einer Waare, sie möge von grösserem oder geringerem Verbräuche sein, Absatz zu verschaffen, vor allen Dingen erforderlich ist, dass sie für den Platz geeignet sei, und den Anforderungen entspreche, welche an dieselbe gemacht werden, ist eine Sache, welche sich zu sehr von selbst versteht, als dass sie hier noch weiter näher hervorgehoben zu werden brauchte. Ich habe auch schon an verschiedenen Stellen der Berichte vielfach darauf hingedeutet, dass zu dem Ende die genauesten Erkundigungen eingezogen werden müssen, und dass bei den meisten Artikeln Muster zur Richtschnur in Betreff der Beschaffenheit, Form und Farbe erforderlich sind. Die Concurrnz, welche der deutsche Fabricant zu bestehen hat, ist keine leichte. Fast bei allen wichtigen Importartikeln hat England sowohl was die Billigkeit, als auch zum Theil was die Beschaffenheit der Waaren betrifft, einen ansehnlichen Vorsprung, in allen Mode- und Luxusgegenständen steht Frankreich oben an, und die Anzahl der Artikel, in welchen die Americaner der europäischen Concurrnz begegnen, mehrt sich fortwährend. Auch ist es oft nicht blos ein gleicher Productionspreis, welcher genügt, um es dem Fabricanten des einen Staates zu ermöglichen, mit den Producten eines andern Landes zu concurriren. Die Betreibung eines ansehnlichen und vortheilhaften Importgeschäftes wird nicht selten auch durch die Art und Beschaffenheit der Producte, welche dagegen in Kauf genommen werden, und dadurch, wie dieselben sich für den einheimischen Markt qualificiren, bedingt. Ich brauche in der Beziehung nur an China zu erinnern. Der Absatz von Baumwollen- und Wollenwaaren wird dort im Wesentlichen durch den Consum von Thee in England bestimmt, der Verkauf des Letzteren zeigt den Unternehmern ihren Vortheil oder Nachtheil, und jene Fabricate dienen hauptsächlich nur dazu, um die Bezahlung für denselben nach China hinzulegen. Bestände in Deutschland ein grösserer Verbrauch von Thee, so würden deutsche Waaren auch in China einen ansehnlicheren Absatz finden können, denn dass unsre Fabricanten wenigstens in Tuchen mit den Engländern auf auswärtigen Märkten concurriren können, ist keinem Zweifel unterworfen.

Auf die nicht selten enormen Schwankungen, welche die Preise der europäischen Waaren auf den überseeischen Märkten erleiden, habe ich schon an verschiedenen Stellen näher aufmerksam gemacht. Artikel, für welche ein ansehnlicher Verbrauch besteht, sind

denselben allerdings weniger unterworfen. Von allen Gegenständen geringerer Consumption aber (und zwar wohl namentlich in Ostindien) sind Preisangaben in dem Grade unsicher, dass einzelne Verkäufe davon nicht zur Richtschnur dienen können. Es kommt ganz darauf an, wie eben der Markt versorgt ist. Aussendungen von einem und demselben Artikel liefern zu einer Zeit ein gutes oder sogar ein brillantes Resultat, zu einer andern aber kann auch eine Waare auf längere Zeit unverkäuflich oder nur mit bedeutendem Verluste abzusetzen sein. Es können daher nur wiederholte Versuche einen Maassstab dafür geben, in wie weit ein Artikel vortheilhaft an einer Stelle einzuführen ist, oder nicht.

Ausser den Fluctuationen, welchen die Preise unterworfen, sind bei der Calculation von Versendungen nach manchen Plätzen, wie namentlich nach Rio, Buenos Ayres und Batavia die etwanigen Coursschwankungen, so wie auch der längere oder kürzere Credit, welcher bei Verkäufen bewilligt wird, nicht weniger zu berücksichtigen. Was im Uebrigen, wenn die Retouren nicht in Producten gemacht werden, die Hinlegung von Remessen nach Europa betrifft, so habe ich schon in den Berichten selbst bei den Abschnitten über das Rechnungswesen und in den Einleitungen darüber einige Andeutungen gemacht, und es auch an den betreffenden Stellen hervorgehoben, wo man bei der Anschaffung von Wechsln auf Schwierigkeiten stösst. Eine nähere Veranschlagung der Verkaufskosten würde sich nicht machen lassen, ohne auf einen besondern Gegenstand und einen bestimmten Platz hingewiesen zu sein. Im Allgemeinen dürfte man dieselben wohl nicht unter 12 bis 14 $\frac{0}{0}$ ausser der Fracht zu berechnen haben. Letztere, welche natürlich nach der Voluminösität der Artikel den Werth derselben sehr verschieden trifft, würde man bei allgemeinen Ueberschlägen etwa zu folgenden Ansätzen annehmen können:

von Hamburg	für gröbere Güter ¹⁾	für feinere Güter ²⁾
nach Singapore, Batavia . . .	1 $\frac{1}{4}$ à 1 $\frac{1}{2}$. . .	ca. 2 £.
∞ Calcutta	ebenso, oder etwas mehr.	
∞ China und Manila . . .	1 $\frac{3}{4}$ à 2 $\frac{1}{4}$. . .	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{3}{4}$ £.
∞ Valparaiso	1 à 1 $\frac{1}{2}$. . .	2 à 2 $\frac{1}{2}$ ∞
∞ Lima	1 $\frac{1}{2}$ à 2 . . .	2 $\frac{1}{2}$ ∞
Alles mit 15 $\frac{0}{0}$ Prim. ⚡ Ton von 40 Cubicfuss (oder 2240 \overline{w} engl.)		

1) Wie z. B. Glaswaaren, Steinzeug etc.
 2) Manufacturwaaren u. Aehnliches. Seidenwaaren zahlen jedoch gewöhnlich mehr.

von Hamburg	für gröbere Güter	für feinere Güter
nach den La Plata - Staaten	8 à 10	10` à 14 harte span. Thlr.
≠ Brasilien	6	8 à 11 ≡ ≡ ≡
≠ den Verein. Staaten	4 à 6	6 à 8 ≡ ≡ ≡

Auch mit 15 $\frac{0}{0}$, ff Last von 80 Cubicfuss (oder 4000 ff hamb.).

(In Valparaiso rechnet man bei allgemeinen Anschlägen, dass wenn eine Waare z. B. in Hamburg zu 2 Mk. Bco. einsteht, sie mit Zuschlag von Fracht und allen Kosten sich in Valparaiso zu 1 \$ hinlegt.)

Die Nachrichten, welche ich über die auf Falssemente Bezug habenden Gesetze gesammelt habe, sind zu mangelhaft, als dass ich darüber etwas Näheres in den Berichten hätte sagen können. Jeder weiss indess, dass bei einzuleitenden Verbindungen nach jenen fernen Gegenden eine doppelte Vorsicht nöthig ist, und dass man da, wo man auf persönliches Vertrauen zu Werke gehen kann, auch am sichersten ist. Die Buchschuldner sind wohl auf allen Plätzen ohne Ausnahme sehr nachtheilig gestellt, und wenn Falssemente eintreffen, stehen daher gewöhnlich schwere Verlüste in Aussicht. Auch fehlt es noch an den meisten Stellen an wohlgeordneten Gesetzen über den Bankerot, selbst noch in den Verein. Staaten. — Ich will hier zum Schluss die wenigen abgebrochenen Notizen, die ich in meinem Journal finde, näher anführen.

Engl. Besitzungen in Ostindien. — Die Schuldner können sich nach den dortigen Gesetzen leicht der Gerechtigkeit entziehen. — Es gelten englisches Wechselrecht und englische Wechselverordnungen. Respittage bestehen nicht.

Batavia. — Kein Wechselrecht. Respittage giebt es 11. — Bei Concursen soll oft die grösste Willkür und Unordnung herrschen.

Manila. — Spanisches Wechselrecht. Keine Respittage.

Westküste von America. — In Lima wie in Valparaiso bestehen Handelsgerichte. Auf ersterem Platze bedient man sich als Wechselrecht der Ordenanzas de Bilbao. In Valparaiso deckt sich bei Concursen zuerst der Fiscus, dann kommt die Escritura publica, d. h. die Hypotheken und die von Notaren aufgesetzten Acten, sodann kommen die Pagarés (Zahlpromessen für gekaufte Waaren) mit Zeugen, dann die Pagarés mit Stempel, dann erst die Wechsel und zuletzt werden (wenn noch etwas da ist!) die Buchschuldner befriedigt. Respittage giebt es 3.

Schlusswort.

Ehe ich von dem Leser Abschied nehme, will ich noch einmal zum Schlusse der wichtigsten Veränderungen, welche im Verlaufe der Reise und nach Beendigung derselben in den Handelsverhältnissen der von mir besuchten Länder eingetreten, sowohl im Allgemeinen als mit besondrer Rücksicht auf den Handel Deutschlands und dessen Bedeutung überhaupt gedenken.

Der mächtigste Handelsstaat unsrer Erde, Gross-Brittanien hat in seiner Politik eine neue Bahn eingeschlagen. Durch den Drang äusserer Umstände und die Macht der wachsenden ausländischen Industrie ward er gezwungen, mit einem System zu brechen, welches bei fast allen Staaten lange für das einzig richtige Mittel galt, das Gedeihen der Handels- und Gewerbsthätigkeit zu sichern. Der Anfang zu einer grössern Freiheit des Verkehrs wurde gemacht, und so wie diese nirgends, wo sie eingeführt ist, auf halbem Wege stehen bleibt, ringt jetzt Alles danach, auch noch die übrigen Fesseln, welche die natürliche Bewegung des Handels hindern, zu zerbrechen. Die englische Navigationsacte ist ihrem Ende nahe. Der Einfluss, welchen die Aufhebung derselben auf den Handel nach allen Gegenden hin äussern wird, muss von ausserordentlicher Art sein, und er würde schon jetzt unsre Handelswelt mehr beschäftigen, wenn nicht die politischen Bewegungen unsrer Zeit mit ihrer Wirkung auf die Verkehrsverhältnisse eine selbst so wichtige Umgestaltung in den Hintergrund zu drängen vermöchten. Die Macht, mit welcher dieselbe in England selbst in alle Betriebszweige eingreifen wird, ist ebenfalls so bedeutend, dass es indess kaum zu erwarten ist, man werde sie mit einem Male in voller Ausdehnung eintreten lassen. Möge dies aber auch erst nach und nach geschehen, möge die Küstenfahrt im Lande selbst, und auch die Frachtfahrt zwischen den verschiedenen englischen Plätzen im Auslande der brittischen

Flagge einstweilen vorbehalten bleiben, die freie Bewegung der Schiffe anderer Nationen schon allein mit dem Stapellande der Waarenschätze der ganzen Welt wird einen Einfluss auf die Bewegung des Handels äussern, welcher in Europa und überall auf das Lebhafteste gefühlt werden wird. Deutschland wird namentlich zu den Staaten gehören, welche die Folgen dieser mächtigen Veränderung am segensreichsten empfinden. Unsere Schiffe werden künftig einen grössern Antheil am Weltverkehre nehmen; in Folge der günstigen Aussicht, welche sich ihnen zur Verwendung bietet, werden sie in immer grösserer Anzahl nach den fernen Welttheilen hinausziehen, und bei den vielen Vortheilen, welche sie vor den brittischen Schiffen mit Rücksicht auf die Billigkeit der Ausrüstung und Bemannung voraus haben, dürfen günstige Resultate im Allgemeinen nicht bezweifelt werden. Es ist wohl keine Frage, dass durch die dann eintretende Concurrenz auch die Frachtsätze zwischen England und den meisten aussereuropäischen Ländern mit der Zeit nicht unansehnliche Ermässigungen erfahren müssen, und dass dadurch wieder der Preis mancher Waaren, so namentlich derjenigen, für welche England bisher das eigentliche Depot für ganz Europa gewesen ist, merklich afficirt werden wird.

Als einen Vorhall jener wichtigen Veränderung, welche den Schifffahrtsverhältnissen Englands bevorsteht, ist die schon öfter besprochene (von der englisch-ostindischen Compagnie ausgegangene) Aufhebung des Differenzialzolles für die brittische Flagge im englischen Ostindien anzusehen. Es ist auch dort mehr als irgend anderswo nöthig, dass den fremden Nationen günstigere Bedingungen zugestanden werden, wenn der directe Verkehr derselben mit jenen reichen Landesstrichen eine grössere Bedeutung erlangen soll. Die Benachtheiligungen, welche das deutsche Geschäft dort wie in fast allen andern fremden Colonien Ostindiens erleiden muss, lasten zu schwer auf dasselbe, als dass es, so lange solche bestehen, einer sehr ansehnlichen Vergrösserung fähig wäre. Auch ist die Concurrenz mit Gross-Brittanien gerade in solchen Artikeln, welche dort die wichtigsten Consumtionsgegenstände bilden, bei den eigenthümlichen Vortheilen, welche England geniesst, entweder nur sehr schwer oder zum Theil gar nicht zu besiegen. Dass trotz solcher ungünstigen Verhältnisse Deutschlands Handel mit Ostindien, und zwar namentlich der von Hamburg aus betriebene, in den letzten Jahren sich dennoch erweitert hat, ist gewiss in hohem Grade erfreulich. Es ist auch zu hoffen, dass derselbe fernerhin immer mehr

zunehmen wird; denn, wenn auch der einstweilen beibehaltene Differenzialzoll für gewisse fremde Waaren immer noch eine erfolgreiche Concurrenz der meisten englischen Stapelartikel ausschliesst, so können doch schon jetzt wieder andre und wenigstens auch nicht ganz unwichtige Gegenstände, nach Abschaffung des Differenzialzolles für die fremde Flagge, mit deutschen Schiffen unter gleichen Bedingungen wie mit englischen direct zugeführt werden. Solche Flaggen, welche an der Frachtfahrt von Gross-Brittanien nach dem Gebiete der ostindischen Compagnie Theil nehmen dürfen, können nun auch ihre etwa nicht vollen Ladungen in England completiren, und bei Retourladungen nach fremden Orten sind zudem alle Schiffe jetzt nicht mehr gegen die britischen benachtheiligt. Auch auf die Belebung der Frachtfahrt von Calcutta, Madras und Bombay nach andern ostindischen Plätzen und nach China muss für fremde Schiffe jene Gleichstellung derselben mit der britischen Flagge einen günstigen Einfluss äussern. Wird nun bald noch ein freier Verkehr von dem englischen Ostindien nach Gross-Brittanien selbst hinzutreten, so kann eine ansehnliche Erweiterung des Handels- und Schiffverkehrs Deutschlands mit dem Oriente nicht mehr in Zweifel gezogen werden.

Die spanischen und holländischen Colonien beharren noch ziemlich fest bei dem alten Systeme der Beschränkungen. Obwohl der spanische Handel in Ostindien trotz der Vorzüge, welche er genießt, nur immer eine kümmerliche Rolle spielt, denkt demungeachtet die Regierung nicht daran, die Richtung ihrer Politik zu verändern. Ebenso bleibt Holland in den Hauptfragen bei seinen Principien, und es scheint in der That, dass dieser Staat seine einmal erlangte Macht auch nur durch Beibehaltung seines complicirten Monopolsystems eine Zeit lang noch in gleicher Ausdehnung zu erhalten im Stande ist, bis in seinen Besitzungen selbst der Drang nach Abwerfung aller unnatürlichen Fesseln zu mächtig werden wird, um ihm länger widerstehen zu können. Schon jetzt, durch die Maassregeln eines andern Staates getrieben, muss man dem fremden Verkehre kleine Erleichterungen einräumen. Eine andre, ebenfalls nicht unwichtige Veränderung, welche seit meinem Besuche in Ostindien dort vorgegangen, und welche dazu beitragen kann, auf Deutschlands Beziehungen zu jenen Gegenden vortheilhaft einzuwirken, ist nämlich, dass im vorigen Jahre verschiedene Plätze in den niederländischen Besitzungen zu Freihäfen erklärt sind. Es ist bekannt, dass zufolge der zwischen England und Holland ge-

geschlossenen Uebereinkunft erstgenannter Staat im indischen Archipel nur auf den nördlich vom Aequator belegenen, und letzterer nur auf den südlich von demselben belegenen Inseln Niederlassungen errichten darf. So hat Holland keine Besitzungen an der Malacca-Küste, und England keine auf Sumatra. Auf Borneo, welches ungefähr gerade in der Mitte vom Aequator durchschnitten wird, hatten bisher nur die Holländer an der West- und Südseite mehrere Plätze; in neuerer Zeit haben sie es aber nicht hindern können, dass auch von den Engländern auf dem Norden der Insel Etablissements begründet wurden. Die Ausbreitung der englischen Concurrenz fürchtend, scheinen sie nun den Anfang mit einigen Zugeständnissen zu Gunsten des fremden Handels in ihren Besitzungen machen zu wollen, indem sie einige an verschiedenen Punkten der Insel Celebes belegene Plätze den Ausländern geöffnet, und dieselben zu Freihäfen gemacht haben. Dieses Zugeständniss dürfte der Aufmerksamkeit junger deutscher Geschäftsleute zu empfehlen sein. Jene Gegenden sind hier noch beinahe völlig unbekannt, aber unzweifelhaft von der Natur reichlich gesegnet, und es möchte daher wohl der Ueberlegung werth sein, ob nicht vielleicht Etablissements dort in nächster Zeit an der Stelle wären.

In China steht noch Alles beim Alten. Die Schwierigkeiten, welche sich dort der Ausbreitung des deutschen Handels entgegenstellen, sind der Art, dass eine Vergrößerung desselben allerdings mehr fern zu liegen scheint. Möge selbiger indess in diesem wie überhaupt in den orientalischen Ländern immerhin gegen denjenigen anderer Nationen eine geringere Bedeutung einnehmen, — die Veränderungen, welche im Laufe der Zeit einmal in dem dortigen Zustande der Dinge eintreten müssen, werden schwerlich anderer Art sein, als dass sie auf Deutschlands Handelsbeziehungen einen günstigen Einfluss äussern können. Die Bewohner jener Länder sind grösstentheils von ihren eignen Fürsten oder von Fremden unterdrückte Völker, welche entweder ohne Mittel sind, oder auf einer, wenn auch nicht niedrigen, doch sehr einseitigen Stufe der Cultur stehen. Wer kann es sagen, wie lange Europa's Macht dort noch walten, oder wie lange die eigne Despotie noch fortbestehen wird. Je eher aber jene Völker zu einer Selbstständigkeit gelangen, je weniger sie die Fremden als Unterdrücker oder Aufdringliche ansehen werden, je leichter wird auch eine grössere Annäherung und ein lebhafterer Austausch mit Rücksicht auf die gegenseitigen Bedürfnisse statt finden. So kann sehr wohl der Absatz euro-

päischer Erzeugnisse im Oriente, wenigstens zum Theil, noch einmal eine ganz verschiedene Richtung als die, welche er jetzt hat, annehmen, und eine Bedeutung erlangen, von der wir uns jetzt noch keine richtige Vorstellung machen können; er ist dort jetzt vielleicht nur in den ersten Stufen der Entwicklung begriffen.

Wenden wir uns nun nach America hinüber. Die im Süden dieses Welttheils vorgegangenen Veränderungen sind nicht von Bedeutung. Sowohl die beiden Staaten der Westküste, Peru und Bolivien, als auch die verschiedenen La Plata-Staaten sind noch in Fehde unter einander begriffen, und ein Ende der Streitigkeiten scheint auch jetzt noch nicht nahe zu sein. Dass England und Frankreich jetzt mehr eine Einmischung in die Angelegenheiten der La Plata-Staaten scheinen aufgeben zu wollen, so wie dass die Aufhebung der Blockade von Buenos Ayres erfolgt ist, hat den Argentinern neuen Muth gegeben. Sollte es dem Präsidenten Rosas einst gelingen, die verschiedenen Theile des am La Plata-Strome belegenen Landes alle zu einem Föderativstaate zu vereinigen, und in Folge davon die Grundsätze der Verfassung auch auf die dem Osten zu liegenden, und bis jetzt von den übrigen zum Theil getrennten Staaten ausgedehnt werden, so mag auch das daran grenzende Brasilien mit seiner schwarzen Bevölkerung auf seiner Hut sein.

In dem nordamericanischen Freistaate sind dagegen Ereignisse von einer besondern Wichtigkeit eingetroffen. Es sind nicht allein durch den Frieden mit Mexico dem Lande neue Gebiete erworben, sondern die Hülfquellen dieser Letzteren scheinen von so ausserordentlicher Art zu sein, dass sie allerdings das grosse Interesse rechtfertigen, welches sie überall in der mercantilischen Welt rege gemacht haben. Gedenken wir erst kurz des Einflusses, welchen Californien und die dort entdeckten Goldlager bisher schon auf die am Stillen Meere belegenen und in diesem Werke beschriebenen Länder geäussert haben. — Die Plätze an der Südwestküste America's sind die ersten, welche von der Entdeckung Vortheil geerntet haben. Ihrer Lage nach mussten sie zunächst das neue Land und die dahin strömende Menschenmasse mit den nöthigen Bedürfnissen versorgen. Der Handel wurde dort daher neu belebt, und wird dies auch für die nächste Zukunft noch bleiben, bis die fortgesetzten directen Zufuhren von andern Ländern nach Californien, die Vermehrung der Bevölkerung, und der sich rasch entwickelnde Verkehr hier mehr eine selbstständige Handels-

thätigkeit hervorgebracht, und San Francisco und Monterey selbst zu Niederlageorten der ganzen Nordwestküste gemacht haben werden. Aber auch dann noch, eben weil der zunehmende Verkehr in einem neu aufblühenden Lande überall die nahe belegenen Gegenden mit in den Kreis seiner Thätigkeit zieht, werden auch alle an dieser Seite America's liegende Plätze von der wachsenden Bedeutung der für den commerciellen Verkehr neu gewonnenen Häfen einen Nutzen ziehen. Dies wird auch auf die Sandwich Inseln Anwendung finden. Ein nicht geringer Theil der Bewohner derselben ist, durch die günstigen Berichte aus dem Goldlande verlockt, dorthin gewandert, so dass, wie die letzten Nachrichten melden, der Landbau auf den Inseln vernachlässigt werden musste. Das verführerische Gold hat auch auf die einfachen und genügsamen Bewohner der Inseln des Stillen Meeres seinen Einfluss nicht verleugnet. Dies sind indess nur die ersten Wirkungen, welche das nahe belegene Californien auf das kleine Reich Kamehameha's hervorgebracht hat. Mit der Zeit aber werden sich gewiss andre, und im Gegentheil günstige Resultate herausstellen. Ich hoffe gerade, dass die dortige Regierung, welche bisher zu lange gezögert hat, die Bodencultur auf den Inseln zu heben, nun, durch jene Vorgänge in Californien angetrieben, alles Mögliche anwenden wird, dieselbe kräftiger zu fördern, damit die hawaiischen Producte die Mittel zu einem lebhaften Verkehre mit dem neuen Lande bieten, und der Absatz derselben für den eignen Staat eine Quelle des Wohlstandes werden könne. Es ist freilich nicht zu übersehen, dass die Inseln künftig von ihrem bedeutenden Schiffahrtsverkehre, welchen die einkehrenden Wallfischjäger dort hervorrufen, einen noch grösseren Theil an Californien als bisher werden abtreten müssen; die Lage derselben mitten im Ocean ist indess zu günstig, um fürchten zu müssen, dass diese Verminderung des Handelsbetriebes in solcher Ausdehnung eintreten werde, dass sie ihre bisherige Wichtigkeit für die Interessen des Wallfischfanges zum grossen Theile verlieren sollten. Ist es wahr, dass, wie neuere Berichte melden, die Fische schon wieder von der Nordwestküste America's abziehen, und sich mehr der asiatischen Küste zuwenden, so dürfte man um so eher annehmen, dass die für beide und für die südlichen Fischergründe am günstigsten belegenen Sandwich Inseln ihre Bedeutung auch noch ferner behaupten werden.

In den östlichen Staaten der Union haben die Ereignisse in Californien zunächst eine grosse Vermehrung der Handelsthätigkeit durch die Ausrüstung der dorthin gehenden Ladungen hervorgebracht. Der wichtigste Nutzen aber, welcher aus selbigen dem Staate noch einmal erwachsen wird, muss in dem entdeckten Goldreichtum des Landes liegen. Ist dieser wirklich so bedeutend, wie man ihn nach den bis jetzt empfangenen Nachrichten annehmen kann, so muss man in der That das besondre Glück preisen, mit welchem die Vorsehung den americanischen Freistaat segnet. Einem Lande, welches zur Erreichung eines ausserordentlichen Wohlstandes fast ohne Ausnahme Alles besitzt, nur nicht ein consolidirtes Geldwesen, konnte nichts Gelegneres kommen, als die Entdeckung eines Ueberflusses an edlen Metallen in seinem eignen Bereiche. Dadurch muss der bisher so geringe Metallbestand der Union mit der Zeit ansehnlich heranwachsen, eine grössere Sicherheit des Bankwesens leichter erreicht werden, und mit Berücksichtigung der Leichtigkeit und Billigkeit, womit bei den jetzigen Beförderungsmitteln Gold zu transportiren ist, die Masse von circulirendem Papiergelde entweder immer mehr verdrängt, oder dieses doch jedenfalls besser fundirt werden.

Die Entdeckungen in Californien bleiben auch in andrer Beziehung ein höchst merkwürdiges Ereigniss. Nachdem im vorigen Jahrhundert hauptsächlich nur die Küstenstriche der Nordostseite America's bewohnt waren, hat in dem gegenwärtigen die vorandrängende Cultur schon die Gegenden jenseit des Mississippi erreicht, und steht schon nahe am Felsengebirge, jener grossen Mauer, durch welche ihr die Natur einstweilen ein Halt zu gebieten schien. Da verbreiten sich plötzlich die wunderbarsten Nachrichten über den lockenden Reichthum des jenseit jenes Gebirges am Strande des Grossen Oceans belegenen Landes, und von fast allen Enden der Erde strömen die Menschen hinzu, um sich in jenen entfernten Gegenden niederzulassen. Ungewöhnlich schnell wird sich dort jetzt eine namhafte Bevölkerung bilden, die grossen, noch unwirthbaren Landesstrecken werden bebaut werden, und colossale Werke werden vorbereitet, um die Verbindung des Landes mit den übrigen Theilen des umfangreichen Staates herzustellen. Es wird vielleicht kein halbes Jahrhundert mehr verfliessen, und gleich wie am Atlantischen Meere werden auch an den Gestaden des Stillen Oceans Handel, Schifffahrt und Industrie in voller Blüthe stehen, und die Segnungen der fortschreitenden Cultur sich weit über den Ocean hin

immer mehr über jene entfernten, für uns noch grösstentheils verschlossenen Gegenden ausbreiten.

So schreitet die americanische Union unaufhaltsam vorwärts, um bald ihre Arme, ihren Einfluss und ihre Macht nach beiden Seiten der alten Welt hin zu erstrecken. Seit der Unabhängigkeitserklärung besteht jetzt diese grosse Republik schon beinahe drei Viertel Jahrhunderte, und der glänzende Aufschwung, den sie genommen, ist eine Thatsache geworden, welche nicht mehr zu leugnen ist. Die vortheilhafte Lage des Landes, welche dasselbe fern von den Einflüssen fremder neidischer Gewalten stellt, unerschöpfliche Hilfsquellen, welche es unabhängig von andern Ländern machen, die aus der Jugend des Staates hervorgehende Leichtigkeit, mit welcher Institutionen aller Art ins Leben gerufen werden konnten, ohne auf störende Hindernisse oder alte verwickelte Verhältnisse zu stossen, — dies Alles musste sich hier mit der rastlosen Thätigkeit und dem practischen Sinne eines Volkes, welches seine Kraft und sein Vertrauen allein nur in sich selbst gefunden hat, vereinigen, um einen Staat zu schaffen und auszubilden, dessen Bedeutung in kurzer Zeit eine Höhe erreicht hat, wie in der Geschichte keine ähnliche Beispiele aufzuweisen sind. Frei von dem Drucke unerträglicher Abgaben, frei von den Lasten, welche die bewaffnete Macht und andre Plagen der alten Welt dem Volke auferlegen, geniesst der Americaner ungeschmälert die Früchte seines Wirkens; eine Freiheit, welche nur die Beschränkungen kennt, die aus dem selbst geschaffenen Gesetze hervorgehen, und die Sorge, welche für die Bildung der Staatsbürger getragen wird, sichert seinem Lande die innere Ruhe; und nur unter ihrem Schutze und durch ein einiges Zusammenwirken war es möglich, die Entwicklung der Mittel und Hilfsquellen des grossen Verbandes auf eine so ausserordentliche Weise zu fördern und zu erreichen. Mögen dem herrlichen Staate immerhin, wie allen irdischen Werken, noch viele Mängel und Schwächen ankleben, die erlangten Resultate stehen fest; und wer kann es verkennen, dass sie überaus günstig sind, wer kann es leugnen, dass unter Mitwirkung glücklicher Verhältnisse hauptsächlich die Freiheit und Einigkeit es ist, welche America so gross gemacht hat.

Und während dort in verjüngter Kraft die anglo-germanische Race ein neues Leben schafft, ringt der alte Urstamm in Europa, wie es scheint, jetzt noch vergebens danach, in den Besitz seiner natürlichen Rechte zu gelangen, die aus traurigen Zeiten vererbten Vorur-

theile von sich abzuschütteln, und dem vorseilenden Geiste zu folgen. Was das deutsche Volk so lange gewollt, was es in unzähligen Liedern besungen, und wofür es sich im vorigen Jahre erhoben hat, wie ist es bisher in Erfüllung gegangen? — Noch immer giebt es kein freies, kein ganzes Deutschland, noch immer kennt man im Auslande kein einiges Deutschland.

Wer den Jammer der deutschen Zersplitterung recht fühlen will, und ihn in der Heimath etwa noch nicht begreift, der gehe hinaus in die Welt. Wenn er sieht, wie andre Nationen ihren Einfluss im Auslande überall ausdehnen und benutzen, und wenn er dagegen wahrnehmen muss, wie der Deutsche, entweder unter dem unwirksamen Schutz eines kleinen Staates oder ganz ohne denselben, sich an eine fremde Macht anklammernd, verlassen und unbeachtet dasteht, so muss er kein Herz haben, wenn ihn nicht der Schmerz über die Zustände in seiner Heimath ergreift, und kein Urtheil wenn er in Zweifel bleibt, woran es dem Vaterlande fehlt. Unter solchen Verhältnissen ist es auch nicht zu verwundern, dass mancher Deutsche in der Fremde bald alle Theilnahme für die Schicksale und das Gedeihen des Heimathlandes verliert. Während andre Nationen ihren Vaterlandssinn auch in weiter Ferne behaupten, ist der Deutsche, welcher lange dort gelebt hat, in der That häufig kaum mehr als solcher zu erkennen. Er hat leicht eine neue Heimath gefunden, die alte gewährt ihm jetzt nichts als eine Erinnerung, und so wie diese immer mehr zurücktritt, schwindet allmählig auch alles Interesse für die Wohlfahrt des Vaterlandes. In der That, einige Ausnahmen abgerechnet, habe ich fast überall diese traurige Wahrnehmung machen müssen. Wie ganz anders stellen sich andre Nationen, stellt sich namentlich der Engländer dar, welcher, möge man ihn auch in dem entferntesten Winkel der Erde treffen, derselbe ist, wie in der Heimath, unerschütterlich an der Liebe zu seinem Vaterlande hängt, und demselben auch von dort her noch zu nützen sucht, wo er kann. Ueberall ist er zu finden, überall strebt er für sein altes England, und überall gedeiht er und sein Wirken unter dem mächtigen Schutze seines Geburtslandes. Eben durch diese Wechselbeziehung, in welcher jeder einzelne Engländer überall mit seinem Vaterlande steht, ist es möglich geworden, die ganze Erde mit einem Netze zu umspannen, durch welches Gross-Brittanien sich Handel und Verkehr nach allen Richtungen hin in grösster Ausdehnung dienstbar zu machen weiss. Und was ist gegen dieses ungeheure Ueber-

gewicht, welches jenes mächtige Reich so überall auf dem Erdball erlangt hat, das was das grössere und volkreichere Deutschland zu bieten vermag? Was ist Deutschlands Handel gegen Gross-Britanniens ausgebreiteten Verkehr, ja selbst im Verhältnisse zu demjenigen andrer minder mächtiger Staaten? Ohne den Anstrengungen, welche in den letzten Decennien von Deutschland gemacht sind, seine directen Beziehungen zu den fremden Welttheilen zu vergrössern, die Anerkennung zu versagen, ist es doch nicht zu leugnen, dass unser Handel in den meisten Gegenden noch lange nicht die Stellung behauptet, welche ein so zahlreiches, und in materieller wie geistiger Beziehung auf einer so hohen Stufe der Cultur stehendes Volk in seinem Antheile zum Weltverkehre einnehmen sollte. Gewiss, es hat dies zum Theil seinen Grund in manchen Hindernissen, welche ganz zu bewältigen nicht in des Deutschen Macht standen, und was namentlich einen Vergleich mit Gross-Britannien betrifft, so dürften minder günstige natürliche Verhältnisse uns eine gleiche Ausdehnung unserer Handelsthätigkeit allerdings nicht gestatten. Soll aber geschehen, was geschehen kann, soll Deutschland einmal eine andre als untergeordnete Stellung im Weltverkehre einnehmen, so muss zuerst das älteste Uebel, Deutschlands Zersplitterung gebrochen, und unser Vaterland — wie viel tausendmal ist es schon gesagt — eine politische und commercielle Einheit werden.

Die Waage von Deutschlands Schicksal schwankt seit einem Jahre hin und her, und ich schreibe diese Schlussworte zu meinen Berichten unter dem Eindrucke der letzten Ereignisse, welche jeden Vaterlandsfreund mit tiefem Schmerze erfüllen mussten. Das Urtheil über Deutschlands Erhebung und deren Erfolge darf indess noch jetzt nicht gefällt werden. Sie hat erst begonnen, und sie wird fort dauern, wenn anders es des deutschen Volkes Wille und Ueberzeugung ist, zur Freiheit und Einheit zu gelangen. Hieran zu zweifeln, hiesse am Vaterlande selbst verzweifeln, und so will ich auch diese Zeilen nicht schliessen, ohne die frohe Hoffnung auszusprechen, dass das so lange ersehnte Ziel einst noch glücklich erreicht werde. Erst dann wird auch der mächtigste Hebel zur Begründung der Wohlfahrt eines Staates, der Handel, dann wird auch Deutschlands Handel neu erblühen, dann wird auch die Achtung, welche man dem Deutschen im Auslande zollt, nicht blos seinen persönlichen Eigenschaften gelten, sie wird ihm auch als Deutschem zu Theil werden.

Inhalts - Verzeichniss.

	Pag.
Vorwort als Einleitung	V—XIX
Zwecke der Expedition	V
Mitglieder derselben	VII
Reiseroute	VI—IX
Verzögerung der Herausgabe der Berichte, Ausarbeitung und letzte Umarbeitung derselben	X, XI
Beilagen zu diesem Werke	XII
Veränderungen, welche nach Beendigung der Reise in den Handelsverhältnissen eingetreten	XII, XIII
Quellen der Berichte	XIII, XIV
Zweck derselben	XV
Ergänzungsberichte	XV
Form der Berichte, Abschnitte	XVI—XVIII
Verzeichniss der besuchten Länder und Plätze, und Angabe der Zeit meiner Anwesenheit daselbst	XX
Inhalts - Verzeichniss der Berichte, laut umstehender Tabelle	1—560

	Calcutta.	Pinang.	Singapore.	Batavia.	Manila.	Ostindien überhaupt.
Bedeutung, allgemeine Schilderung der Zustände etc.	1-6, 562	33-35	40-44	55-61, 563	78-83, 563	562-565
Regierungsform, Verfassung Staats- verwaltung.						
Finanzen						
Relationen und Verträge mit fremden Mächten						
Grösse, Bevölkerung						
Handelsverkehr, Umsatz, Ein- u. Aus- fuhr, Antheile der verschiedenen Staaten etc.	2-5	34, 35	42, 43	59-61	78-83	563
Schiffahrtsverkehr, Antheil der ver- schiedenen Flaggen etc.	4	34	43	61	80, 81	563
Einzelne Städte und Provinzen		43	43	59		
Culturverhältnisse		33	40	56		
Handelsbilanz	3			56, 60	79	
Allgemeines über Preisangaben.	14	35				547-560
Importartikel	6	35	44	62	83	
Specificirte Einfuhr, Antheil der ver- schiedenen Staaten, Consumption etc.	6-15		44-47	62-67	83-87	
Ueber den Absatz	7, 13, 14	35	43, 44	62	83, 84	{ 547-560 } { 562-564 }
Art des Verkaufs	7, 13, 14		47	62	87	556-558
Verpackung, Versendungsart, Con- servirung						
Qualitäts-, Quantitäts- und Farben- Assortiment						
Ueber Farben						
Einsendung von Mustern u. Facturen						
Manufacturwaaren	8-11		44, 45	62-64	84, 85	547-560
Baumwollenwaaren und Garn. .	8, 9		44	62, 63	84	
Wollenwaaren	10		45	63	85	
Seidenwaaren	11			64		
Leinen						
Metalle	11		45	64	85	
Schiffs- und andre Materialien. .	12		46	65	85	
Provisionen	13		46	65	85	
Getränke	13		46	65	86	
Eisen- und andre Metallwaaren. .	13, 15		46	66	86	
Glaswaaren	13, 15		47	66	86	
Steinzeug	13		47	66	86	
Uebrige Artikel	13		47	66, 67	86	
Exportartikel	15	35	47	67	87	37
Specificirte Ausfuhr, Bestimmung der- selben, Production, Art des Geschäfts	15-19	35-38	47-51	67-69	87-90	37
Fremde Industrie-Erzeugnisse, Stand- punkt der Fabrication etc.					90	

China.	Sandwich Inseln.	Gesellsch. Inseln.	Westküste von America.	La Plata-Staaten.	Rio de Janeiro.	Ver. Staaten v. Nord-America.	Ergänzungs-Berichte.
{ 97—113, } { 149-151, 564 }	{ 171—196, } { 213, 566 }	210—212	240-249, 565	296-305, 565	326-335, 565	{ 371—382 } { 526—530 } { 565—568 }	561—568
.....	173—176	.....	.....	.....	.....	376—380	.....
.....	176, 177	.....	.....	.....	332	383—397	.....
99—102	177	.....	.....	.....	.....	443, 444	.....
.....	173, 179	.....	.....	.....	.....	{ 374—376 } { 380—382 }	.....
102—105	{ 172, 186-196 } 566	210—212	242—249	297—305	327—331	455—466	531—533
105	184, 186, 566	210—212	247	300, 301	328, 329, 331	466—470	533, 534
106—112	{ 183, 184, } { 207, 208 }	.....	240—242	299	.....	374, 462-466	.....
.....	180—183	210	277	305	.....	.....	.....
102, 103, 139	191	.....	243, 249	.....	327, 328	463	532
125, 140—149	202	.....	253	306	333—335, 336	.....	{ 532, 533, 558, } { 547-560, 537 }
113	196	210	249	306	335	471	531
113—128	189—202	.....	245, 253-264	306—311	335—353	471—525	.....
{ 125, 137-149 } { 564, 547 }	{ 192—194 } { 196, 202 }	210	250—253	306	{ 333—335 } { 339, 353 }	523—525	{ 534, 547-560 } { 562, 564, }
125, 127, 140	201, 202	.....	252, 253	306	{ 333—335 } { 339—353 }	523	556—558
114—122	.....	.....	251	.....	339	.....	535, 536
118, 114—122	.....	.....	250	306	339, 341	.....	535, 536, 537
118	.....	.....	250	306	339	.....	536
118	.....	.....	251	306	339	441	534
113—122	{ 193, 196, } { 199, 200 }	.....	253—260	307	339—346	510—519	549—552
113, 114	{ 193, 196, } { 199, 200 }	.....	253—260	307	339, 341-343	511—515	549
114—122	199	.....	255—260	307	343—346	515—518	550
.....	193	.....	257—260	307	340, 341	519	551
.....	202	.....	258, 259	307	339, 346	519	551
122, 123	197, 200	.....	260	308	346, 347	503—508	552
125—127	197, 200, 201	210	260	308	347, 348	498, 499, 519	552
125—127	197, 201	210	261	308	348, 349	493—496	552
124—127	193, 200, 201	.....	261	309	350	493, 523	553
123—127	198, 200, 201	.....	261	309	350	520	553
123—127	198, 201	.....	262	309	350	521	553
127	.....	.....	263	309	350	522	554
122—127	198—202	.....	263, 264	309—311	350—353	522—525	554, 555
129	202	210	265	311	353	471	.....
129—137, 148	188, 202-204	.....	267—277	{ 301—304 } { 311—315 }	{ 329—331 } { 353—356 }	471—525	.....
133—137	180	.....	.....	.....	.....	508—525	.....

	Calcutta.	Pinang.	Singapore.	Batavia.	Manila.	Ostindien überhaupt.
Rechnungswesen etc.	19	38	51	69	91	.....
Münzen	19, 20	38	51	57, 69, 70	91	.....
Papiergeld .....	.....	.....	.....	57, 70	.....	.....
Banken, Bankwesen, Banknoten, Metallfond	20	38	51	57	91	.....
Staatspapiere .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Disconto, Zinse	20	.....	.....	70	.....	.....
Wechsel, Ricambio	6, 21	.....	.....	56, 57, 70	91	.....
Course	6, 20, 21	38	51	55—59, 70	91	.....
Gesetze in Betreff von Falssemen- ten, Wechselrecht, Respittage	560	560	560	560	560	.....
Maasse	21	38	52	70	91	540
Längenmaasse	21	38	52	70	91	.....
Flüssigkeitsmaasse	21	38	52	70	91	.....
Getraidemaasse	21	38	52	70	91	.....
Gewichte	21	38	52	70	91	540
Gold- und Silbergewicht	22	38	52	70	91	.....
Handelsgewicht	21	38	52	70	91	.....
Ein- und Verkaufsbedingungen, Cred- it-Verkäufe, Contant-Zahlun- gen, Usancen	22, 23	38	52	71	92	.....
Lösch- und Verladungskosten	23	38	52	71	92	.....
Courtage	23	38	52	71	92	.....
Commissionen etc.	23	.....	.....	.....	.....	.....
Lagermiethe	23	.....	.....	.....	.....	.....
Feuer - Assecuranz	23	.....	.....	.....	.....	541
Zollwesen	23, 32	39	52	71, 73, 563	92	.....
Einfuhrzoll	23	.....	.....	71, 73	92	545
Ausfuhrzoll	24	.....	.....	71, 73	93	.....
Entrepot-Bestimmungen	25	.....	.....	73	93, 94	.....
Evaluationen, Taxationen	25	.....	.....	72, 73	94	.....
Lagermiethe	25	.....	.....	73	94	.....
Differenzialzoll-Bestimmungen	24, 25, 32	.....	.....	71, 73	92—94	545
Zolleinnahme	25	.....	.....	74	94	.....
Schiffahrtsbestimmungen, Gesetze etc.	25, 32	39	52	74	94	.....
Differenzial-Bestimmungen, Begün- stigungen für die einheimische Flagge	{ 25-27 32, 562 }	39	52	71, 74	94	.....
Tonnengelder etc.	30	.....	.....	75	94	.....
Andre Schiffunkosten	30, 31	39	53	75	94	.....
Lootswesen, Lootsgeld	27—29	.....	.....	.....	.....	.....
Notizen über Häfen und Gewässer Leuchtfeuer etc.	27	39	53	75	94, 95	.....
Gelegenheit zur Reparatur	31	.....	53	75	95	.....
Schiffsbau, Volkshauer etc. ....	.....	.....	.....	.....	.....	170
Frachten	31, 32	39	53	75	95	.....
Verwendung fremder Schiffe in der Frachtfahrt	{ 31, 32, 563 }	39	54	75—77	95	167—170, 563
Frachtansätze	{ 31, 32, 562 }	39	53, 54	75—77	95, 96	.....
Schiffsvermessungen, Berechnung des Tons, Notizen über Ladung, Stauen etc. ....	.....	.....	.....	.....	91	.....

China.	Sandwich Inseln.	Gesellsch. Inseln.	Westküste von America.	La Plata-Staaten.	Rio de Janeiro.	Ver. Staaten v. Nord-America.	Ergänzungs-Berichte.
151	204	211	278	315	356	446	537
151	204	211	278—280	315, 316	356—358	446—448	.....
112	.....	.....	.....	315, 316	{ 332, 333 } { 357, 358 }	397—412, 448	.....
112	205	.....	.....	.....	359	397—413	.....
.....	.....	.....	.....	.....	332, 333, 358	387, 391, 394	.....
.....	205	.....	.....	.....	359	413, 543	543
154	205	211	.....	.....	334, 359	450—452	537
154	204	211	279—281	315, 316	333, 357—359	449, 450	.....
.....	.....	.....	560	.....	.....	560	560
154	205	211	281	316, 317	359—360	452	538
154, 155	205	.....	281	316, 317	359—360	452	538, 539
154	205	.....	281	316, 317	360	453	538, 539
154	205	.....	281	316, 317	360	453	540
154	205	211	282	317	360	453	538, 540
152, 154	.....	.....	282	317	360	453	540
154	205	.....	282	317	360	453	540
.....
155	205	.....	282	317, 318	{ 333—335 } { 360, 361 }	454	540, 559
155	205	.....	282, 283	317, 318	361	.....	541, 559
155	205	.....	282	317	361	455	541
543	.....	.....	282, 542	.....	542	451, 542	541—543
156	205	.....	283	318	361	.....	541
156	205	.....	283	318	361	414	541
156	205	211	283	318	362	438	543
157	206	.....	283, 286, 288	319, 321	362	440	545
158	206	.....	286, 289	319, 321	363	442	.....
159	206	.....	285, 289	320, 321	363	441	.....
.....	206	.....	284, 288	319, 321	362, 363	441, 442	.....
.....	.....	.....	285, 289	320, 321	363	441	541
156	207	.....	286, 290	320, 321	362	443	545
159, 160	207	.....	286, 290	318	363, 364	384, 385, 388	.....
161	207	211	290	322	364	443	544, 546
.....
161	207	.....	291	322	364, 366	443, 444	545, 562
162	207, 208	211	291, 292	322, 323	365	444	546
162	207, 208	211	291, 292	322, 323	365, 366	444	.....
162, 163	207, 208	211	293	322, 323	367	.....	.....
106—111, 163	207—209	211	291, 292	323	327, 367	.....	.....
163	209	211	293	324	367	.....	546
170	180	.....	.....	.....	.....	466—470	.....
164	209	.....	293	324	367	445	546, 562
{ 164—166 }	209	.....	293—295	324	367—369	445	562, 563
{ 167—170 }	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
164—166	209	.....	293—295	324	367—369	445	562
.....
166	209	.....	295	324, 325	366, 368, 369	453, 454	538, 546

Verfolg

des Inhalts - Verzeichnisses von dem Berichte über die Verein. Staaten.

	Pag.
Bestandtheile der Union, Ausdehnung, Bevölkerung etc.	374
Staatsverwaltung, Verfassung	376—380
Bevölkerung	375, 380
Indianer	380
Sclaven, Farbige	381
Eingewanderte, Fremde	381
Landwehr, Armee, Marine	375, 382
Finanzverwaltung	383
Finanzen der Central-Regierung, Staatsschuld	383—390
Einnahme vom Zollhause	384, 385, 388
= von Ländereien	384, 385, 389
Einnahmen und Ausgaben	385, 386, 389
Postwesen, Poststrassen, Revenuen etc.	389
Finanzen der Einzelstaaten, Staatsschulden	390—397
Insolvente und repudiirende Staaten	391
Einnahmen und Ausgaben	392, 393
Staatspapiere	394
Besteuerung	395—397
Bankwesen	397, 567
Status der Banken, Resultate, Grundsätze	398—412
Banken vom Staate New-York, Status, Organisation etc.	405—409
Banknoten, Metall-Circulation	411—412, 567
Assecuranz - Wesen	413
Bedingungen, Premien, Compagnien	414
Verkehrsstrassen und Wege	414
Verkehr mit dem Auslande, Dampf- und Segelpacketlinien	415
Innere Communication	416
Eisenbahnen	416—434
Ausdehnung	417
Anlagecapital, Schnelligkeit	418
Einnahmen und Ausgaben auf verschiedenen Bahnen	418—421
Fracht und Fahrpreise	421, 422
Unvollendete und projectirte Eisenbahnen	422
Die Atlantic- und Pacific-Bahn	422—434
Electro-magnetische Telegraphlinien, Ausdehnung, Preise etc.	434, 435
Canäle, Ausdehnung, Verkehr, Ausgaben und Einnahmen	435, 436
Dampfbootlinien, Ausdehnung, jährlicher Verlust	436
Capital, Kosten etc.	437
Bau, Schnelligkeit, Preise	437, 438
Diligencen	438
Tonnengehalt sämmtlicher Schiffe, Schiffsbau etc.	466—470
Wallfischfang	500—502

Fischereien	502
Californien .\.....	192, 194, 196, 214, 374, 412, 422, 432, 526, 565—568.
Schluss	526
Die nördlichen und die südlichen Staaten, Parteiungen.....	527—529
Zukunft des Landes	526, 530

Inhalts-Verzeichniss des Berichtes über den Wallfischfang.

Bedeutung der Sandwich Inseln für den Fang im Stillen Meere	171, 195, 566.
Verkehr der Wallfischjäger auf den Sandwich Inseln	171, 184—186
= = = = = Gesellschafts-Inseln	210—212
Die verschiedenen Anhaltsplätze der Wallfischjäger im Stillen Meere	213—215
Anzahl der mit dem Fang beschäftigten Schiffe, Antheil der verschiedenen Nationen am Fange etc.	195, 215, 216
Gesammtfang	216
Arten des Fanges (Wallfische, Caschelots etc.).....	217
Producte, Ausbeute von Fischen.....	217—219
Ergiebigkeit des Sperm- und des Right-whale-Fanges.....	219—223
Ausrüstung der Schiffe, Grösse etc.	223—226
Bemannung, Officiere	226, 227
Antheile der Besatzung am Gewinn	227, 228
Schilderung des Fanges.....	229, 230
Die vortheilhaftesten Gewässer für den Fang in den verschiedenen Meeren, Jahreszeiten, Abgangszeit von Europa, Reiserouten	230—238, 566
Riffe und Inseln im Stillen Meere.....	238, 239

Allgemeine ergänzende Bemerkungen zu sämtl. Berichten (wie näher in der vorstehenden Tabelle angegeben)531—546

Allgemeine Bemerkungen über den Absatz von europäischen Industrie- und andern Producten auf den besuchten überseeischen Märkten (ebenso)547—560

Schlusswort. — Veränderungen, welche seit Zurücklegung der Reise eingetreten, Bemerkungen über Deutschlands Handel, u. s. w. 561—570

Sach - Register.

A.

Abacá 89.
Abacá-Zeug 90.
Ackerbaues, Producte des, 463, 472,
473, 497.
Aepfel 493.
Alaun 131.
Alpacas 258, 517, 551.
Amidam 310.
Ananas-Tücher 90.
Anascotes 258, 551.
Antimonium 51, 504.
Arecanüsse 33, 37, 128.
Arrack 68.
Arrow-root 188, 190, 203, 210.
Arsenik 132.
Atlas 134, 259, 551.

B.

Balken 13, 126, 264.
Balsam 277.
Bandanoes 17.
Barden 184, 185, 216—223, 501.
Barilla-Kupfer 270.
Baumwolle 18, 69, 90, 103, 128, 132,
203, 246, 276, 463, 484.
Baumwollengarn 7, 9, 44, 63, 84, 103,
114, 346, 511, 512, 549.
Baumwollenwaaren 7, 8, 19, 44, 62,
84, 103, 113, 135, 141, 193, 196,
199, 200, 245, 253, 307, 339,
341, 511, 548, 549.
Bayetas-Stoffe (Bayetas, Baetas, Baye-
tillas, Bayetones etc.) 257, 307,
344, 551.
Bänder 260, 346.
Bed-thick 514.
Bernstein 123.
Betelnüsse, siehe Arecanüsse.
Biche de mar, s. Trepang.
Bier 13, 46, 65, 86, 200, 261, 335,
337, 350, 523, 553.

Blau, sächs. 310.
Blechtafeln 12, 65, 123, 197, 200, 260
335, 337, 347, 552.
Blei 12, 45, 65, 85, 123, 133, 260,
308, 335, 337, 347, 463, 503 bis
505, 507, 552.
Bleiweiss 65, 197, 260, 335, 337, 348.
Blockmacherarbeit 197.
Bocking cloth 10.
Bohnen 277, 311, 497.
Bombazettes 45, 63, 551.
Borax 19.
Borlones 255.
Bouteillen (s. auch Glaswaaren) 13, 47,
521.
Bramantes 259.
Branntwein (s. auch Spirituosa) 65, 201,
277, 336, 338, 523, 553.
Braunstein 504.
Bretañas 258, 307, 346, 551.
Bretter (s. auch Holz, Dielen) 13, 264.
Brillengläser 521.
Broadcloth 120, 550.
Buchwaizen 474—478, 482, 497.
Buckskin 255.
Burlaps 519.
Butter 46, 65, 86, 126, 201, 261, 309,
335, 337, 349, 494, 496, 497,
536, 552.
Büffelhäute 37, 49, 69, 203, 498,
Büffelhörner 19, 49.

C.

Cacao 265, 274.
Cajeputöl 69.
Caffe 33, 48, 60, 68, 90, 188, 190,
202, 210, 277, 329, 353.
Calicos (s. auch Prints) 9, 114, 193,
199, 254, 515, 549.
Cambayas 84.
Cambrics 8, 62, 84, 549.
Camlets 45, 64, 116, 118, 121, 551.

Camphor 37, 49, 68, 132.
 Candiszucker 136.
 Canehl 69, 90.
 Carranclanes 84.
 Cascarella 274.
 Casimir 199, 256, 345, 515, 516, 550.
 Casinet 255.
 Cassia 50, 132.
 Cassia-Oel 132.
 Castor-Oel 19.
 Catechu 19, 37, 48.
 Champagner 13, 46, 126, 201, 261, 553.
 Chinarinde 246, 274.
 Chinchillafelle 246, 276, 302, 303, 313.
 Chintz 9, 63, 549.
 Choletas 259.
 Choppahs 17.
 Cigarren 50, 89, 264, 310, 490.
 Cigarrentaschen, Manila 90.
 Cochenille 69, 123, 127, 277.
 Cocos 258.
 Cocosöl 33, 37, 69, 90.
 Cognac 13, 126, 200, 201, 261.
 Coir rope 37, 348.
 Compositions-Lichter 336, 338.
 Corahs 17, 257.
 Cotonettes 63, 550.
 Cottonias 258.
 Creas 259, 551.
 Cubeben 49, 132.
 Cubicas 258, 551.
 Curcumae 19, 69, 132.
 Cutch 19, 37, 49.

D.

Damascirte Stoffe 257, 551.
 Dammerharz 37.
 Decken, wollne, 122, 199, 345, 516,
 517, 551.
 Demijohns 310, 352.
 Diamanten 356.
 Dielen 126, 264, 335, 337, 352.
 Doeskin 255.
 Domesticcs 113, 253, 307, 341, 549.
 Drachenblut 50.
 Drille 8, 63, 114, 193, 196, 199, 255,
 259, 342, 514, 550, 551.
 Dünger 125.

E.

Ebenholz 50.
 Eingemachte Sachen 13, 46, 65, 86,
 126, 201, 261, 309, 349.
 Eis 507.

Eisen 12, 45, 64, 85, 122, 133, 200,
 245, 260, 308, 335, 337, 347,
 503—506, 552.
 Eisenbahnschienen 505.
 Eisenwaaren 13, 15, 44, 46, 66, 86,
 123, 127, 193, 197, 200, 201,
 245, 261, 309, 335, 337, 350,
 520, 549, 553.
 Elephantenzähne 50.
 Elfenbein-Arbeit 136.
 Erbsen 126, 349, 497.
 Essig 335, 337.
 Estopillas 259.
 Excremente, menschliche, 125.
 Excremente, Vogel-, s. Guano.

F.

Fancy-Artikel, chines. 136, 202.
 Farbe 65, 85, 126, 197, 260, 335,
 337, 348, 523, 552.
 Farbholz 498.
 Fächer 136.
 Federvieh 493.
 Feldspath 504.
 Felle, zubereitete, lackirte etc. 13, 67, 86,
 127, 198, 201, 263, 309, 350, 554.
 Felle, andre, s. Häute, Kalbfelle, Pro-
 ducte des Forstwesens etc.
 Fensterglas 47, 86, 127, 198, 262, 335,
 337, 521, 554.
 Feuerwerk 136.
 Firniss 197.
 Fische, gesalz. (s. auch Stockfische) 86.
 Fischereien, Producte der, 184, 185, 188,
 216—223, 463, 472, 500, 502.
 Fischmagen 37, 128.
 Flachs 19, 492, 497.
 Flaggentuch 308.
 Flanell 11, 45, 63, 85, 122, 199, 257,
 344, 515, 516, 517, 551.
 Fleisch, gesalz., 46, 65, 86, 126, 197,
 201, 203, 261, 309, 335, 337,
 349, 496, 552.
 Fleisch, tr. gesalz., 301—304, 314.
 Fliesen 311.
 Flinten 126.
 Flintensteine 47, 123.
 Forstwesen, Producte des, 463, 472, 498.
 Fortepianos 47, 66, 86, 263, 310, 351,
 523, 554.
 Foulards 257.

G.

Galanteriewaaren 13, 127, 353, 556.
 Galmei 504.

Gambier 42, 48.
 Gärtenfrangen 260.
 Genever 13, 46, 65, 86, 126, 201, 261,
 309, 336, 337, 350, 553.
 Gerste 277, 474—479, 482, 497.
 Geschirre (für Pferde etc.) 66, 86, 127,
 198, 522, 554.
 Getraide 463, 472, 473, 497.
 Getränke 7, 13, 44, 46, 65, 86, 126,
 200, 201, 261, 306, 309, 350,
 548, 553.
 Gewehre (s. auch Waffen) 66, 123, 263,
 310, 555.
 Gewürze 33, 35, 42, 48, 60, 67, 68.
 Gingham 44, 63, 84, 193, 197, 255,
 342, 515, 550.
 Ginseng 498.
 Glasperlen, s. Perlen.
 Glasscherben 123.
 Glaswaaren und Glas 13, 15, 47, 66,
 86, 127, 193, 201, 245, 262,
 309, 350, 521, 549, 553.
 Gold 79, 133, 243, 246, 267, 315,
 356, 503, 504, 508.
 Golddrath 47, 66, 124, 127.
 Goldstaub 37.
 Granit 503, 504, 508.
 Grass, chines., 132, 135.
 Grass cloth 135, 202.
 Grass-Garn 135.
 Graupen 201.
 Guano (s. auch Huano) 125.
 Gitarren 263, 554.
 Gummi benzoe 36, 50, 69.
 Gummi copal 19, 50.
 Gummi damar 50, 69.
 Gummi guttae 50, 132.
 Gunny-Stoffe 19.
 Gutta percha 51.

H.

Habit cloth 120, 550.
 Hafer 474—479, 482, 497.
 Hagel 335, 337.
 Haifinnen 37.
 Handschuhe 13, 86, 199, 260, 512,
 516, 522.
 Hanf 19, 89, 132, 260, 492.
 Hanföl 260.
 Harz 197, 335, 337, 498.
 Häute 18, 37, 49, 69, 89, 188, 190,
 246, 276, 301—304, 312, 313,
 329, 355, 463, 494, 496.
 Häute-Abfall 301—304, 313.
 Hering 502.

Heu 493.
 Holz (Schiffs- und Bauholz) 13, 19, 51,
 90, 124, 126, 198, 264, 306, 310,
 335, 337, 352, 498, 499, 549.
 Holzarten 51, 69, 90, 132, 203, 356.
 Holzwaaren 198.
 Hopfen 492.
 Hörner 19, 49, 301—304, 314, 329.
 Hosenzeuge 63, 196, 199, 255, 345,
 515, 516, 550, 551.
 Huano 265, 271.
 Hüte 86, 90, 263, 351.

I.

Jacaranda-Holz 329, 356.
 Jaconets 8, 62, 84, 549.
 Jagdwesens, Producte des, s. Producte
 des Forstwesens.
 Jeans 63, 550.
 Indiennes 342, 550.
 Indigo 15, 68, 89, 203, 245, 277, 493.
 Industrie-Artikel (fremde) 90, 133, 180,
 463, 472, 508. 523—525.
 Ingwer 19, 132.
 Ipecacuanha 329, 356.
 Irdene Waaren, s. Steinzeug.
 Irlandas 258, 307, 346, 551.
 Jute 19, 492.

K.

Kain pandjangs 63.
 Kalbfelle, unbereitete, (s. auch Häute)
 301—304, 313.
 Kalk 311, 503—505.
 Kanonen 126.
 Kartoffeln 309, 474—478, 482, 497.
 Käse 46, 65, 86, 126, 201, 261,
 309, 335, 337, 349, 494, 496,
 497, 536.
 Kentucky Jeans 515, 517.
 Kersey 514.
 Kirschenbranntwein, s. Liqueur.
 Klauen 301.
 Kleidungsstücke, fertige, 199.
 Kleie 349.
 Knochen 302, 303, 314.
 Knöpfe 123, 127.
 Kobalt 503, 504.
 Koffer 136, 522.
 Kohlen, s. Steinkohlen.
 Kramwaaren 13, 127.
 Krepp 134.
 Kuhhäute, s. Häute.
 Kukuiöl 188, 190, 203.

Kupfer, roh und in Blättern, 11, 45, 65, 68, 85, 123, 133, 197, 200, 246, 260, 265, 267, 335, 337, 347, 503, 504, 507, 552.
Kupfererz 246, 265, 267.
Kurze Waaren 13, 66, 86, 127, 193, 259, 260, 264, 346, 353, 549, 556.

L.

Lac dye 19,
Lachs 502.
Lackirte Waaren 135.
Ladies cloth 120, 550.
Landbaues, Producte des, s. Producte des Ackerbaues.
Landwirthschaft, Producte der, 463, 472, 493, 497.
Lanilla 258, 551,
Lappets 8, 255.
Lastings 63, 85, 257, 551.
Leder (s. auch Felle) 198, 201, 263, 309, 335, 337, 350, 522, 554.
Lederwaaren 13, 127, 193, 201, 263, 309, 350, 522, 549, 554.
Leim 260.
Leinen 199, 245, 253, 258, 307, 339, 346, 519, 548, 551.
Leinöl 46, 65, 85, 126, 197, 200, 308, 335, 337, 348, 537, 552.
Leinsaat 18, 493.
Lichter 245, 263, 336, 338, 351, 555.
Liqueure 46, 65, 124, 127, 261, 309, 553.
Longcloths 8, 44, 62, 84, 113, 193, 549.
Longells 11, 45, 116, 118, 121, 551.
Lumpen, leinene, 523.
Luxuswaaren 13, 127, 353, 549, 556.

M.

Madapollams 8, 44, 62, 253, 342, 549.
Madeira (s. auch Wein) 46, 553.
Makrele 502.
Mais 311, 474—479, 481, 497.
Maismehl 474—479, 481.
Manufacturen, fremde, s. Industrie-Art.
Manufacturwaaren, s. unter Baumwollen-, Wollen-, Leinen- und Seidenwaaren.
Marmor 311, 503, 504, 508.
Maschinenriem 520.
Masten 51, 126.
Materialien, s. Schiffsmaterialien.
Mattenwerk 136.
Mauersteine 352, 505.
Maulesel 493, 496.

Medium cloth 120, 550.
Melis 261.
Mehl 46, 65, 201, 245, 261, 277, 308, 336, 338, 348, 474-479, 480, 552.
Mergelschiefer 503.
Merinos 63, 85, 257, 345, 517, 551.
Metalle 7, 11, 44, 45, 64, 85, 122, 133, 197, 200, 260, 306, 308, 335, 337, 346, 503, 508, 548, 552.
Metallwaaren (s. auch Eisenwaaren) 66, 67, 86, 123, 193, 198, 200, 261, 520, 549, 553.
Mignonetten 63.
Mineralische Erzeugnisse (s. auch Metalle) 503.
Mobilien 47, 66, 86, 127, 201, 262, 310, 351, 523, 549, 554.
Molasse 188, 190, 491.
Moschus 131.
Mousseline 8, 63, 255, 307.
Mulls 8.
Munjeet 19.
Muscablüthe 33, 35, 42, 48, 68.
Muscatsüsse 33, 35, 42, 48, 68.
Musik. Instrumente (s. auch Fortepianos) 263, 523, 554.
Mützen 199.
Mützen, wollne, 45.

N.

Nahrungsstoffe (Getraide) 463, 472, 473.
Nankeens 511, 514.
Nanking 135, 202.
Nägel 47, 64, 85, 197, 262, 309, 336, 338, 350, 520, 553.
Nähgarn 346.
Nähseide, s. Seide.
Nelken 33, 35, 48, 68.
Nickel 503, 504.
Nudeln 309.
Nutriaufelle 301—304, 313.

O.

Ochsenfleisch, s. gesalz. Fleisch.
Ochsenhäute, s. Häute.
Oele 277, 311.
Opium 15, 60, 103, 128.
Orpiment 132.
Osnaburghs 519.

P.

Paddy 90, 483, 484.
Pañuelos s. Shawls.
Papier 13, 66, 86, 127, 136, 245, 262, 309, 336, 338, 351, 522, 549, 555.

- Pech 12, 46, 65, 85, 197, 260, 308,
 336, 338, 348, 498, 552.
 Pelzwerk 124, 498.
 Perlen 47, 127, 136, 211.
 Perlgrauen 126, 349.
 Perlmutter-Arbeit 136.
 Perlmutter-Schalen 49, 90, 211.
 Perlsago 42, 49.
 Pfeffer 33, 36, 42, 48, 69, 128.
 Pferde 13, 493, 496, 497.
 Pferdehaare 301—304, 314.
 Pferdehäute 301—304, 313.
 Picles 255.
 Pistolen (s. auch Waffen) 126.
 Planken 51, 264.
 Platillas 258.
 Polemiten 64, 121,
 Poncho-Stoffe 258, 307.
 Porcellan 136, 522.
 Porcellanerde 503.
 Portwein (s. auch Wein) 46, 127, 200,
 261, 553.
 Pott- und Perlasche 498.
 Prints 9, 44, 45, 63, 84, 193, 197,
 199, 200, 254, 307, 343, 515,
 549.
 Provisionen 7, 13, 44, 46, 65, 85, 126,
 127, 197, 201, 261, 306, 308,
 348, 473, 480, 494—496, 548,
 552.
 Provisionen, frische, 188, 190, 203.
 Pulu 188, 190, 203.
 Pulver (Schiesspulver) 47, 201, 263,
 310, 351, 523.
 Punto de lana 257.
- Q.**
- Quarz 504.
 Quecksilber 12, 132, 245, 260, 505,
 552
 Quercitron 498.
- R.**
- Radix chinae 132.
 Radix galangae 132.
 Raventuch 65, 126, 200, 201, 308,
 336, 338, 348.
 Reis 17, 33, 36, 48, 68, 90, 103, 128,
 203, 277, 311, 329, 474—479,
 482.
 Reismehl 483.
 Regenschirme 86, 127.
 Rehfülle 301—303, 313.
 Rhabarber 131.
 Rheinwein 46, 65, 126, 261, 553.
 Rindhäute, s. Häute.
 Rindhörner, s. Hörner.
 Rindvieh (s. auch Thiere) 493, 497.
 Roggen 474—479, 482, 497.
 Roggenmehl 474, 479.
 Rotang (rattans) s. Stuhlrohr.
 Rothholz 277.
 Rothwein 13, 46, 65, 126, 201, 261,
 553.
 Rum 17, 89, 329.
 Rüben 497.
 Rüböl 260.
- S.**
- Sackleinen 259, 336, 346, 519, 551.
 Safflor 19.
 Sago 42, 49, 329, 356.
 Sagomehl 42, 49.
 Salendangs 44, 63, 550.
 Salpeter 18, 246, 265, 271, 503, 504.
 Salz 13, 124, 188, 190, 202, 306,
 310, 336, 338, 352, 503—505,
 549.
 Sammt 63, 259, 551.
 Sandelholz 69, 128, 188, 203.
 Sapanholz 50, 60, 69, 90, 128.
 Sarongs 44, 63, 550.
 Satinets 515, 516.
 Sattel 66, 86, 127, 201, 263, 309, 351,
 522, 554.
 Sauterne 126.
 Saved list cloth 10.
 Schaafe 493, 496.
 Schaaffelle 188, 190, 276, 301—304,
 313.
 Schaafwolle, s. Wolle.
 Schellack 19.
 Schiefertafeln 311.
 Schiertuch 260.
 Schiffsbrot 277, 479.
 Schiffsmaterialien 7, 12, 44, 46, 65,
 85, 126, 127, 197, 200, 201, 260,
 306, 308, 347, 498, 499, 519,
 548, 552.
 Schildkrötenschalen 49, 69, 90, 211.
 Schinken 46, 65, 86, 126, 201, 261,
 309, 336, 338, 349, 496, 536.
 Schirme 86, 127, 136.
 Schleifsteine 198, 508.
 Schmalz 309.
 Schreibmaterialien 13, 66, 523, 549.
 Schriftgüsse 124.
 Schuhzeug 86, 201, 263, 351, 522, 554.
 Schwefel 90.
 Schweine 493, 495, 496.
 Schweinefleisch (s. auch ges. Fleisch) 495.

- See, Producte der, s. Producte d. Fische-
reien etc.
- Segeltuch 12, 46, 65, 85, 126, 197,
200, 201, 260, 308, 336, 338,
348, 519, 548, 552.
- Seide, rohe, 17, 130, 203, 277, 494.
- Seide, Näh- und Stickseide, 134, 259,
520.
- Seidenwaaren 7, 11, 17, 64, 134, 193,
202, 245, 253, 259, 307, 340,
341, 519, 536, 548, 551.
- Seife 65, 124, 262, 310, 336, 338,
352, 523, 555.
- Selterser Wasser 65, 127, 261, 553.
- Semilla de alfalfa 276.
- Senf 126.
- Senfsaat 19, 188, 190, 203.
- Serge 259, 551.
- Sets 9, 549.
- Shawls 134, 257, 346, 516, 550, 551.
- Sheetings 341, 342, 514, 519, 549.
- Sherry (s. auch Wein) 46, 200, 261, 553.
- Shirtings 8, 44, 62, 84, 113, 193, 196,
199, 253, 307, 341, 342, 514,
549.
- Silber 79, 133, 243, 246, 267, 315,
503, 504.
- Silberdrath 47, 66, 124, 127.
- Smalte 123, 127.
- Socken 45, 84, 114, 122, 127.
- Soya 132.
- Spanish Stripes 11, 45, 64, 120, 550.
- Speck 309, 336, 496.
- Spermaceti 217.
- Spermacetilichter 245, 263, 310, 336,
338, 352, 502, 555.
- Spermöl 184, 185, 188, 216-223, 501.
- Spiegel 66, 86, 127, 201, 262, 521,
554.
- Spieluhren 554.
- Spieren 126.
- Spitzen 259, 346, 514.
- Spruet 309, 336, 338.
- Spirituosa 13, 46, 65, 86, 126, 193,
200, 201, 261, 309, 336, 337
350, 523, 553.
- Stabholz 264.
- Stahl 12, 45, 64, 85, 123, 200, 260,
308, 336, 338, 347, 504, 552.
- Stearinlichter 263, 351, 555.
- Steinkohlen 13, 47, 127, 264, 306,
310, 336, 338, 352, 503, 504,
506, 549.
- Steinsalz 504.
- Steinzeug 13, 47, 66, 86, 136, 245,
262, 309, 350, 522, 549, 554.
- Sternanis 132.
- Sternanisöl 132.
- Stickgarn 518.
- Stockfisch 86, 309, 336, 338, 349, 502.
- Stocklack 19, 37, 50.
- Stöcke, Malacca, 50.
- Straussfedern 301, 304, 314.
- Strickgarn 518.
- Stripes 9, 63, 84, 193, 197, 342, 549.
- Strümpfe 8, 45, 63, 84, 114, 122,
127, 199, 259, 307, 346, 512,
516, 550.
- Stuhlrohr 37, 50, 68, 128.
- Stuhlrohr-Arbeit 136.

T.

- Taback 68, 90, 188, 203, 245, 277,
311, 329, 463, 489.
- Talg 19, 188, 190, 203, 245, 301 bis
304, 314, 496.
- Talglichter 336, 338, 352, 523.
- Tafft 134.
- Tapioca 329, 356.
- Tauwerk 12, 46, 65, 85, 90, 126,
131, 197, 200, 201, 260, 308,
336, 338, 347, 519, 548, 552.
- Teakholz 19.
- Teppiche 124, 515, 516.
- Terpentin 46, 85, 197, 200, 260, 336,
348, 498, 499, 537, 552.
- Thee 18, 69, 110, 129, 141, 148,
310, 336, 338.
- Theer 12, 46, 65, 85, 126, 197, 260,
308, 336, 338, 348, 498, 536, 552.
- Thibets (s. auch Merinos) 85, 551.
- Thiere 472, 493, 496.
- Thonwaaren, s. Steinzeug.
- Thran 184, 185, 188, 216-223, 501.
- Trepang 37, 128.
- Tuche 10, 45, 63, 85, 115-121, 199,
255, 307, 343, 515, 516, 536, 550.
- Tusche 136.
- Tücher 44, 63, 84, 134, 193, 257,
343, 346, 550, 551.
- Türkischrothe Stoffe 9, 44, 63, 84,
114, 200, 255, 346, 550.
- Twist, s. Baumwollengarn.

U.

- Uhren 123, 556.
- Uhrengläser 521.

V.

- Vicuña-Häute 246.
 Vieh, s. Thiere.
 Viehzucht, Producte der, 463, 493.
 Vogelfedern 37.
 Vogelnester 37, 128.

W.

- Wachs 36, 50, 132, 245, 264, 352, 496.
 Wachlichter 263, 502, 555.
 Wachstuch 66, 86, 263, 351.
 Waffen 47, 123, 126, 201, 263, 309, 351, 520, 555.
 Wagen u. Wagenfabricate 351, 523, 554.
 Waizen 19, 65, 245, 277, 308, 349, 474—479, 497.
 Waizenmehl, s. Mehl.
 Waldes, Producte des, s. Producte des Forstwesens.
 Wallfischfanges, Producte des, 184, 185, 188, 216—223, 463, 500.
 Wallfischthran, s. Thran.
 Wallnüsse 277, 311.
 Wallrath, s. Spermaceti.
 Wein 13, 46, 65, 86, 126, 193, 201, 261, 277, 309, 336, 338, 350, 493, 553.
 Werg 46.
 Westenzeuge 519, 551.
 Wolfsfelle 301.
 Wolle 188, 190, 203, 246, 275, 301 bis 304, 314, 463, 494, 496, 497.

- Wollengarn 11, 66, 124, 259, 515, 516, 518.
 Wollenwaaren 7, 10, 44, 45, 63, 85, 103, 113, 114, 122, 141, 199, 245, 253, 307, 339, 343, 515, 548, 550.
 Wollenwaaren, gestrickte und gewebte, 122, 345, 517, 518.
 Würste 46, 65, 126.

X.

- Xeres-Wein, s. Sherry.

Y.

- Yerba mate 311.

Z.

- Zephyrgarn 518.
 Zephyrtuche 550.
 Ziegelsteine 311.
 Ziegenfelle 49, 188, 190, 203, 301.
 Zink 8, 11, 45, 65, 133, 504, 505, 552.
 Zinn 36, 50, 60, 67, 68, 128, 246, 276, 347, 504, 505.
 Zinnober 136.
 Zucker 16, 33, 36, 48, 68, 87, 131, 136, 188, 190, 202, 210, 277, 329, 354, 490.
 Zucker, raffin., 261, 491.
 Zündhölzer, chemische, 263, 351.
 Zwirn 260.

Abkürzungen und Zeichen.

CR.		bedeutet	Company Rupee.
Md.	≠		Maund.
P. oder Pic. . .	≠		Picul.
Q.	≠		Quintal.
£, sh. und d.	≠		Pfund, Schilling und Pence Sterling.
Bank und β . .	≠		Mark Banco und Schilling.
Fres.	≠		Francs.
Fl.	≠		Gulden.
cts.	≠		Cents.
Rl.	≠		Real.
\$	≠		an der Westküste von America und in den La Plata-Staaten der Rechnungs-Peso, sonst überall der spanische Thaler (Dollar.)
₹	≠		Milreis.
Yd.	≠		Yard.
"	≠		englische Inches (Zoll)
lg.	≠		lang.
brt.	≠		breit.
Dtz.	≠		Dutz
Stk.	≠		Stück.
Cwt.	≠		der englische Centner (hundredweight)
dwt.	≠		Pennyweight.
ca.	≠		circa.
T.	≠		Tons.

Verbesserungen.

- Pag. 72 Zeile 32 füge hinzu: ⚡ Picul (bei Zinn.)
" 114 statt pag. 141 lies 114.
" 129 letzte Zeile lies 2700 statt 2709.
" 138 Zeile 21 lies seinen statt reinen.
" 171 " 14 " Wyllie " Willie.
" 201 " 19 " rigging " riggins.
" 374 }
" 390 } in der Tabelle lies Staat Iowa statt Jowa.
" 384 Zeile 20 lies duties statt dudies.
" 468 statt pag. 684 lies 468.
" 485 } in der Tabelle, dritte Colonne, lies Gesamtproduction der Erde
" 486 } statt der Erndte.
-