

Die
deutschen Ströme

in ihren

Verkehrs- und Handels-Verhältnissen

mit statistischen Uebersichten.

Von

Heinrich Meidinger.

In vier Abtheilungen:

1. Die Donau. — 2. Der Rhein. — 3. Die Elbe. — 4. Die Weser,
Ems, Saale und Oder.
-

Vierte Abtheilung.

Die Weser, Ems, Saale und Oder,

nebst den übrigen Flüssen der deutschen Ostseeküste und einem
Ueberblick der deutschen Rhederei.

Zweite Ausgabe.

Frankfurt a. M.

Joh. Chr. Hermann'sche Buchhandlung.
Moris Diesterweg.

1861.

V o r w o r t.

Mit dieser vierten Abtheilung beschließe ich mein statistisches Werk über die größeren Ströme Deutschlands. Diese durch Schiffahrt belebten Wasserstraßen bilden noch immer die Pulsadern des Verkehrs, neben den zahlreichen neuen Schienenwegen, die allerdings durch ihre rasche Bewegung der Flußschiffahrt den Rang streitig machen, jedoch nur für leichte und Eilgüter, denn für schwere Güter und solche die viel Raum wegnehmen oder nicht besonders eilen, wird man der größeren Billigkeit und Frachtersparniß wegen, den in gleicher Richtung ziehenden Wasserstraßen stets den Vorzug geben, um so mehr als auch jetzt die Dampfkraft auf den Flüssen immer mehr in Anwendung kommt, und der Transport dadurch sehr beschleunigt wird. Eins fehlt noch: Entfernung der so vielfach besprochenen Flußzölle.

In der gegenwärtigen Abtheilung habe ich vornehmlich die Schiffahrt und Handelsbetriebsamkeit der norddeutschen Küstenländer in Betracht gezogen; zunächst die Seeschiffahrt der beiden großen deutschen Häfen Hamburg und Bremen, und der Holsteinischen.

Elbhäfen (Hamburg und die Elbhäfen sind in der vorhergehenden Abtheilung behandelt); hierauf die Ostfriesische, Oldenburgische und Hannoverische Schifffahrt der Unterweser; sodann die Preussische und Mecklenburgische und endlich die Lübeck'sche.

Wir gelangen dadurch zu einem Gesamtbilde der deutschen Schifffahrtsthätigkeit, und nehmen mit Erstaunen wahr, von welchem Umfange dieselbe ist, und wie solche in der jüngsten Zeit alle andere europäische Staaten (mit Ausnahme Englands) überflügelt hat, und im transatlantischen Verkehr sich sogar der britischen und nordamerikanischen würdig zur Seite stellt.

Es bedarf keiner Auseinandersetzung, welcher reicher Stoff zu neuen Anschauungen, Vergleichen und Schlüssen, welche Grundlage zur Auffassung und Förderung eines gemeinsamen deutschen Seeinteresses, aus dem Vorhandensein solcher, die ganze Küstenstrecke von Emden bis Memel als Ein Ganzes umfassender Uebersichten, für praktische Geschäftsleute und Staatsmänner sich ergibt.

Ueber den Bremer Handel und den Verkehr auf der Weser besitzen wir (seit 1847) in den jährlichen „Tabellarischen Uebersichten des Bremer Handels, zusammengestellt von der Behörde für Handelsstatistik in Bremen“ höchst werthvolle und ausführliche Beiträge.

Ueber den Verkehr auf der Ems und in den Ostfriesischen Häfen fehlen zwar noch häufig genaue An-

gaben; aber die vorhandenen geben uns schon ein ziemlich richtiges Bild von den dortigen Handelszuständen. Vollständigere Mittheilungen sind von dem statistischen Bureau in Hannover in der Kürze zu erwarten, wie denn überhaupt die Ausdehnung des deutschen Zollvereins dazu beitragen wird, uns über Hannover und Oldenburg genauere Nachrichten zu verschaffen. Bisher war es eben nichts seltenes, daß man in diesen Küstenstaaten über die eigenen Verhältnisse sowohl als über die der nächsten deutschen Nachbarländer (vom größeren Deutschland nicht zu reden) noch sehr im Unklaren sich befand. Die Ursache war nicht Mangel an Bildung, sondern lag mehr in der Isolirung und Beschränkung auf sich selbst, die immer eine gewisse Einseitigkeit zur Folge hat, eine Einseitigkeit, die sich gerne in den alten engen Kreisen bewegt, und einen umfassenderen Blick, der das Nahe und Ferne richtig erkennen läßt und zum zeitgemäßen Fortschritt antreibt, nicht leicht gestattet. In Oldenburg hat man nun ebenfalls ein statistisches Bureau gegründet, wohl einsehend, daß ohne eine solche Anstalt keine sichere Uebersicht der national = ökonomischen Zustände gewonnen werden kann.

Meine Quellen habe ich überall bemerkt und mich dabei (abgesehen von zahlreichen Privatmittheilungen, die mir zur Ergänzung dienten) größtentheils an amtliche Aufstellungen gehalten, obgleich selbst hierin noch manches Mangelhafte und Irthümliche vorkommt.

Man kann es nicht genug wiederholen, daß ohne ganz genaue Angaben die Statistik keinen Werth hat, sondern nur zu falschen Schlüssen und Folgerungen führt.

Einzelne Irrthümer mögen auch noch in dem vorliegenden Werke sich finden, doch weniger vielleicht in statistischer als in hydrographischer Beziehung, worin selbst die besten geographischen Werke große Lücken enthalten.

Die Uebersichtskarte der dritten Abtheilung habe ich geglaubt auch der vierten Abtheilung beigegeben zu müssen, für solche Personen, welche die erstere nicht besitzen und doch gerne einen Ueberblick der deutschen Nord- und Ostseeküsten mit ihrem Fluß- und Eisenbahnetz zu erhalten wünschen.

Einige Auszüge aus dieser vierten Abtheilung über die Ems und die deutsche Rhederei sind bereits in dem Bremer Handelsblatte vom 21/28. Mai und 18. Juni 1853 erschienen.

Frankfurt a. M. im Mai 1854.

Heinrich Meidinger.

Inhalt.

	Seite
Die Weser	1
Flußgebiet, Uferlänge, Häfen, Nebenflüsse, Güterverkehr auf der Oberweser u. s. w.	5—44
Bremen	45
Bremens See- Küsten- und Dampfschiffahrt, Rhederei, Ein- und Ausfuhr u. s. w.	47—84
Vergleichende Uebersicht des Handels- und Schiffahrts- verkehrs von Bremen und Hamburg	85
Bremens Tabakshandel*)	122
Einige Worte über Bremens Geldwesen*)	131
Oldenburgische Häfen und Siele an der Unterweser	111
Rhederei der Oldenburgischen Weserhäfen	113
Hannoversche Häfen und Siele an der Unterweser und deren Rhederei und Schiffahrtsbewegung	115
Die Jade	135
Oldenburgische Jadehäfen	145
Oldenburgische Weserhäfen (Nähere Aufstellung)	151
Oldenburgische Consuln	163
Die Herrschaft Kniphausen	164
Die Ems	167
Flußlänge, Gefäll, Tiefe u.	170—172
Seedämme (Deiche)	173
Ostfriesische Siele, Inseln, Lootsen u.	175—177
Nebenflüsse und Kanäle der Ems	178
Emszölle	184
Flußschiffe	185
Seeschiffahrt und Rhederei in Ostfriesland	186
Güterverkehr auf der Ems	194

*) Diese beiden Rubriken sollten in dem Texte vor (nicht nach) den Oldenburgischen und Hannoverschen Weserhäfen erscheinen.

Häfen und Schiffsliegeplätze	Seite 197
Emden	198
Leer	203
Papenburg	208
Das Oldenburgische Emsgebiet	213

Die Flüsse der deutschen Ostseeküste:

Die Oder	223
Flußlänge, Tiefe, Gefäll, Strombauten, Brücken, Dämme u. s. w.	223—228
Nebenflüsse und Kanäle	229
Häfen und Ausladeplätze	234
Stettin	235
Schiffahrtsverkehr von Stettin und Swinemünde	242
Rhederei von Stettin	244
Fluß- und Seedampfschiffahrt	245
Güterverkehr auf der obern (schlesischen) Oder	246
Oderzölle	249
Schiffahrtsverkehr von Berlin (zum Oder- und Elbgebiet gehörig)	250
Die Weichsel und Danzig	253
Der Pregel und Königsberg (mit Pillau)	261
Der Niemen (Memel) und der Hafen von Memel	267
Uebersicht der Preussischen Häfen	271
Schiffahrtsverkehr in sämtlichen Preussischen Häfen	278
Preussisches Consulatwesen	281
Die Peene und Ucker	283
Die Warne und Mecklenburg	284
Schiffsbewegung von Warnemünde, Rostock und Wismar	289
Mecklenburgs Ein- und Ausfuhr zc.	297
Die Trave und Lübeck	299
Schiffahrtsverkehr zc. von Lübeck	305
Die Sund-Schiffahrt	326
Die deutsche Rhederei	329
Vergleichung der holländischen, belgischen und französischen Rhederei mit der deutschen	361



W e s e r.

Die Bedeutung der Weser und ihre besondere Beziehung zu Bremen.

Was Hamburg für die Elbe, ist Bremen für die Weser, nämlich der Knotenpunkt, wo sich aller Verkehr der Wasserstraße und der angrenzenden Uferstaaten concentrirt, sowohl für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse und Fabrikate, als für die Einfuhr fremder Produkte. Ohne Bremen d. h. ohne die Regsamkeit und den Unternehmungsgeist der Bremer Kaufleute, wäre die Weser kaum im Auslande bekannt, oder hätte doch bei weitem die Bedeutung nicht, die sie gegenwärtig hat. Namentlich hat sich dieser Fluß in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, wohin Bremens größte Wirksamkeit gerichtet ist, einen Namen ersten Rangs erworben. (Siehe weiter unten „Bremen“.)

Der Verkehr auf der **Oberweser** mag zwar in der nächsten Zeit durch das vervollständigte Netz der deutschen Eisenbahnen einen nicht unbedeutenden Abbruch erleiden,

(wie schon jetzt bemerkbar); allein die größere Ausdehnung der Metallstraßen wird auch wieder dazu beitragen, den Verkehr im Allgemeinen zu beleben, und neue Kräfte hervorrufen, die selbst für die Wasserstraße wieder von Nutzen sein können. Jedenfalls wird bei schweren und voluminösen Gütern, der Wassertransport stets den Vorzug erhalten; (der Frachttarif der Eisenbahnen ist in der Regel dafür zu hoch,) und dadurch den Beweis liefern, daß Eisenbahnen und Flußschiffahrt recht gut nebeneinander bestehen können, besonders wenn letztre durch die Dampfkraft gehörig unterstützt wird.

Flußgebiet.

Die Weser, so weit sie schiffbar, durchfließt siebenerei
Herren Gebiet, nämlich: Kurhessen,
Braunschweig,
Lippe,
Preußen,
Hannover *),
Bremen,
Oldenburg.

Dabei wechselt das Gebiet längs dem Ufer so oft, daß
diese Wasserstraße, zuzüglich der Werra und Fulda, 35mal
unter andere Hoheit tritt!

*) Das Hannoversche Flußgebiet (ohne die Elbe) beträgt:

an der Weser	23 Meilen.
" " Aller	20 "
" " Leine	24 "
" " Kuhme	6 "
" " Aue	7 "
" " Werra	2 "
" " Fulda	3 "

U f e r l ä n g e .

Die verschiedenen Uferstaaten besitzen an der schiffbaren Oberweser folgende Strecken:

Ufer:	M e i l e n .					
Hannover. u. Hessisches	2	—	2	—	—	—
Hannover. u. Preussisches	1/2	1/2	—	—	—	—
Preuß. u. Braunschweig.	—	—	—	1	—	—
Hannover. u. Braunsch.	1	1	—	1	—	—
Hannoversches	2	—	—	—	—	—
Hessen-Schaumburgisch.	—	—	2	—	—	—
Lippesches	—	—	—	—	1/2	—
Fürstenthum Minden .	—	5	—	—	—	—
vom Fürstenth. Minden bis an die Bremer Grenze (Amt Syke)	10	—	—	—	—	—
von der Bremer Grenze bis Bremen	—	—	—	—	—	1
	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>
	15 1/2	6 1/2	4	2	1/2	1
	Zusammen 29 1/2 deutsche Meilen.					

An der Unterweser:

Bremer-Hannoversches Ufer (rechts) bis Bremerhafen 9 Meilen.
 Oldenburgisches Ufer (links) bis Blexen 9 1/2 "



Fall, Tiefe und Breite.

F a l l.

Der bedeutendste Fall ist der von Carlshafen bis Minden, nämlich 70 Fuß (auf 21 Meilen).

T i e f e.

An der Oberweser ist die Tiefe zuweilen bloß 16"; diese Tiefe kann aber, durch zweckmäßige Behandlung (selbst bei niedrigstem Wasser) auf 27" gebracht werden.

Im Spätsommer 1848 war die geringste Wassertiefe:

von Hannoverisch=Minden bis Hameln . . 22"

„ Hameln bis Preussisch=Minden . . 24"

„ Preussisch=Minden bis Bremen . . 26"

Der Tiefgang der Dampfschiffe der Vereinten Weser-gesellschaft ist 18" bis 22 $\frac{1}{2}$ ".

Bei und unterhalb Bremen dürfen die Schiffe während der Ebbe nicht über 4 Fuß gehen. (Amtliche Anzeige vom 4. März 1847.)

Die gewöhnliche Fluthhöhe zu Bremen beträgt 10 bis 11 Fuß. (Die Fluth steigt noch bis 2 Meilen oberhalb

Bremen hinauf.) Nur Seeschiffe von mittlerem Gehalt können mit der Fluth bis Bremen heraufkommen. Größere löschten zu Vegesack, 2 $\frac{1}{2}$ Meilen unterhalb Bremen, oder zu Bremerhafen, oder auch am Oldenburgischen linken Ufer zu Brake, und lassen ihre Ladung durch Leichterschiffe nach Bremen bringen. Die geringste Tiefe zu Vegesack ist während der Ebbe, 9 bis 10 Fuß.

Diesem Nachtheile zu begegnen, hatte Bremen längst einen tieferen Hafen nöthig, der zu allen Zeiten im Jahr, bei der Ebbe wie bei der Fluth, zugänglich ist, und diesen besitzt es nun im Bremerhafen, 9 Meilen von Bremen (siehe weiter unten „Bremerhafen“). Durch diesen neuen Hafen ist Bremen erst zum wichtigen deutschen See- und Handelsplatz geworden, und wird es künftig, — bei seinem unausbleiblichen Anschluß an den deutschen Zollverein —, noch mehr werden.

B r e i t e .

Bei Minden	300 Fuß.
Oberhalb Bremen	650 „
Bei Blumenthal über . . .	1500 „
An der Mündung der Weser	1 $\frac{1}{2}$ deutsche Meile.



Uferbauten und Flußcorrection.

An der Oberweser sind jetzt an vielen Stellen Stein-
dämme (Buhnen) errichtet, zur Einengung des Fahrwassers,
das im Sommer oft so seicht ist, daß sogar die Dampf-
boote ihre Fahrten zeitweise einstellen müssen.

Im Ganzen ist für die Verbesserung der Oberweser
schon viel geschehen; aber noch mehr bleibt zu thun übrig.
Musterbilder für Flußcorrection bilden die Mosel, Saar
und Ruhr.

Nach dem Urtheil Sachverständiger läßt sich die Tiefe
bei dem kleinsten Wasserstande:

bis Hannöverisch-Minden auf 24" bringen.

bis Preussisch-Minden " 30" "

durchschnittlich auf 27" " (S. „Tiefe“.)

Bei Hameln, wo sich der Fluß in 2 Arme theilt, ist
eine Schleuße zur Umgehung des dortigen Wehrs, aber
allzueng, daher etwas breite Schiffe, wie z. B. die Dampf-
schiffe mit ihren Räderkasten nicht hindurch können, sondern
hier umladen müssen. (Siehe weiter unten Kanäle.)

An der Unterweser ist die Strom-Correction seit 1846 im Gange, wozu Bremen jährlich zwischen 50 und 60000 Thlr. verwendet, um eine stete Fahrwassertiefe von 8 bis 10 Fuß bis nach Bremen herauf, zu erlangen.

Hannover und Oldenburg sind ihrerseits hierin noch zurück.

Die Herauffahrt wird durch mehrere Sandbänke erschwert.

Mündung der Weser und Seezeichen.

Von Bremerhafen bis in die See bezeichnen 44 Tonnen das Fahrwasser, 6 Meilen weit bis zur Mellum oder Schlüsseltonne (der äußersten Tonne, die mit einem vergoldeten Schlüssel bezeichnet ist). Auf diese folgen bis zur Bremer Baake (dem Anfangspunkte der See), 13 schwarze Tonnen (A. bis M.). Bis zum Wurster Fahrwasser liegen 8 weiße Tonnen (Nr. 1 bis 8). Dann folgen die Adler- und Kreuz-Tonne, und auf diese, im Wurster Fahrwasser, bis unterhalb Bremen, 7 weiße Tonnen (W. Nr. 1 bis 7). Am Eingange dieses Fahrwassers befindet sich die rothe Tonne *). Die Tiefe des Fahrwassers ist zur Zeit der Ebbe zwischen 6 und 15 Faden; die seichteste Stelle 17 F. Die durchschnittliche Tiefe von Bremen bis Bremerhafen ist 3 Faden oder 18 Fuß.

Die mittlere Tiefe der Rhede von Bremerhafen 7 Faden oder 42 Fuß.

*) Alle diese Tonnen und die beiden Leuchtschiffe an der Mündung der Weser werden von der Stadt Bremen unterhalten, unter Aufsicht eines besonderen Schiffahrtsbeamten (dem Barsenmeister).

Die gewöhnliche Fluth erreicht bei Bremerhafen eine Höhe von 10 bis 11 Fuß ohne die ursprüngliche Wassertiefe. Große Flotten können hier und in der Geeste mit Sicherheit anfern. Im J. 1795 schiffte sich hier die ganze englische Armee, auf ihrem Rückzuge aus Brabant und Holland, ein und in den 70r Jahren die nach Nord-Amerika verkauften Hessen.

Beim Eisgang treiben die Ostwinde das Eis von dem östlichen (Hannöverschen) Ufer nach dem westlichen (Oldenburgischen) hinüber, daher das Fahrwasser auf der Weser sehr oft frei vom Eise ist, was auf der Elbe nicht einmal bei Cuxhaven der Fall, so daß die Verbindung mit der See von Bremerhafen aus, fast immer offen ist. In früheren Jahren wurde auch nicht selten die Hamburger Post nach England, durch den Geestendorfer Lootsen-Kutter nach Helgoland befördert. Der strenge Winter von 1822 bildet das einzige Beispiel, wo die Mündung der Weser zwischen der Geeste und dem Oldenburgischen Blexen zugefroren war.

Auch die Sandbänke sind an der Mündung, obgleich eben so zahlreich, doch nicht so gefährlich wie an der Elbmündung.

Vor der Mündung der Weser ist das Wat das nach Nordernei hinab geht, zur Zeit der Ebbe, Land, zur Fluthzeit, Meer, und nur für Dampfschiffe, die nicht über 3 Fuß tief gehen, fahrbar.

Der Leuchtturm auf der Oldenburgischen Insel Wangerooge mit Drehfeuer (revolving light, s. Jahde) und das Bremer Leuchtschiff (Signalschiff) vor der Mündung der Weser, dienen den einlaufenden Seeschiffen zur Leitung.

Lootsen.

An der Unterweser besteht ein vortrefflich eingerichtetes Lootsenwesen.

- 1) Die Vereinigte Hannover-Bremensche Lootsengesellschaft zu Bremerhafen (Geestendorf).
- 2) Auf der Oldenburgischen Seite:
 - a) die Lootsengesellschaft zu Fedderwarden, Burhave und Blexen, als Aussenlootsen, am Ausflusse der Weser, dient auch für die Jahde.
 - b) die Lootsengesellschaft zu Brake und Klipfanne für Fluß- und Seelootsen.
 - c) die Lootsengesellschaft zu Elsfleth, bloß für Flußlootsen (bis Begesack oder Bremen).

Letztere besorgen zugleich das Anlegen oder Ablegen eines Schiffs bei den Duc d'Alben. Jeder Oldenburgische Lootse muß in seinem Dienste die vorgeschriebene Uniform, und vor der Brust das silberne Lootsenschild tragen.

Diese Gesellschaften besitzen hinsichtlich des Einbringens der Schiffe, gleiche Rechte, daher die Schiffe nicht, wie auf der Elbe, die Lootsen zu wechseln brauchen, und dadurch bedeutend an Lootsengeld sparen.

Die Bestimmung der Blexer Lootsen ist, Schiffe welche die Weser herabkommen, in See, oder nach der Jade, Elbe und Eider zu führen. Eben dieses steht auch den Mitgliedern der zu Brake und Klipfanne bestehenden Lootsengesellschaft frei, wenn die Schiffskapitains die Flußlootse bis in die See mitzunehmen wünschen.

Treibt der Ostwind das Eis im Winter von der Hannoverschen nach der Oldenburgischen Küste, so können die Hannover=Bremensche Lootsen in See gelangen und die dort kreuzenden Schiffe in Empfang nehmen; treibt es der Westwind dem Hannoverschen Ufer zu, so können die Oldenburgischen Lootsen frei in See gehen, daher die Mündung der Weser in dieser Beziehung den einlaufenden Schiffen große Vortheile gewährt.

Das Oldenburgische Lootsengeld beträgt während der Sommermonate vom 15. April bis 15. September bei einkommenden Schiffen, für jeden Fuß Bremer Maas, den das Schiff tief geht:

1) aus der See jenseits der ersten Tonne	. 2	Thlr.	18	Gr.
2) von der 1. bis zur 4. oder Kreuztonne	. 2	"	—	"
3) von der 4. bis zur 7. Tonne	. . . . . 1	"	54	"
4) von der Bremer Baate bis zur rothen Tonne	1	"	24	"
5) von der rothen Tonne bis Bremen	. . . . . 1	"	12	"
6) von Bremen bis Tettens oder Blexen	. —	"	66	"
7) von Tettens oder Blexen an	. . . . . —	"	48	"

In den Wintermonaten November bis Februar wird das doppelte der obigen Tare erlegt.

An der Mündung der Weser ist auch eine Quarantaine-Anstalt (zu Leher), aber sehr mangelhaft. Besser wäre dazu die Oldenburgische, dicht vor Bremerhafen gelegene sogenannte Lüneplatte, geeignet.

Brücken über die Weser.

Diese Verbindungsglieder des Verkehrs findet man an folgenden Orten:

Zu Hannöversisch=Minden:

1 Steinbrücke über die Werra.

1 Holzbrücke (auf Steinpfeilern) über die Fulda.

1 neue Eisenbahnbrücke, wozu der Grundstein zu Minden am 21. April 1852 gelegt wurde, ist noch im Bau über die Werra.

„ Hörter: (ehemalige Festung) Steinbrücke.

„ Bodenwerder: Schiffbrücke.

„ Hameln (ehemalige Festung): Kettenbrücke (früher Schiffbrücke).

„ Rinteln (ehemalige Festung): Steinbrücke seit 1845 (früher Schiffbrücke).

„ Blotho: Steinbrücke.

Unterhalb Blotho: Eisenbahnbrücke der Köln=Mindner Bahn. (Diese Bahn führt zwar nach Preussisch=Minden, macht aber von dort hier einen Winkel stromaufwärts am rechten Ufer.)

- Zu Nienburg (ehemalige Festung an der Mündung des
Flüßchens Aue): Steinbrücke.
- „ Hoya: Holzbrücke mit Durchlaß. (Die schlechteste
aller Weserbrücken.)
- „ Bremen: 2 Steinbrücken über die große und kleine
Weser. Die große Brücke hat eine Bogenweite von
65 Fuß; die Höhe des Mittelbogens ist 22 Fuß
über dem Nullpunkt des Pegels. Die Neustadt
(1622 angelegt, mit breiten graden Straßen) liegt
am linken Ufer, und nimmt jedes Jahr bedeutend
an Umfang zu.
-

Häfen und Ausladungsplätze an der Weser.

Die eigentliche Schifffahrt der Oberweser beginnt zu Hannöversch=Minden (am linken Ufer), wo sich die Werra und Fulda vereinigen. Das Mindener Wehr wird durch eine Schleuse umgangen. Bis zum Jahre 1824 besaß Minden das Stapelrecht, d. h. die Befugniß, alle Waaren, die auf der Weser, Werra und Fulda dorthin kamen, anzuhalten, und die Schiffer zu zwingen, sie während 3 Tage in der Stadt nach laufenden Marktpreisen feil zu bieten.

Nach Minden folgt, gleichfalls am linken Ufer: Carlshafen (Kurhessisch), an der Mündung der Dimel, die durch das Fürstenthum Waldeck fließt, und 3 Meilen weit für kleine Fahrzeuge schiffbar ist.

Am linken Ufer: Hörter (Preussisch), mit der ehemaligen Benedictiner=Abtei Corvey (jetzt Schloß) in der Nähe.

Am rechten Ufer: Holzminden (Braunschweigisch), gewerbjames Städtchen. Bevern liegt etwas landeinw.

Am rechten Ufer: Bodenwerder (Hannoverisch), von der Weser umflossen. Holz und Leinwandhandel.

An beiden Ufern, doch meist rechts: Hameln (Hannoverisch), ehemalige Festung an der Mündung der Hamel. Hier ist eine sehr mangelhafte, allzuenge Schleuse, wo die Dampfboote mit ihren Räderkasten nicht hindurchfahren können, daher umladen müssen. Ein anderes Dampfboot jenseits der Schleuse übernimmt dann die Ladung, wodurch Kosten und Zeitaufenthalt entstehen.

Am rechten Ufer: Dildendorf (Kurbessisch, Grafschaft Schaumburg), mit Steinbrüchen. Zu Oberkirchen, in der gleichen Grafschaft Schaumburg: Steinkohlengruben, gemeinschaftlich mit Lippe-Bückeburg.

Am linken Ufer: Minteln (Kurbessisch, Grafsch. Schaumburg), an der Mündung der Exter. Städtchen mit gutem Gymnasium; ehemalige Festung.

Am linken Ufer: Blotho (Preussisch). Eisenbahnbrücke unterhalb Blotho.

Am linken Ufer: Preussisch=Minden (starke Festung), 11500 Einwohner. Im Jahre 1850 wurde hier ein neuer Hafen gebaut, der mit dem Eisenbahnhof in Verbindung steht. Von Minden aus wird das Land flach. Die Berge des linken Ufers (Süntels) laufen in die Teutoburger Waldeshöhen aus. Am rechten Ufer, landeinwärts von Minden, liegt Bückeburg.

Am linken Ufer: Stolzenau (Hannoverisch).

Am rechten Ufer: Nienburg (Hannoverisch), ehemalige Festung.

Am linken Ufer: Hoya (Hannoverisch).

Am rechten Ufer: Berden (Hannoverisch) an der Mündung der Aller, 2 Meilen von Bremen, mit Domkirche ohne Kapitel.

An beiden Ufern: Bremen. (S. weiter unten.) Bremen vergrößert sich mit jedem Jahre. Seit 1845 sind daselbst viele Neubauten entstanden, besonders in der östlichen Vorstadt.

An der **Unterweser** befinden sich:

Am rechten Ufer: Vegesack, 2½ Meilen von Bremen (der Wasserstraße nach), an der Mündung der Lessum, zu Bremen gehörig, mit Schiffbau, Dampfmühle, Brauerei, Seifensiederei und Branntweimbrennereien u. Zu Grohn (dicht bei Vegesack), sind die Langeschen Schiffswerften und Thranbrennereien. Im April 1852 wurde hier ein Schiff von 820 Lasten oder 1640 Tonnen vom Stapel gelassen. Zu Vegesack ist die gewöhnliche Station der Leichter-schiffe, deren sich hier im Winter oft 60 bis 80 aufhalten.

Am linken Ufer: Elsfleth (Oldenburgisch), an der Mündung der Hunte, die bis Oldenburg schiffbar. Dieser Ort hat Schiffswerfte, Holzhandel, eine Repßschlägerei und eine Navigationschule. Der Elsfl ether Zoll ist aufgehoben.

Am linken Ufer: Brake (Oldenburgisch), 1 Meile unterhalb Elsfleth, seit 1834 Freihafen und Haupthafen von Oldenburg, wo auch größere Seeschiffe einlaufen und mehrere fremde Consuln sich aufhalten.

Brake und Elsfleth sind fast nur als Nebenpläze von Bremen zu betrachten und meist im Bremer Handel beschäftigt. Nach der Anlage vom Bremerhafen hatte sich der Verkehr zu Brake in den ersten Jahren sehr vermindert, seitdem ist aber solcher wieder im Steigen, besonders durch die fremden Flaggen.

In Brake wird jetzt an der Hinauslegung der Raje (Quai) gebaut, um den Seeschiffen die Bequemlichkeit zu verschaffen, unmittelbar am Ufer ein- und ausladen zu können. Ferner haben sich in Brake Gesellschaften gebildet, für den Betrieb eines Schleppe-dampfschiffs auf der untern Weser und für die Anlage eines elektro-magnetischen Telegraphen über Elsfleth nach Bremen. An Geldkräften fehlt es dem Lande nicht. Im Juni 1853 wurde von der Braker Actiengesellschaft das erste Schleppe-schiff von Vegesack bis in die See aufgestellt (nach Bremerhafen und der Mündung der Elbe, Eider und Ems).

Seeschiffe von 20 Fuß Tiefgang können mit der Fluth bis Brake heraufkommen, und finden sichern Platz im Hafen oder an dem Strom Duc d'Alben bei Elsfleth. Der innere Hafen von Brake hat Raum für etwa 50 größere Seeschiffe. Hier sind auch 2 Schiffswerften und eine Lootsengesellschaft.

Die zwischen Bremen und Bremerhafen fahrende Dampfboote legen gewöhnlich hier an, und 2 Lokaldampfboote fahren täglich zwischen Bremen und Oldenburg die Hunte hinauf.

Zu Lande vermischte man seither sehr zwischen Brake und Oldenburg eine gute Chaussee, die aber nunmehr zu Stande gebracht und im März 1853 eröffnet worden ist.

Am rechten Ufer: Bremerhafen, die Schöpfung des Bürgermeisters Smidt, nahe an der Mündung der Geeste. Der Bezirk zu diesem neuen jährlich zunehmenden Orte, der noch vor 25 Jahren ein bloßes Dorf mit strohbedeckten Hütten war, jetzt über 6000 Einwohner zählt, wurde durch Vertrag vom 27. Januar 1827 von Hannover an Bremen käuflich abgetreten. Seitdem sind daselbst von Seiten der Stadt Bremen großartige Bauten und Hafenwerke unternommen worden, die alles ähnliche an der deutschen Nordseeküste übertreffen. Auf den Schiffswerften herrscht reges Leben und der neue Dock ist zur Aufnahme der größten Seeschiffe geeignet. Die mit eisernen Thoren versehene Eingangschleuse des Docks ist 76 F. breit und hat 25 F. Wassertiefe.

Bis zum Jahr 1852 sind über 1 Million an diese Anlage verwendet, und für das Jahr 1853 weitere $\frac{1}{2}$ Million Thaler verwilligt worden.

Das Gebäude für Auswanderer zu Bremerhafen wurde im Jahre 1851 von 17600 Auswanderern bewohnt. Dieses große Gebäude ragt in der Nähe der Schleuse in gefälliger Form hoch empor. Damit ist eine Speise-Anstalt für Matrosen und für die zahlreichen Hafearbeiter verbunden,

die hier für 3 Groten (1 $\frac{1}{2}$ Silbergroschen) eine nahrhafte und kräftige Suppe erhalten. Auch ein Betsaal und eine Krankenabtheilung ist darin enthalten. In letzterer wurden im Jahr 1851 103 Kranke verpflegt.

Bremerhafen hat insofern einen Vorzug vor Cuxhafen und der Mündung der Elbe, daß es zu allen Zeiten zugänglich und näher der See ist. Von Bremerhafen bis Bremen sind es bloß 9 Meilen, von Cuxhafen bis Hamburg über 16 Meilen.

Dagegen hat Hamburg den Vortheil einer Eisenbahn von Glückstadt bis Altona herauf, die Bremen noch fehlt, obwohl solche zur rascheren Verbindung mit dem Nuffenhafen unerlässlich, und schon längst hätte gebaut werden sollen.

Im J. 1852 gingen von Bremen ab 58551 Auswanderer.

1853 " " " " 55873 "

Davon gingen direct:	1 8 5 2.	1 8 5 3.
	Pers. mit Sch.	Pers. m. Sch.
nach den Ber.=Staaten .	57036 317	— —
über Quebec	1440 10	— —
nach New-York	— —	31833 171
" New-Orleans	— —	11710 41
" Baltimore	— —	9394 41
" Galveston	— —	1608 10
" Philadelphia	— —	723 11
" Charleston	— —	232 1
" Boston	— —	88 1
" Brasilien	46 5	— —
" Californien	12 2	— —
" Cuba, Venezuela u.	17 5	— —
" San Francisco . . .	— —	29 2

Fortsetzung.	1 8 5 2.		1 8 5 3.	
	Pers. mit Sch.		Pers. m. Sch.	
nach Rio Grande do Sul (Brasilien) . . .	—	—	136	2
„ Costa Rica (Greytown)	—	—	100	1
„ Port Adelaide (Austr.)	—	—	20	1
	<hr/>		<hr/>	
	58551	339	55873	282

Am linken Ufer: Geestemünde (Hannoverisch), ist erst seit dem Aufblühen von Bremerhafen entstanden, und gleichsam als Rival desselben zu betrachten. Es entbehrt zwar zur Zeit noch der Bremischen Capitalien und Handelsintelligenz, die aber in der Folge von anderer Seite nicht ausbleiben werden, wenn Bremen dem deutschen Zollverein nicht beiträgt. Geestemünde wird sich dann rasch zu einem Seehafen erheben und eine direkte Dampfschiffahrt mit England ins Leben rufen, die besonders im Winter von Wichtigkeit werden kann, wo Seeschiffe den Geestemünder Hafen erreichen und verlassen können, wenn die Schiffahrt auf der Elbe schon längst durch Eisgang unterbrochen ist. Eine Eisenbahn von Geestemünde direkt nach Verden würde dann die Verbindung mit dem Innern bewirken.

Zwischen den Orten Geestemünde und Geestendorf und Bremerhafen ist eine eiserne Drehbrücke über die Geeste im Werke, woran Bremen $\frac{1}{3}$ der Kosten und Hannover $\frac{2}{3}$ zu tragen hat (nach Uebereinkunft vom Jahr 1851). Diese eiserne Brücke ist zugleich für die künftige Eisenbahn bestimmt.

S i e l e .

Unter diesem Namen begreift man an der Unterweser, an der Jahde und in Ostfriesland (auch im holländischen Westfriesland) die zahlreichen See- und Stromschleusen, womit die Strom- und Seedämme hie und da versehen sind, um das überflüssige Binnenwasser in das Meer abzuleiten. Bei andringender Meeressluth schließen sich die starken Thore dieser Schleusen von selbst durch den Druck des andringenden Wassers (je höher das Wasser steigt um so fester), und eben so öffnet das Ebbewasser die Siele von selbst.

Viele dieser Siele dienen zugleich mit ihren dahinter liegenden Flüschen und schmalen Buchten, als Nebenhäfen für die Küstenschiffahrt. (S. auch Jahde und Ems.)

Die Siele der Unterweser folgen zu beiden Seiten des Ufers in folgender Reihe aufeinander dem Laufe des Stroms nach, unterhalb Brake:

am linken (Oldenb.) Ufer:

Strohauser Siel.

Bekkumer "

Kleinen " (Esenshamer Siel.)

am linken (Oldenb.) Ufer:

Großen Siel. (Abbehauser Siel *).

Tettenser "

Burhaver "

Fedderwarder "

am rechten (Hannover.) Ufer:

Buttler Siel.

Oberwarfer "

Luhnen "

Weddewarder "

Mißelwarder "

Dorumer "

Cappeler "

Darunter ist Großensiel, 2 Meilen unterhalb Brake, eines der bedeutendsten. Im Jahre 1852 gingen von hier:
 nach England 958 Stück Hornvieh und 201 Schafe ab,
 nach Hamburg 110 " " " 36 " "

Fedderwarder-Siel an der Weser-Mündung hat eine
 Vootsen-Station, und wird im Winter häufig als Nothhafen
 benutzt, ist auch für große Seeschiffe zugänglich.

5) Das Dorf Abbehausen liegt 1 Stunde von Großensiel ent-
 fernt. Der Amtsiß ist zu Ellwürden.

Nebenflüsse und Kanäle der Weser.

An der **Oberweser** (bei Hannov. Minden) vereinigt sich die vom Thüringer Walde kommende **Werra** mit der **Fulda**, und beide zusammen nehmen von da den Namen **Weser** an. Die **Werra** fließt an **Hildburghausen**, **Meiningen**, **Salzungen** und **Bach** vorbei, und wird von **Kreuzberg** und **Wanfried** aus, von sogenannten **Böcken** und **Böllen** (von 10 bis 20 Last) befahren. Oberhalb **Wanfried** ist sie bloß **flößbar** (für Stammholzflöße aus den **Gothaischen Forsten** *). Zu **Eschwege** ist eine **Schleuse**.

*) **Projektirter Werra-Kanal**. Dieses Unternehmen, so wünschenswerth es auch in mancher Beziehung wäre, würde jedoch bei dem häufig eintretenden **Wassermangel**, etwas gewagt und jedenfalls sehr **kostspielig** sein. Von ungleich größerer Wichtigkeit und **Einträglichkeit** erscheint die jetzt zu Stande kommende **Eisenbahn** (zur Verbindung der bairischen mit der nordischen), worauf die **Steinkohlen** vom **Obermain** in die **Eisenfabriken** von **Schmalkalden** &c. **billig** gebracht werden können. Für die **Holzflößung** wird aber die **Werra** stets von großem Werthe sein, denn aus den **Thüringer Forsten** geht nicht allein viel **Brennholz** auf der oberen **Werra** nach **Eschfeld** und **Hildburghausen**, und von da durch die **Schleuse** nach

Die Fulda kommt vom Rhöngebirg, fließt an Mellungen und Rothenburg (letzte Schleufe) vorbei, nimmt oberhalb Kassel die von Friglar kommende Eder auf, und wird von Kassel aus schiffbar. Kleine Rachen gehen noch bis Hersfeld hinauf, jedoch ist die Fulda im trockenen Sommer von Kassel aufwärts wenig oder nicht fahrbar, höchstens noch für Holzflöße.

Kassel liegt an beiden Ufern der Fulda, doch größtentheils am linken Ufer. Eine 300 Fuß lange Steinbrücke verbindet beide Stadttheile.

Der Hauptheffische Hafen ist Carlshafen an der Weser.

Themar, Meiningen und Salzungen; sondern es gehen auch viele Baumstämme und Bretter auf der Werra nach Wernshausen und ins Ausland. Stapelplätze für Langholzflöße sind zu Themar, Meiningen und Wernshausen. Wie bedeutend die Holzflößung auf der Werra ist, geht daraus hervor, daß im Jahre 1847 von Wernshausen 2658 Flöße abgingen. (Siehe Landeskunde des Herzogthums Meiningen, von Professor Brückner. Meiningen 1851. S. 417.)

Im Jahre 1843 kamen von Werra herab nach Hannoverisch-Minden 3960 (?) Flöße mit Brettern und Latten, und 114 Flöße mit Stammholz. Von Minden gingen zu Thal weiter 3417 (?) Flöße mit Brettern und Latten, und 81 Flöße mit Stammholz.

Die Säge- und Schneidemühlen sind im Herzogthum Meiningen sehr zahlreich. Im Jahre 1847 zählte man daselbst 153 solcher Mühlen.

Die kleinen Holzflöße werden zu Hannov.-Minden zu größeren zusammengesetzt.

Auch in die Elbe geht aus den Thüringer Forsten viel Floßholz, die Saale hinab über Saalfeld und Camburg. (S. Elbe.)

Von Camburg aus gingen im Jahre 1847 (nach Brückner) 2500 Flöße in die Elbe.

Die Aller und Leine. Die Aller ist von Celle an, die Leine von Hannover an (22 Meilen der Wasserstraße nach) schiffbar.

Die meisten die Aller befahrenden Schiffe gehören zu Bremen. Seit mehreren Jahren besteht schon auf der Aller und auf der Leine eine Reiheschiffahrt nach und von Bremen. (S. Flußschiffahrt.)

Zur Gradlegung der Aller waren im October 1851 die Bevollmächtigten der verschiedenen Uferstaaten versammelt, konnten aber zu keinem Beschlusse kommen.

2 Meilen unterhalb Celle nimmt die Aller die an Göttingen und Hannover vorbeifließende

Leine auf, die sich ihrerseits durch die von Hildesheim kommende Innerste (bei Ruthe), durch die Aue (bei Nienburg) und durch die Ilme und Ruhme verstärkt. Auf den 2 letzteren wird Holz herabgeflößt.

Ueber den Leine-Kanal bei Göttingen ist gegenwärtig eine Eisenbahnbrücke im Bau. (Main-Weserbahn.)

Hannover und Neustadt liegen am linken Ufer der Leine. Zu Neustadt, unterhalb Hannover, befindet sich ein Kanal (Neustädter Kanal) mit Schleuse.

Ein anderer Nebenfluß der Aller ist die von Wolfenbüttel und Braunschweig kommende Ocker (Mündung unterhalb Gifhorn), die ebenfalls, so wie die Radau, Holz herabbringen (in Flößen).

An der **Unterweser** (rechtem Ufer):

Die **Wümme** fließt durch mehrere Moore, vereinigt sich mit der aus dem Bremervörder Moore kommende **Hamme**, und mündet zu **Begeßack** unter dem Namen **Lessum** in die Weser.

Die **Meeresfluth** steigt bis **Burg** hinauf, das noch zu **Bremen** gehört. Mehrere kleine **Moorkanäle** stehen mit der **Wümme** in Verbindung, worauf viel **Torf** nach **Bremen** gebracht wird.

Die **Geeste** kommt aus dem Moore zwischen **Beverstedt** und **Bremervörde** und mündet nach einem Laufe von $3\frac{1}{2}$ Meilen bei **Geestendorf** und **Geestemünde**, dicht bei **Bremerhafen**, in die **Weser**.

Für die **Häringsfischerei** wäre **Geestemünde** vorzüglich geeignet, wenn die schottische und norwegische große **Concurrenz** nicht wäre.

Der **Kanal** von **Ringstedt** in die **Geeste** wurde im Jahre 1828 erbaut (meist für **Torf**), mit Benugung eines Theils des verfallenen Kanals zwischen **Geeste** und **Oste**.

Schon im Jahre 1772 wurde der sogenannte **Bremer Kanal** (s. **Elbe** S. 45) oder **Oste- und Schwinge-Kanal**, zwischen **Stade** und **Bremervörde**, und von da in die **Hamme**, begonnen, der (mittelft der **Hamme**, **Oste** und **Schwinge**) die **Weser** mit der **Elbe** verbindet, aber noch sehr mangelhaft ist. Der **Otterndorfer Kanal** ist bis **Bederkesa**, unweit **Bremerlehe** vollendet. (S. **Elbe**.)

Im Jahre 1845 beschloß die Hannöwerische Regierung, einen schiffbaren Kanal von 5 Fuß Tiefe, zur Verbindung von Weser und Elbe, herzustellen, dessen Ausführung jedoch noch nicht erfolgt ist.

Am linken Weser-Ufer:

Die Hunte, die durch das Oldenburgische fließt, und zu Elsfleth (bei Berne) in die Weser mündet. Kleine Seeschiffe (Smacks) von 30 bis 40 Last fahren mit der Fluth bis zur Stadt Oldenburg hinauf. An der Verbesserung (Vertiefung) des Flusses wird gearbeitet, um dadurch der Stadt Oldenburg Antheil an der direkten Seefahrt zu verschaffen. In der Mündung der Hunte liegt ein Oldenburgisches Wachtschiff, mit Anmeldeposten für das Grenzsteueramt. Das Ausladen der Waaren ist nur zu Huntebrück und Oldenburg gestattet. Holzflöße dürfen auf der Hunte nur 20 Fuß breit sein.

Am linken Ufer der Unterweser das Oldenburgische Flüsschen Dichtum, unweit Bremen, das an seiner Mündung in die Weser als kleiner Hafen für Delmenhorst und auch mitunter für Hannover dient.

Der längst projektirte Hunte-Ems Kanal (s. Ems) soll von der Hunte, etwas unterhalb deren Zusammenflusses mit der Pethe nach der Behne gehen, zwischen Edewecht und Altenoythe durch, über die Soeste, durch das Camper Moor bis zur Barsel-

Altenoyther Grenze, dann bis zur Barsele-Sagterländischen Grenze, und zwischen Osterhausen und Roggenberg, am Hauptkrümmungspunkte der Sagter Ems endigen. Die ganze Länge soll 140700 Fuß betragen, die Bodenweite 30 Fuß, die Tiefe 5 bis 6 Fuß. 5 Schleusen sollen den Wasserstand des Kanals regeln.

Die Gesamtkosten des Kanals (dessen Ausführung nicht unter 10 Jahren geschehen könnte) sind nach ausführlichen Vorarbeiten zu 260000 Thlr. angeschlagen, eine im Ganzen sehr geringe Summe.

Das Unternehmen sollte im Laufe des Jahres 1853 in Angriff genommen werden. Man hat aber bis jetzt noch nicht vernommen, daß solches geschehen. Zweigkanäle sind nach Barsele, Friesoythe und Ede- wecht bestimmt.

W e s e r z ö l l e .

Ueber die Weserzölle und Verbesserung der Weserschiffahrt bestehen zwischen den betreffenden Uferstaaten mehrere Verträge:

- 1) die Weser-Schifffahrtsakte, abgeschlossen zu Minden am 10. September 1823.
- 2) Schluß-Protokoll der Weser-Schiffahrts-Ergänzungsakte vom 22. Dezember 1825 (wornach die Weserzölle auf viele Artikel ermäßigt wurden).
- 3) Aenderweite Uebereinkunft zur Ergänzung der Weser-Schifffahrtsakte, d. d. Hannover, 28 Febr. 1840.
- 4) Beschlüsse der Revisions-Commission zu Carlshafen im August und October 1842. (Eine weitere Commission war im September 1846 zu Brake versammelt, aber ohne Erfolg.)

Nach 1 und 2 wurden die früheren 22 Zollstätten an der Weser auf 9 vermindert, und die verschiedenen Zölle in einen einzigen umgeändert, zum vollen Sage von 1 Thlr. 2 gGr. 3 Pf. für das Schiffs-Pfund.

Diese 9 Zollstätten sind (von unten nach oben):

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1) Bremen. | 6) Hameln (Hannover.). |
| 2) Dreye (Hannoverisch). | 7) Holzminden (Braun- |
| 3) Minden (Preussisch). | schweigisch). |
| 4) Erder (Rippisch). | 8) Beverungen (Preuss.). |
| 5) Rinteln (Kurhessisch). | 9) Gieselwerder (Kurh.) |

Die Zollämter zu Stolzenau und Lauenförde (auf Hannov. Gebiet), sind seit Juni 1852 aufgehoben. Ersteres ist mit Dreye, letzteres mit Hannover vereinigt.

Gegenwärtig betragen die Weserzölle von Bremen bis Carlshafen noch $10\frac{1}{4}$ Silbergroschen vom Schiffspfund (300 Pfund), fast $\frac{1}{3}$ der Fracht. Die neue Zolleinigung zwischen Preußen und Hannover wird hoffentlich hierin die nöthige Milderung bewirken.

Zu den drückendsten Flußzöllen gehörte früher der Oldenburger Zoll zu Elsfleth (an der Unterweser), der seit 1623 bestand, aber nunmehr aufgehoben ist, wie überhaupt jetzt auf der Strecke von Bremen ins Meer keine Abgaben mehr erhoben werden dürfen.

Der Elsflether Zoll gerieth schon bei den Friedensverhandlungen zu Rastadt (1798) in Gefahr, wo französischerseits dessen Aufhebung beantragt wurde, Oldenburg indeß Schutz bei Preußen und Dänemark fand. Bei den Verhandlungen des Luneviller Friedens ward solcher Antrag wiederholt und der Reichs-Deputationshauptschluß (1803, Febr. 25.) setzte dessen Aufhebung fest. Zur Ergänzung der Entschädigung wurde jedoch dessen Fortdauer noch auf 10 Jahre zugesichert; da diese Entschädigung nach Ablauf

der 10 Jahre aber noch nicht vollständig war, so verblieb der Zoll noch weitere 7 Jahre in der Schwebe, bis er endlich auf Bremens Antrag durch eine deutsche Bundes-Commission am 7. Mai 1820 definitiv abgeschafft wurde.

Im Jahre 1845 betragen die Weserzölle per Schiffs-Pfund à 300 Pfund:

zwischen Bremen und Hannöv.-Minden . . . 8 gr. $\frac{3}{4}$ pf.

näml. Preussischer Zoll: zu Minden

und Beverungen . . . 3 gr. $8\frac{1}{4}$ pf.

Lippischer Zoll: zu Erder . . . — " $9\frac{3}{4}$ "

Kurhessischer Zoll: zu Rinteln

und Gieselwerder . . . 2 " $6\frac{3}{4}$ "

Braunschweigischer Zoll: zu

Holzminde 1 " — "

zwischen Bremen, Holzminde und Hörter 7 gr. $1\frac{1}{2}$ pf.

näml. Hannov. Zoll: zu Dreye . . . 3 gr. $6\frac{3}{4}$ pf.

zu Hameln . . . 2 " $4\frac{3}{4}$ "

5 gr. $11\frac{1}{2}$ pf.

u. die kleineren zu Dhsen 5 pf.

zu Grohnde 5 "

zu Volle . 4 " 1 " 2 "

zwischen Bremen, Hameln und Bodenwerder 4 gr. $6\frac{1}{2}$ pf.

näml. Preussischer Zoll: zu Minden 2 gr. $1\frac{1}{4}$ pf.

Lippischer Zoll: zu Erder . . . — " $9\frac{3}{4}$ "

Kurhessischer Zoll: zu Rinteln 1 " $7\frac{1}{2}$ "

zwischen Bremen, Blotho und Rinteln . . . 3 gr. 6 pf.

näml. Hannoverischer Zoll: zu Dreye

und Stolzenau 3 gr. 6 pf.

Die Zölle auf der Aller, Leine, Lüche und Oste, und der Zoll zu Minden sind schon seit 1825 aufgehoben.

Bremen hat jetzt ebenfalls seine Zölle herabgesetzt, und den Durchgangszoll von 4 Groot auf 1 Groot ermäßigt.

Auch Holland hat seine sämmtlichen Durchgangszölle fallen lassen. (S. „Rhein.“)

Flußschiffahrt (Segelschiffahrt).

Der Schiffahrts-Verkehr auf der Oberweser ist am lebhaftesten zwischen Bremen und Preussisch-Minden. Auf dieser Strecke fahren, bei gutem Wasserstande, 40 Schiffszüge hin und wieder, die aber jetzt durch die Dampfschiffahrt vielen Abbruch erleiden und sich nur dadurch werden erhalten können, daß sie sich von den Schlepddampfern bugsiren lassen. Mit 20 Schiffszügen wird von Celle und Hannover aus, auf der Aller und Leine, die Schiffahrt nach Bremen betrieben. In früheren Jahren (1825 bis 1835) war diese Schiffahrt weit stärker, denn damals fuhren nicht weniger als 63 Schiffszüge des Jahres von Bremen nach Celle und Hannover (durchschnittlich), als Reiheschiffahrt, d. h. wobei die Schiffe der Reihe nach zu bestimmten Zeiten mit festen Frachtansätzen abfahren, eine Einrichtung die gegenwärtig noch besteht.

Ein beladenes Flußfahrzeug braucht :

von Hannover u. Celle nach Bremen	. 5 Tage (früher 6 bis 7 T.)
„ Bremen nach Celle (zu Berg)	. 10 „ („ 12 Tage)
„ Hannöv.=Minden n. Bremen zu Thal	6—8 T. (früher 10 bis 12 T.)
zu Berg	16—18 T. (früher 20 „ 25 „

Auf der Unterweser war in den Jahren 1844/46 neben den Schleppzügen der Dampfboote eine Schiffszug-Anstalt, mittelst Vorspann eingeführt. Diese Anstalt (die wohl jetzt nicht mehr besteht?) beförderte im J. 1844, 1845 u. 1846:

1845: 1503 Fahrzeuge.	Der tarifmäßige Zuglohn betrug	6003	Thlr.
1843: 1762	"	"	"
1846: 2685	"	"	"
		6829	"
		9992	"

Die Schiffe auf der Oberweser, Aller und Leine führen die Namen:

Böcke. Diese sind 118 bis 124 Fuß lang, 14 bis 16 Fuß breit und laden bis zu 50 bis 60 Last (2000 bis 2400 Ctr.).

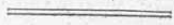
Bei voller Ladung, die jedoch nur bei hohem Wasserstande geschehen kann, gehen sie 4 bis 4½ Fuß tief.

Die Achterhänge oder Hinterhänge sind etwas kleiner, 114 Fuß lang und 12 Fuß breit, laden bis zu 40 bis 50 Fuß Last, und gehen bei voller Ladung 3½ Fuß tief.

Die Bullen oder Böllen sind 84 bis 90 Fuß lang, 10 Fuß breit, laden bis zu 10 bis 25 Last, und gehen 20 bis 24 Zoll tief.

Ein Bockschiff mit Hinterhang und Bulle, bildet einen Schiffszug. Bei der Thalfahrt fährt gewöhnlich jedes Schiff allein. Segel werden im Allgemeinen auf der Oberweser nur wenig gebraucht.

In der neueren Zeit werden die schwerfälligen, vorn und hinten viereckig auslaufenden Bockschiffe immer mehr durch spige, mit abgerundeten Dächern versehenen Fahrzeugen ergänzt, wie im Main und Rhein.



Dampfschiffahrt auf der Weser.

Die ersten Versuche, die Oberweser mit Dampfschiffen zu befahren, geschahen im Jahr 1830, von Bremen aus. Im Jahre 1842 bildete sich die Hameler Actiengesellschaft, die später in die Vereinte Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft überging.

Auf der Oberweser sind gegenwärtig zwischen Bremen, Minden und Hameln, 5 kleine Dampfboote von 30 bis 40 Pferdekraft im Gange (Hermann, Germania, Wittekind, Blücher und Weser). Zu Hameln müssen die Dampfschiffe umladen, wegen der dortigen engen Schleuse; oberhalb Hameln fährt ein kleines Dampfboot täglich zwischen Hameln und Carlshafen zum Anschluß an die Casseler Bahn. Diese Boote gehören der Vereinten Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und sind meist von Gebr. Gache in Paris erbaut, und für 200 bis 250 Personen eingerichtet.

Auch 2 Schlepdpamper gehen, bei gutem Wasserstande, von Bremen nach Preussisch-Minden und selbst weiter hinaus, wenn der Bremer Pegel 5 Fuß zeigt.

Für die Beschiessung der Werra und Fulda mit kleinen Dampfern ließ schon im Jahre 1843 eine Gesellschaft zu

Hannov.=Minden versuchsweise ein kleines Boot auf der Fulda, von Minden nach Cassel gehen; aber sie scheiterte an dem Widerstande der Kurhessischen Regierung, die dem Capitain bei 20 Thlr. Strafe verbot, je wieder den Kreis Cassel zu berühren!

Im Jahre 1851 beförderten die Dampfschiffe der Vereinten Weser=Dampfschiffahrts=Gesellschaft 49937 Personen, nämlich zwischen:

Hann.=Minden u. Pr.=Minden 39155 (einschl. 6605 Ausw.)
Preussisch=Minden und Bremen 10782

— 49937 — und an 38000 Ctr.
Güter, worunter 20965 Ctr. von Bremen aus.

(Die meisten Reisenden fahren jetzt auf der Eisenbahn von Minden nach Bremen in 4½ Stunden.)

Die Dampfboote legen den Weg zwischen Hannöv.=Minden und Bremen in folgender Zeit zurück:

	zu Thal.	zu Berg.
zwischen Hannöv.=Minden und Hameln	8 bis 9 St.	15 bis 16 St.
„ Hameln und Preussisch=Minden	2 „ 3 „	6 „ 7 „
„ Preussisch=Minden und Bremen	10 „ 12 „	17 „ 18 „

Die Schleppboote brauchen:

von Bremen nach Minden noch . . . 5 Tage (zu Berg).
„ Minden nach Bremen noch 2 bis 3 Tage (zu Thal).

Die Frachtsätze der Vereinten Weser=Dampfschiffahrts=Gesellschaft waren im Mai 1853:

von Bremen bis Hameln . . . 8½ gr. pr. 100 Pfd.
„ „ „ Carlshafen . . 11½ „ „ „
„ „ „ Hann.=Minden . 12 „ „ „

Vor 50 Jahren wurde für die Last Weizen von Bremen nach Minden, noch 48 Thaler in Gold bezahlt; jetzt bloß 7 Thlr.!

Ueber die Dampfschiffahrt auf der Unterweser s. Bremen.

Güterverkehr auf der Oberweser.

In den Jahren 1847 bis 1852 war die Schifffahrt-
bewegung auf der Oberweser wie folgt:

	1847.	1848.	1849.
Zu Thal gingen:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Flußschiffen und Flößen	1,932220	1,522151	1,527392
mit Dampfschiffen . . .	2935	1196	3620
	1,935155	1,523347	1,531012
Zu Berg gingen:			
mit Flußfahrzeugen . . .	1,314922	576172	425732
mit Dampfschiffen . . .	3172	6310	3245
	1,318094	582482	428977
Zusammen	3,253249	2,105829	1,959989
	\ 1850.	1851.	1852.
Zu Thal gingen:	Ctr.	Ctr.	Ctr.
mit Flußschiffen und Flößen	1,863953	1,865660	1,819073
mit Dampfschiffen . . .	3822	3652	4247
	1,867775	1,869312	1,823320
Zu Berg gingen:			
mit Flußfahrzeugen . . .	460577	597851	843506
mit Dampfschiffen . . .	13360	21766	31424
	473937	619617	874930
Zusammen	2,341712	2,488929	2,698250

Nach Schiffen gerechnet war die Zahl derselben mit Ladung wie folgt:

	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1852
angekommen:							
Flusschiffe .	2227	1640	1391	1680	1485	1496	mit
Dampfschiffe	118	72	49	26	63	87	1,823320
Flöße . . .	572	496	457	563	574	573	Etr. Güter.
abgegangen:							
Flusschiffe .	1162	592	475	678	495	578	mit 874930
Dampfschiffe	118	77	34	47	68	100	Etr. Güter.

Die Abnahme der Flussfahrzeuge und der Dampfschiffe in den Jahren 1849/50 gegen 1847, ist, wie man sieht, bedeutend. Eben so die Güterzahl, besonders in der Bergfahrt.

Die Ursache liegt theils in der Concurrenz der Eisenbahnen, theils in den seitherigen hohen Weserzöllen. (Im Jahre 1852 hatte sich der Verkehr wieder etwas gehoben.)

An Hameln vorbei gingen im Jahre 1852:

Segelschiffe:	aufwärts .	611	Schiffe	(111 mehr als im J. 1851)
	niederwärts	802	"	52 ditto.
Dampfschiffe:	aufwärts .	274	"	31 ditto.
	niederwärts	259	"	3 ditto.
Flöße:	niederwärts . . .	326	"	(4 weniger als im J. 1851)

Seine größte Höhe hatte der Schiffahrtsverkehr auf der Oberweser in den Jahren 1830 bis 1832 erreicht, besonders in Durchgangsgütern nach Thüringen, Franken und dem südlichen Deutschland.

In den Jahren 1846 bis 1851 wurden durchschnittlich auf der Oberweser, Aller und Leine, 760913 Last oder

3,076520 Ctr. Güter des Jahrs befördert. Davon kamen auf die Weser 60108 Last oder 2,400320 Ctr.

Nach Bremen kamen die Oberweser herab:

	1845.	1846.	1847.
	Schiffspfund v. 3 Ctr.		
von Hoya, Nienburg, Stolzenau	1474	1879	1050
„ Preuß.-Minden, Blotho bis Oldendorf	10721	6761	12888
„ Hannöv.-Minden	11263	6741	4645
„ Carlshafen (einschließlich Hameln) .	4091	1859	2776
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	27549	17240	21359
	(ohne die Holzflöße.)		

Auf die verschiedenen Uferstaaten vertheilt, gehören die meisten die Ober-Weser befahrenden Schiffe zu Hannover und Preußen, wie aus folgender Aufstellung aus den Jahren 1848/49 ersichtlich.

	1 8 4 8.			1 8 4 9.		
Ufer- staaten.	Zahl der Fahrten.	Ladungs- fähigkeit.	wirkliche Ladung.	Zahl der Fahrten.	Ladungs- fähigkeit.	wirkliche Ladung.
	Sch.	Ctr.	Ctr.	Sch.	Ctr.	Ctr.
Hannover .	1266	1,545882	841679	1095	1,411940	627781
do. Flöße	390	—	256230	404	—	268793
Preußen . .	914	1,152616	710359	662	884167	501415
Rurhessen .	283	407751	208030	251	409610	217279
Braunschweig	127	139479	81882	63	104648	56050
Lippe	44	71829	37453	19	29265	16324
Bremen . . .	83	133175	77383	70	113412	57543
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	3107	3,450732	2,213016	2564	2,953042	1,745185

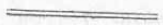
Im Jahre 1847 zählte man auf der Oberweser:

77	Preussische Fahrzeuge	von	2928	Last.
196	Hannoversche	" "	5803	" "
29	Bremische	" "	1218	" "
25	Braunschweig.	" "	809	" "
25	Kurbessische	" "	890	" "
5	Lippesche	" "	220	" "
<hr/>				
357			<hr/> 11868 Last.	

Im Jahr 1851 wurde die Oberweser von 215 Schiffen von 9710 Last befahren. Davon gehörten:

56	Hannoverschen Schiffseigenthümern.	
44	Preussischen	"
11	Hessischen	"
5	Braunschweigischen	"
5	Bremischen	"
2	Lippeschen	"

Demnach hätte die Zahl der Schiffe sowohl als die Lastenzahl im Jahre 1851 seit 1847 bedeutend abgenommen.



Flußschiffahrt auf der Unterweser im J. 1852.

In Bremen waren angekommen und abgegangen:
angekommen: 5082 Schiffe v. 134320 Last u. 11467 Mann.
abgegangen: 4968 " " 130524 " " 11097 "

Davon waren:	einkommend.	ausgehend.
unter Bremischer Flagge	1812 Schiffe.	1764 Schiffe.
" Oldenburg.	1879 "	1850 "
" Hannover.	1391 "	1354 "
	<hr/> 5082 Schiffe.	<hr/> 4968 Schiffe.

Außerdem die Fahrten von 9 Dampfsschiffen, welche die Verbindung mit allen Weserhäfen und den Nordsee-Badeinseln unterhalten, und täglich 4mal ankommen und 4mal abgehen.

Schiffswerften an der Weser.

An der Oberweser befinden sich Werften zum Schiffsbau:

- zu Hannöversch-Minden.
- „ Himsen (Hannöversch. Dorf).
- „ Holzminden.
- „ Bodenwerder.
- „ Gieselwerder.
- „ Hörter.
- „ Preussisch-Minden.

Zu Preussisch-Minden werden auch Seeschiffe gebaut. Im Sommer 1849 ging ein Mindner zweimastiges Schiff direct von Minden nach der Ostsee, mit Bausteinen, und brachte Bauholz von dort zurück.

An der Unterweser befinden sich Werften:

- zu Bremen.
 - „ Vegesack (und Grohn).
 - „ Elsfleth.
 - „ Brake.
 - „ Bremerhafen &c.
-
-

B r e m e n.



Bremer Handelsbewegung. *)

Bremen war längere Zeit und ist größtentheils noch in Bezug auf Rührigkeit, Unternehmungsgeist und Bildung seiner Kaufleute, Hamburg voraus.

Unter den deutschen Nordseehäfen leitete es zuerst eine directe regelmäßige Dampfschiffahrt mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ein, durch 2 amerikanische Dampfer, den Washington (1847) und den Hermann (1848), und seit 1853 durch 2 deutsche (siehe weiter unten Dampfschiffahrt), und ist auch der erste deutsche Hafen, der einen schönen gesicherten Dock besitzt (zu Bremerhafen), während Hamburg diese für Schiffahrt und rasche Güterbergung so wichtige und nöthige Einrichtung bis zur Stunde noch fehlt.

Bremer Schiffe trifft man in allen Weltgegenden, in Australien wie in China, in West- und Ostindien wie an den Küsten des stillen Meers. In der Südsee zählt man beständig mehrere große Bremische Wallfischfänger, die

*) Bremens Gebiet umfaßt 4,60 □ Meilen mit einer Bevölkerung von 85000 Seelen, wovon im Jahre 1852 58840 auf die Stadt kamen.

gewöhnlich 2 bis 3 Jahre ausbleiben. Ihre Zahl übersteigt in den dortigen Gewässern die jedes andern Hafens des europäischen Continents.

Am zahlreichsten sind die Bremer Schiffe in den Häfen der Vereinigten Staaten, als dem wichtigsten Lande für Bremens Handel, wo auch die Bremer Kaufleute ihre meisten auswärtigen Etablissements und Commanditen haben (auch jetzt zu St. Francisco in Californien), während die Hamburger Schiffe mehr in den südamerikanischen Häfen (namentlich in Brasilien und Chili) und in England zu Hause sind.

Bremens Haupt-Einfuhr seewärts besteht (wie weiter unten näher bemerkt):

in amerikanischem und westindischem Tabak (worin es einen stärkeren Handel besitzt als selbst Großbritannien), Baumwolle, Reis, Kaffee, Zucker, Wallfischthran, Wein, Rum &c.

Seine Haupt-Ausfuhr seewärts besteht:

in Wollen- und Halbwollenwaaren (Tücher und sogenannten Prussian Shawls);

in sächsischen Baumwoll- und Strumpfwaaren;

in Seiden-, Band- und Sammetwaaren, gefärbtem Baumwollengarn (Türkischroth) und Wollengarn, Eisen- und Stahlwaaren, aus dem Rheinischen und Bergischen;

in Nürnberger Quincailleriewaaren, Spiegel &c.;

in Leinen (Bielefelder, Schlesischen) und Hessischen Packleinen.

An eigenen großen Gewerben besitzt Bremen zahlreiche Cigarrenfabriken. Dann auch Zucker- und Lederfabriken, Eisengießereien, Spiritusfabriken, Stearinfabriken, eine Delschlägerei, Fournierschneiderei &c. Alle diese Gewerbszweige sind gerade in Hafenstädten naturwüchsig. Bremen besaß seither 4 Zuckerfabriken (für Melis und Candis), die jährlich an 7,000000 Pfund Rohzucker verarbeiteten, und über 150 Arbeiter beschäftigten mit 20000 Thlr. Arbeitslohn. Der Absatz war meist nach Oldenburg und Hannover. Durch den Zollverein hat sich dieses geändert (s. Eingabe mehrerer Handlungshäuser an die Bremer Handelskammer). Die Lederfabriken verarbeiteten während der letzten 6 Jahre im Durchschnittsjährl. 310000 Pfd. Leder mit 12000 Thlr. Arbeitslohn.

Auch die deutsche Auswanderung beschäftigt in Bremen **viele** Schiffe, weit mehr als in Hamburg, daher auch das Uebergewicht der Bremer Schiffe gegen die Hamburger in der Tragfähigkeit der großen Schiffe. Im Jahre 1851 gingen über Bremen 37493 Auswanderer; im Jahre 1852: 58551 Auswanderer mit 339 Schiffen. Von letzteren gingen 58476 nach den Ver.-Staaten und bloß 75 nach anderen Ländern (Brasilien, Californien &c.). Im Jahre 1853 betrug die Zahl der Auswanderer: 55873 (s. vorher S. 22).

Israelitische Handlungshäuser wurden vor 1848 in Bremen und Bremerhafen nicht zugelassen, was auch wohl mit die Ursache sein mag, daß der englische Manufakturwaarenhandel sich fast ganz nach Hamburg gezogen hat. Im Jahre 1853 befanden sich in Bremen bloß 13 jüdische Familien, bei einer Einwohnerzahl von fast 60000 Seelen.

Im Nordamerikanischen Handel ist Bremen (nächst Havre) der erste Seeporz des europäischen Continents. Auch mit den spanischen Inseln Cuba und Portorico, und mit Brasilien und Buenos-Ayres hat es einen beträchtlichen Verkehr (in Tabak, Cigarren und Häuten).

In das deutsche Hinterland führt Bremen wieder besonders viel Tabak und Cigarren aus (nach Mecklenburgischen, Preussischen und Russischen Ostsee-Häfen). Das meiste dahin geht in Ostfriesischen, Oldenburgischen und Holsteinischen Fahrzeugen, durch den Kieler Kanal, und in der neuesten Zeit auf der Eisenbahn über Lübeck, Rostock und Stettin. (S. weiter unten „Bremens Tabakshandel.“)

Nach Holland sendet Bremen viel Thran, und erhält von dort Kaffee, Gewürze etc. zurück.

Mit England ist der Verkehr weniger lebhaft, da hierin Hamburg eine alte und mächtige Concurrrenz bietet (fast das zehnfache im Werth).

Nach Oesterreich sendet jetzt Bremen Tabak und Baumwolle auf der Eisenbahn. In den ersten 10 Monaten des Jahrs 1852 (1. Januar bis 1. November) gingen von Bremen nach den österreichischen Staaten:

9,340287 Pfd. Roh-Tabak, meist für die k. k.
Tabaksregie;

1,449709 Pfd. Baumwolle.

Im Ganzen hat sich Bremens See- und Landhandel in den letzten 25 Jahren mehr als verdoppelt, und in seiner Ausfuhr seewärts fast verdreifacht.

Die See=**Aus**= und **Einfuhr** betrug nämlich, einschließlich der Häfen der Unterweser, in den Jahren 1825, 1851 und 1852:

	1825.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Ausfuhr ca.	6,500000	16,880588	18,969230
Einfuhr ca.	8,000000	17,874420	19,528576
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	14,500000	34,755008	38,497806

Land= und flußwärts betrug die Ein= und Ausfuhr:

	1 8 5 1.	1 8 5 2.
Einfuhr . .	19,671696 Thlr.	20,873228 Thlr.
Ausfuhr . .	15,988359 „	18,428909 „
	<hr/>	<hr/>
	35,660055 Thlr.	39,302137 Thlr.

Sein Gesammtumschlag war von 1847 bis 1852 wie folgt:

Jahr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Zusammen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1847 .	32,935400	30,376209	63,311609
1848 .	27,175840	22,340088	49,515928
1849 .	30,780404	26,350161	57,130565
1850 .	35,906720	31,803494	67,710214
1851 .	37,546116	32,868947	70,415063
1852 .	40,401804	37,398139	77,799943 oder
			nahe an 85 Millionen Preuß. Thaler *).

*) Der Bremer Thaler in Louis'd'or oder Gold hat 72 Groot und einen ungefähren Werth von 11 $\frac{1}{8}$ Pr. Thlr. od. 2 fl. rhein.

Nach den Waarengattungen betrug Bremens
Gesamt-Ein- und Ausfuhr in den Jahren 1851 bis 1852:

in der Einfuhr:	1 8 5 1.	1 8 5 2.
	Thlr.	Thlr.

Berzehrungsgegenstände . .	13,591032	16,268962
Rohstoffe	6,791072	5,975964
Halbfabrikate	930410	871075
Manufakturwaaren	10,168451	10,641183
Industrie- und Kunsterzeugnisse	5,532366	6,419872
Edle Metalle	532785	224748
	<hr/>	<hr/>
	37,546116	40,401804

in der Ausfuhr:	1 8 5 1.	1 8 5 2.
	Thlr.	Thlr.

Berzehrungsgegenstände . .	12,572906	16,012729
Rohstoffe	5,231812	5,545930
Halbfabrikate	704447	725569
Manufakturwaaren	7,720389	8,395561
Industrie- und Kunsterzeugnisse	6,638753	6,717120
Edle Metalle	640	1230
	<hr/>	<hr/>
	32,868947	37,398139

Gesamt-Ein- und Ausfuhr .	70,415063	77,799943
---------------------------	-----------	-----------

Von der **Einfuhr** im Jahr 1852 kamen land- und flufßwärts:

	pr. Eisen- bahn. Thlr.	pr. Fuhr u. Posten. Thlr.	Fluß- wärts. Thlr.	Zu- sammen. Thlr.
Verzehrungsgegenst.	467809	2,008748	457668	2,934225
Rohstoffe	418178	637529	594844	1,650551
Halbfabrikate . .	118714	129859	25209	273782
Manufakturwaaren.	8,188860	2,109036	137428	10,435324
Industr.= u. Kunstz.	3,748318	1,325707	397380	5,471405
Edle Metalle . .	106711	1230	—	107941
	<u>13,048590</u>	<u>6,212109</u>	<u>1,612529</u>	<u>20,873228</u>
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
	553283	1,540654	1,826881	3,920818

Seewärts kamen:

Verzehrungsgegenstände . . .	13,334737 Thlr.
Rohstoffe	4,325413 „
Halbfabrikate	597293 „
Manufakturwaaren	205859 „
Industrie- und Kunstzeugnisse.	948467 „
Edle Metalle	116807 „
Dazu	19,528576 Thlr.
Land- u. flufßwärts (wie oben)	20,873228 „
	<u>40,401804 Thlr.</u>

Nach der Herkunft war die Einfuhr im Jahre 1852:
 von Europa u. Levante, see- u. landwärts 27,384341 Thlr.
 von transatl. Häfen, zuzügl. der Fischerei 13,017463 „
40,401804 Thlr.

Die Einfuhr betrug:

	Thlr.	Ctr.	pCt. Verhältniß.
direct seewärts	18,825502	3,433545	46 ₁₆₀
von der Unterweser	703074	611303	1 ₇₄
land- und flufswärts	20,873228	3,921358	51 ₁₆₆
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	40,401804	7,966206	100 ₁₀₀

Aus d. Zollvereinsgebiet kamen seewärts für 658170 Thlr.

„ „ Steuervereinsgebiet „ „ „ 84020 „

Die übrige Einfuhr von Europa betrug 5,768923 „

6,511113 Thlr.

Darunter waren:

von Großbritannien 2,524946 Thlr.

„ der Levante 54971 „

„ europ. Contin.-Häfen 3,931196 „

6,511113 Thlr.

Von der **Ausfuhr** im Jahre 1852 gingen:

	seewärts. Thlr.	land- u. flufsw. Thlr.
Berzehrungsgegenstände	5,503276	10,509453
Rohstoffe	1,781545	3,764385
Halbfabrikate	280135	445434
Manufakturwaaren	7,068114	1,327447
Industrie- u. Kunsterzeugnisse	4,334930	2,382190
Edle Metalle	1230	—
	<hr/>	<hr/>
Zusammen	18,969230	18,428909
	37,398139 Thlr.	

Die Beförderung land- und flusswärts geschah auf folgende Weise:

pr. Eisenbahn . . .	902131 Ctr.	9,615378 Thlr.
pr. Fuhr und Post	599058 "	5,175102 "
auf der Oberweser	865736 "	3,638429 "
	<hr/>	<hr/>
	2,366925 Ctr.	18,428909 Thlr.
(im Jahr 1851: 1,730176 "		15,988359 ")

Von der Ausfuhr seewärts gingen:

nach transatlantischen Ländern . . .		11,149494 Thlr.
dazu Seeproviant		486162 "
		<hr/>
		11,635656 "
nach europ. Häfen . . .	6,575240 Thlr.	
" Großbritannien . . .	757540 "	
" der Levante . . .	794 "	
	<hr/>	7,333574 "
		<hr/>
		18,969230 Thlr.

Der Waaren-Verkehr mit transatlantischen Ländern betrug im Jahre 1852:

	Thlr.	
bei der Einfuhr	12,886763	Thlr.
dazu die Fischereien	130700	(123784 Südseefischerei, 6916 Grönland).
	<hr/>	
	13,017463	od. 32, ²² pCt. der Ges.-Einf.
bei der Ausfuhr	11,635656	(einschl. Schiffs- od. Seepr. od. 31, ¹⁴ pCt. der Ges.-Ausf.)

Von transatlantischen Ländern kamen:

	1847.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
aus den Vereinigten Staaten	3,943637	5,911527	6,564418
„ Westindien	3,004207	2,947243	3,188321
„ Süd- und Central-Amerika	1,076915	2,526324	1,922740
„ Mexico	65750	77976	145242
„ brit. Nord-Amerika	—	—	—
„ Süd-Australien und Südsee	18934	—	—
„ Ostindien und China	492017	379496	1,052420
„ Cap d. g. S., Afrika u. Can. Inf.	102628	17148	13622
	<u>8,704088</u>	<u>11,859714</u>	<u>12,886763</u>
Dazu die Fischereien	249341		130700
	<u>Zuf. 8,953429</u>		<u>13,017463</u>

Nach transatlantischen Ländern gingen:

	1847.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.
nach den Vereinigten Staaten	5,233540	8,510969	10,094284
„ Westindien	813989	468084	414448
„ Süd- und Central-Amerika	497972	676848	303988
„ Mexico	35712	204959	170477
„ brit. Nord-Amerika	141	31577	48360
„ Australien und Südsee	49145	77662	34800
„ Ostindien und China	158221	40474	39938
„ Cap, Afrika und Can. Inseln	77754	28572	43199
	<u>6,866474</u>	<u>10,039145</u>	<u>11,149494</u>
Dazu Seeproviant	—	—	486162
			<u>11,635656</u>

Wie sehr Bremens Verkehr mit transatlantischen Ländern im Ganzen in den letzten 6 Jahren zugenommen hat, zeigt folgender Ueberblick:

Jahr	Einfuhr.	Ausfuhr.
1847	8,953000 Thlr.	6,866000 Thlr.
1848	7,014000 "	6,846000 "
1849	7,539000 "	6,924000 "
1850	10,164000 "	9,650000 "
1851	11,942000 "	10,039000 "
1852	13,017460 "	11,635000 " (einschl. Fischereien)

Das Jahr 1847 war das stärkste von allen vorhergehenden Jahren.

Unter Bremens Ausfuhr nach transatlantischen Ländern im Jahre 1852 waren für:

2,317000	Thlr.	Wollentücher, größtentheils aus Sachsen u. Preußen.
408000	„	Wolle- u. Halbwollewaaren ditto ditto
1,994000	„	Baumwollenwaaren, größtentheils aus Sachsen.
524000	„	Seide und Halbseide.
470000	„	Kurze Waaren und Galanteriegegenstände.
270000	„	Spiegelglas, aus Baiern.
32000	„	Glaswaaren.
165000	„	Eisenwaaren, aus Preußen.
68000	„	Stahlwaaren, ditto.
120000	„	Spielwaaren.
121000	„	musikalische Instrumente.
153000	„	Eigarren zc.

Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ist sonach für Bremen der wichtigste von allen transatlantischen Ländern. Die Einfuhr von dort bestand im Jahre 1852:

in Tabak für	. . . . .	4,127000	Thlr.
in Baumwolle	. . . . .	1,175000	„
in Reis	. . . . .	212000	„
in Weizenmehl	. . . . .	153000	„ u. s. w.

(Siehe weiter unten Einfuhr.)

Folgende Aufstellung zeigt die Zunahme von Bremens Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten in den letzten 4 Jahren, wobei Newyork den ersten Platz einnimmt.

	1849.	1850.	1851.	1852.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
nach Newyork	4,115310	5,724104	6,015604	7,234358
„ Philadelphia	785420	1,092617	982405	941850
„ Baltimore	439580	643824	672470	705573
„ Boston	22828	93431	72211	56878
„ Charleston	10952	16580	37736	23301
„ Galveston (Texas)	10314	28324	48267	76602
„ New-Orleans	223854	328198	350406	423056
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	5,608258	7,927078	8,179099	9,951618

nach Californien			259130	93665
„ St. Louis				15461
„ Cincinnati				29083
„ Louisville				2576
„ Wisconsin				1881

Die 4 letzteren Städte liegen im Innern, daher die Ausfuhr schon in den Seestädten begriffen ist.

Die Einfuhr in Bremen aus den Vereinigten Staaten war im Jahre 1852 nach den verschiedenen Häfen wie folgt:

von Newyork	1,645879 Thlr.	(1851: 1,906886 Thlr.)
„ New-Orleans	2,453747	„ („ 1,735835 „
„ Baltimore	1,538312	„ („ 1,008260 „
„ Philadelphia	47989	„
„ Charleston (S. C.)	328370	„
„ Richmond (Va.)	406003	„
„ Wilmington (N. C.)	13886	„
„ Savannah (Ga.)	48499	„
„ Florida (Westküste)	8552	„
„ Galveston (Texas)	71940	„
	1241	„

6,564418 Thlr.

(Ueber Ein- und Ausfuhr nach den Hauptartikeln siehe weiter unten.)

Bremens Verkehr mit europäischen Staaten belief sich im Jahre 1852 auf 53,091059 Thlr. (ohne die Levante)*). Darunter war der Verkehr mit dem deutschen Hinterlande weitaus am bedeutendsten und seit 1847 in der Einfuhr im starken Zunehmen. Die Einfuhr aus den Zollvereinsstaaten betrug nämlich im Jahre 1847: 6,258576 Thlr.

1852: 13,321312 „

Die Ausfuhr war dagegen etwas weniger, nämlich nach den Zollvereinsstaaten im Jahre 1847: 9,444311 Thlr.

1852: 9,219616 „

Die Betheiligung sämmtlicher deutschen Staaten an Bremens Handel einzeln betrachtet, ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Einfuhr in Bremen im Jahre 1852:

auss Sachsen	6,109720 Thlr.
„ Preußen	5,127137 „
„ Hannover	4,728186 „
„ Oldenburg	1,010205 „

*) Der Gesamt-Verkehr mit Europa und der Levante betrug:

Einfuhr:	27,384341 Thlr.	
Ausfuhr:	25,762483 „	
	<hr/>	53,146824 Thlr.
	ab für Levante	55765 „
		<hr/>
		53,091059 Thlr.

Der Verkehr mit der Türkei und Levante betrug:

Einfuhr aus d. Levante	54971 Thlr.	auss d. europ. Türkei	192727 Thlr.
Ausfuhr nach d. Levante	794 „	nach „ „	10894 „
	<hr/>		
	55765 Thlr.		<hr/>
			203621 Thlr.

Fortsetzung der Einfuhr in Bremen.

aus Hamburg	2,803599	Thlr.
„ Lübeck	9254	„
„ Mecklenburg	22017	„
„ Schleswig-Holstein u. Lauenburg	83331	„
„ Braunschweig	580276	„
„ Kurhessen	499739	„
„ Waldeck	485	„
„ Lippe-Deilmold	8150	„
„ Schaumburg-Lippe	60986	„
„ den sächsischen Herzogthümern	254492	„
„ „ Fürstenthümern	20093	„
„ Baiern	579552	„
„ Baden	18085	„
„ Württemberg	708	„
„ Hessen-Darmstadt	54733	„
„ Frankfurt a. M.	6381	„
„ Birkenfeld	775	„
„ Oesterreich	27366	„
„ Steuerverein-Transit	185106	„
	<hr/>	
	22,190376	Thlr.

oder 55 pCt. der Gesamt-Einfuhr.

Aus Frankreich kamen	506415	„
Von der Ausfuhr aus Bremen gingen im J. 1852:		
nach Hannover	7,181697	Thlr.
„ Preußen	5,064088	„
„ Sachsen	1,557292	„
„ Oldenburg	1,852157	„
„ Hamburg	1,137043	„
„ Lübeck	27531	„
„ Schlesw.-Holstein u. Lauenburg	272636	„
„ Mecklenburg	114932	„
„ Braunschweig	583375	„
„ Kurhessen	951324	„
„ Waldeck	10438	„
„ Lippe-Deilmold	39105	„
„ Schaumburg-Lippe	37352	„
„ den sächsischen Herzogthümern	158662	„

Fortsetzung der Ausfuhr aus Bremen.

nach den sächsischen Fürstenthümern	31650	Thlr.
„ Baiern	343687	„
„ Oesterreich	1,582201	„
„ „ (im J. 1851: 787000)		
„ Baden	102215	„
„ Württemberg	52214	„
„ Nassau	38403	„
„ Luxemburg	503	„
„ Birkenfeld	12845	„
„ Hessen=Darmstadt	112338	„
„ Frankfurt am Main	124125	„
„ Steuerverein=Transit	185106	„
	<hr/>	
	21,572919	Thlr.

oder 58 pCt. der Gesamt=Ausfuhr.

Zusammen Ein= und Ausfuhr von und nach Deutsch=land im Jahre 1852: 43,763295 Thlr. od. 56,4 pCt.

Nach der Schweiz gingen von Bremen aus, land= und flußwärts, im Jahre 1852 für . 171177 Thlr.

Nach Frankreich bloß für 26804 „

In dem Zeitraum von 1847 bis 1852 hat Bremen mit dem deutschen Binnenlande für nahe an 200 Millionen Thaler Geschäfte gemacht (im Durchschnitt nahe an 33 Mill. jährlich), ein Beweis, wie werthvoll Deutschland für Bremen ist, und wie es alles aufbieten muß, um sich den freien Verkehr mit diesem Lande zu erhalten.

An Manufakturwaaren betrug Bremens Einfuhr:

	1 8 4 7.	1 8 5 1.
aus Sachsen .	1,911975 Thlr.	4,485426 Thlr.
„ Preußen .	1,550703 „	2,870357 „

Die Zunahme im Jahre 1852 betrug sonach gegen 1847 bei Sachsen 250 pCt., bei Preußen 186 pCt. Namentlich

hat die Ausfuhr sächsischer Manufakturwaaren nach den Vereinigten Staaten sehr zugenommen. Dabei ist zu bemerken, daß die Einfuhren Deutschlands in Bremen zugleich wieder die Ausfuhren Bremens sind, so wie die Ausfuhr Bremens nach Deutschland (land- und flußwärts) auch größtentheils wieder seine Einfuhr seawärts bildet.

In Bezug auf Bremens Anschluß an den deutschen Zollverein, so gilt dasselbe und mehr noch von Bremen, was ich bereits bei Hamburg bemerkt. (S. „Elbe“.) Bremen und Hamburg sind von dem deutschen Hinterlande abhängig, können ohne dasselbe nicht bestehen. Was nützte beiden Städten ihre ausgebreitete Schifffahrt, wenn sich Deutschland gegen sie absperren wollte, wenn sie für ihre Einfuhr aus überseeischen Ländern keinen Absatz nach Deutschland fänden, für ihre Ausfuhr keine Frachten aus Deutschland erhielten!

Durch das vervollständigte Netz der Eisenbahnen kann der Zollverein jetzt eben so schnell und billig den Hannoverischen Häfen Emden, Leer, Harburg, u. s. w. seine Ausfuhr nach überseeischen Ländern zuweisen, und von dort seinen Bedarf an überseeischen Produkten beziehen, während Hamburg und Bremen in ganz kurzer Zeit ihren Handel und ihre Schifffahrt bedeutend vermindert und im Sinken sehen würden. Die Verhältnisse sind anders geworden, als sie früher waren. Bremen namentlich ist jetzt vom deutschen Zollverein ganz umgeben und eingeklammert, und kann sich land- und flußwärts nach keiner Seite hin frei bewegen.

Es wäre allerdings angenehmer, wenn Deutschland und überhaupt ein jeder Staat, ohne alle Zölle sein könnte; allein wie die Sachen einmal stehen, von allen Seiten von Zolllinien umgeben, und die Zolleinnahmen einen wesentlichen Theil der Finanzen bildend, muß man sich schon einige Beschränkungen zum Vortheil des Ganzen, und zur Herbeiführung der großen Verkehrs-Einigung, gefallen lassen. Auch möchte es schon in Bremens Interesse liegen, eine Stimme im Zollverein zu haben. Was man von lästigen Zollformalitäten, von Hemmungen der freien Bewegung und der Waaren-Vertheilung, von leerwerdenden Packhäusern im Innern der Stadt spricht, sind nur geringe Nachtheile gegen die größeren, denen man durch den Nichtanschluß entgegengeht.

Im übrigen ist es dem freien Willen eines jeden Staates überlassen, sich anzuschließen oder nicht. Daß aber die Vereinstaaaten die Absonderung der Hansestädte nicht mit gleichgültigen Augen ansehen, oder eine besonders große nachbarliche Freundschaft darüber an den Tag legen, sondern eher Schwierigkeiten in den Verkehr mit denselben bringen (wie schon jetzt bemerkbar), und andere in dem Verband gelegene, und zwar sehr vortheilhaft gelegene Hafenstädte begünstigen werden, liegt in der Natur der Sache und im Interesse der Betheiligten begründet, und die neuen Verhältnisse, wenn sie einmal geordnet, möchten dann nicht so leicht wieder zu lösen sein.

Tritt Bremen dem Zollverein bei, so wird sich namentlich sein Verkehr mit Süddeutschland und der Schweiz sehr

besehen. Vermittelt der Eisenbahn kann künftig der Centner Waaren von Bremen bis an den Bodensee und umgekehrt um 2 fl. rheinisch geliefert werden, und zwar in eben so viel Tagen, als man sonst Wochen dazu gebrauchte.

Nach dem Bremer Handelsblatt vom 13. August 1853, sendet Bremen schon jetzt nach Basel:

via Köln und Mannheim, per Eisenbahn und per Schleppdampfschiff:

Baumwolle zu 36 Silber Groschen pr. 100 Pfd.		
Tabak 39	ditto	ditto.
Kaffee 46	ditto	ditto.

via Carlshafen, die Weser hinauf per Dampfer, und weiter per Eisenbahn:

Tabak, Baumwolle und Rohzucker zu 40 Sgr. pr. 100 Pfd.		
Güter erster Klasse 46	„	ditto.

Ferner von Bremen nach Frankfurt a. M. via Köln per Eisenbahn und Schleppdampfschiff:

Tabak und Baumwolle zu 23 Sgr. pr. 100 Pfd.		
Kaffee 31	„	ditto.

via Carlshafen, per Dampfer und Eisenbahn:

Tabak, Baumwolle und Rohzucker zu 24 Sgr. per 100 Pfd.		
Güter erster Klasse 27	„	ditto.

Diese Frachten sind billiger als von Hamburg aus; dagegen ist die Lieferzeit etwas länger als von Hamburg über Magdeburg nach der Schweiz.

Betheiligung der europäischen und transatlantischen Länder an Bremens Handel im Jahre 1852.

Einfuhr von Europa und Levante.

Darunter Deutschland	Thlr.	pCt. *)	Thlr.	pCt.
Zollverein	13,321312	32,97		
Steuerverein	5,923497	14,66		
Hamburg	2,803599	6,94		
Lübeck	9254	0,02		
Schl.-Holst. u. Lauenb.	83331	0,21		
Mecklenburg	22017	0,05		
Oesterreich	27366	0,07		
	<hr/>			
	22,270376	54,92		
Großbritannien	2,524946	6,25		
übrig. Europa u. Lev.	2,589019	6,61		
	<hr/>		27,384341	67,78
von transatlantischen Ländern:				
Bereinigte Staaten			6,564418	16,25
Westindien			3,188321	7,69
Mexicos Ost- und Westküste			145242	0,36
Central-Amerika (Honduras, Neu-Granada und Venezuela)			555972	1,38
Süd-Amerika (Brasilien, Argent. Rep. u. Peru)			1,366768	3,38
Madeira und Cap der guten Hoffnung			13622	0,03
Ostindien und China			1,052520	2,60
Fischereien (Südsee und Grönland)			130700	0,33
			<hr/>	
			Zusammen 40,401804	100

*) Procent-Verhältniß des Werths.

Ausfuhr nach Europa und Levante.

Darunter Deutschland	Thlr.	pCt.	Thlr.	pCt.
Zollverein	9,219616	24 ₆₅		
Steuerverein	9,218960	24 ₆₅		
Hamburg	1,137043	3 ₀₄		
Lübeck	27531	0 ₀₈		
Schl.-Holst. u. Lauenb.	272636	0 ₇₃		
Mecklenburg	114932	0 ₃₁		
Oesterreich	1,582201	4 ₂₃		
	<hr/>			
	21,572919	57 ₆₉		
Großbritannien	757540	2 ₀₃		
übrig. Europa u. Lev.	3,432024	9 ₁₇		
	<hr/>		25,762483	68 ₈₈
nach transatlantischen Ländern:				
Ver. St. (einschl. Californien m. 93665 Thlr.)			10,094284	26 ₉₉
Britisch Amerika			48360	0 ₁₃
Westindien			414448	1 ₁₁
Mexicos Ost- und Westküste			170477	0 ₄₆
Central-Amerika			174536	0 ₄₇
Süd-Amerika und Chile			129452	0 ₃₆
Madeira, Cap d. g. S. und Canar. Inseln			43199	0 ₁₂
Ostindien und China			39938	0 ₁₁
Süd-Australien			5593	0 ₁
Südsee-Inseln			29207	0 ₈
Ausrüstung der Handelsflotte			486162	1 ₃₀
			<hr/>	
			Zusammen 37,398139	100

Diese Aufstellung habe ich so geordnet, daß daraus der besondere Antheil, der auf Deutschland fällt, klar hervortritt.

Ein- und Ausfuhr von Westindien im Jahre 1852.

	Einfuhr.	Ausfuhr.
von Cuba	1,642685 Thlr.	188711 Thlr.
darunter Zucker	520667 Thlr.	
Tabak	445384 "	
Cigarren	191841 "	
Kaffee	209398 "	

F o r t s e t z u n g.

	Einfuhr.	Ausfuhr.
von Haiti	705075 Thlr.	74786 Thlr.
darunter Tabak	570690 Thlr.	
von Portorico meist Kaffee u. Tabak	628382 "	86093 "
von Jamaica	205189 "	4058 "
darunter Rum	102968 Thlr.	
Kaffee	44068 "	
Piment	42673 "	
von Java	528156 "	34158 "
darunter Reis	180000 Thlr.	
Zucker	157000 "	
Kaffee	43000 " u. f. w.	

Unter den Artikeln, welche Bremen im Jahre 1852 nach Deutschland ausgeführt, waren (nach der tabell. Uebersicht Seite 92 bis 94) folgende:

Tabak für	5,511538 Thaler.	Davon gingen
	nach Deutschland:	nach Oesterreich:
Maryland	903280 Thlr.	135796 Thlr.
Kentucky	754865 "	500585 "
Ohio	102577 "	208955 "
St. Domingo	272494 "	14064 "
Cuba	209206 "	23282 "
Savanna	103594 "	25176 "
Portorico	108601 "	25727 "
Canaster (Barinas)	189850 "	1522 "
Java	9273 "	—
Manilla	1460 "	—
Brasilien	378869 "	—
Columbien	553794 "	—
Florida	156224 "	—
Seedleaf	105266 "	10710 "
Birginien	240776 "	109862 "

F o r t f e s e n g .

nach Deutschland: nach Oesterreich:

Holländischer	1849 Thlr.	—
Kentucky (Stengel) .	65332 "	30768 Thlr.
Virginien " . . .	186681 "	85396 "
Bremer "	12664 "	1060 "
	<hr/>	<hr/>
	Zuf. für 4,356655 Thlr.	1,172903 Thlr.
Ferner fabriz. Tabak .	20007 "	—
" Bremer	19812 "	—
	<hr/>	<hr/>
	39819 Thlr.	
Savanna Cigarren	102124 "	9315 "
Bremer "	1,031549 "	1871 "
	<hr/>	<hr/>
	1,133673 Thlr.	11186 Thlr.

Zuf. 6,714236 Thlr. oder 92 pCt. von der Gef.-Tabak-Ausfuhr.

Ueber die Cigarren-Ausfuhr siehe weiter unten: „Bremens Tabakshandel“.

nach Deutschland: nach Oesterreich:

	Thlr.	Thlr.
Baumwolle	1,072560	228298
	<hr/>	<hr/>
	Zuf. 1,300858 Thlr.	
Rohzucker: Westindischer	338733	30650
Ostindischer	92784	—
Brasilian.	48539	—
	<hr/>	<hr/>
	Zuf. 510706 Thlr.	
Raffin. Zucker: fremder	28630	—
Bremer	331479	—
	<hr/>	<hr/>
	360109	
Syrup: fremder	14742	—
Bremer	90753	—
	<hr/>	<hr/>
	105495	

Fortsetzung.

nach Deutschland: nach Oesterreich:

	Thlr.	Thlr.
Kaffee	1,463692	7290
<hr/>		
Zus. 1,470984		Thlr.
Rum, Jamaica	125494	37432
Westindischer	39963	—
<hr/>		
Zus. 202689		Thlr.
Wein, französischer	534932	4794
Champagner	11426	—
ditto Bremer	8351	—
spanischer, Malaga	109872	8478
<hr/>		
Zus. 677853		Thlr.
Thee	108074	2577
<hr/>		
Zus. 110651		Thlr.
Reis	551506	2553
<hr/>		
Zus. 554059		Thlr.
Thran	220136	—
Häute und Felle	426639	—
Indigo	388263	400
Droguer. u. Apothekerw.	149816	233

Nach den verschiedenen deutschen Staaten und Staaten-
gruppen vertheilt, gingen in runden Summen, nach Oester-
reich, dem Zollverein, dem Steuerverein, Hamburg, Lübeck,
Schleswig-Holstein, Mecklenburg, im Jahr 1852:

	nach Oester- reich	nach dem Zoll- verein	nach dem Steuer- verein	nach Ham- burg	nach Lübeck	nach Schles- wig- Hol- stein	nach Meck- len- burg
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Tabak .	1,192000	3,124000	1,147000	130000	8000	180000	40000
Eigarren fremde	9000	88000	25000	10000	1000	—	—
„ Bremer	2000	834000	78000	96000	10000	2000	9000
Baumw.	228000	808000	55000	—	—	—	—
Kaffee .	7000	685000	723000	55000	—	—	—
Zucker .	31000	148000	605000	1000	—	31000	41000
Wein .	13000	203000	442000	19000	2000	—	1000
Reis . .	2000	331000	201000	14000	—	—	5000
Ehran .	—	93000	126000	—	—	—	—
Farbstoffe	—	235000	322000	44000	—	—	—

Nach Oesterreich hat sich sonach die Ausfuhr von Bremen
im Jahre 1852 auf 1½ Million Thlr. gehoben, und im
Jahre 1853 ohne Zweifel noch vermehrt.

Uebersicht von Bremens Seehandel nach den Hauptartikeln der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1852.

(S. „Tabell. Uebers. über den Bremisch. Handel für 1852. S. 5 bis 23.)

Einfuhr seawärts.

	Gewicht.	Werth.
Tabak (roher) . . .	59,764145 Pfd.	
„ Stengel . . .	9,115227 „	
	<hr/>	
	zusf. 68,879372 Pfd.	6,894220 Thlr.
	(Davon kamen auch landwärts etwa 1 Mill. Pfd.)	
	Im J. 1851 wurden in Bremen eingeführt 33,393839 Pfd. roher Tabak im Werth von 4,761122 Thlr.	
Fabrikirter Tabak . .	48532 Pfd.	9131 Thlr.
Cigarren	11,422000 Stck.	208707 „
	Davon 9,579000 Stck. aus Havanna im Werth von 191841 Thlr.	
Kaffee	12,440097 Pfd.	1,587485 Thlr.
	(Früher war die Einfuhr stärker. Im Jahre 1832 betrug solche 29,098548 Pfd. im Werth von 2,498939 Thlr. Gold. Hamburg hat in diesem Artikel jetzt den Vorsprung.)	

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werbh.
Zucker (roher)	18,397311 Pfd.	1,080887 Tblr.
(Davon bestand etwa die Hälfte aus Westindischem Zucker und $\frac{1}{3}$ aus Brasilianischem; circa 280000 Pfd. kamen landwärts. Viel Zucker wird in Bremen raffinirt.)		
Syrup	346876 Pfd.	13372 Tblr.
Rum	2808 Orhft.	128564 "
(In Rum concurrirt jetzt Bremen mit England, seitdem Bremer Handlungshäuser auf der Insel Jamaica eigene Commanditen errichtet haben.)		
Wein	—	510000 Tblr.
(Bremens Weinhandel gehört zu den bedeutendsten der Nordseehäfen, namentlich in Bordeauxwein. Auch mouffirende Weine, unter dem Namen Champagner, werden jetzt in Bremen bereitet und ausgeführt. S. Ausfuhr.)		
Cognac	291 Orhft.	14760 Tblr.
Arrak	869 "	30092 "
Genever	283 "	6885 "
(Der holländische Genever wird jetzt auch in Bremen verfertigt. Siehe weiter unten Ausfuhr.)		
Reis	22,652004 Pfd.	676850 Tblr.
(Bedeutende Zunahme seit 1850. Im Jahre 1850 bloß 10,398254 Pfd.)		
Pfeffer	757026 Pfd.	69114 Tblr.
Piment	531591 "	63557 "
Cacao	221432 "	19358 "
Thee	296711 "	123927 "
Korinthen	1,148364 "	60151 "
Rosinen	1,023069 "	57039 "
Seringe	4616 "	41194 "

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werbh.
Mahagoniholz	1,486293 Pfd.	38803 Thlr.
Cedernholz	7,452921 „	171452 „
Bau- und Nutzholz:		
Eichen, Tannen u.	162760 Cub.-F.	45101 „
Diele	436000 Stk.	131038 „
Slabholz	130000 „	10791 „
Potafche	2,086559 Pfd.	125837 „
Soda	610910 „	10376 „
Kali	1,083751 „	30776 „
Hanf	721590 „	62702 „
Wachs	62811 „	23844 „
Leinsaamen 6682½ Ton.,	95 Last.	75465 „
Rübsaamen	351 „	50163 „
Weizen	1689 „	201186 „
Roggen	9879 „	818903 „
Hafer	1465 „	64232 „
Weizenmehl	4,536616 Pfd.	156953 „
Butter	963950 „	157902 „
(Außerdem kamen 2,244721 Pfd. Butter landwärts.)		
Häute, getrocknete	1,709000 Pfd.	259252 Thlr.
„ gesalzene	812000 „	67074 „
Felle und Pelzwerke	288433 „	117785 „
Harz	3,063000 „	29035 „
Thran	13193½ T.	292811 „
(Im Jahre 1850: 20191 Tonnen.)		
Salpeter (roher)	461806 Pfd.	27561 „

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Gewicht.	Werth.
Talg	320095 Pfd.	30403 Thlr.
Theer	4884 $\frac{1}{2}$ E.	22093 "
Wallfischbarden . .	67327 Pfd.	46326 "
Schwefel (roher) . .	1,416109 "	21242 "
Terpentinöl	178307 "	16753 "
Baum- oder Olivenöl	113974 "	18146 "
Palmöl	134228 "	10804 "
Cocusöl	257829 "	27730 "
Rüböl	1,284768 "	122735 "
Leinöl	951323 "	80080 "
Indigo	209446 "	357985 "
Blauholz	5,026973 "	75230 "
Gelbholz	1,594248 "	27725 "
Roßholz	1,590934 "	60827 "
Verschied. Farbwaaren	—	47627 "
Droguerien und Apothekerwaaren		75523 "
Gummischuhe und Gummifabrikate		132128 "
Roßeisen	8,459717 Pfd.	67299 "
Stangeneisen	8,349015 "	220161 "
Gusseisen	654144 "	25824 "
Eisenblech	1,358165 "	40469 "
Weißblech	2214 Ristn.	18787 "
Eisenbahntheile . . .	6,594562 Pfd.	159303 "
Münzmetall (altes und neues)	413769 "	97785 "
Kupfer (altes u. neues)	169289 "	43830 "

Fortsetzung der Einfuhr seewärts.

	Werth.
Eisen- und Metallwaaren	660000 Thlr.
Steingut, feines	60564 "
Glaswaaren	387133 "
Kurze Waaren und Galanteriewaaren, einschließlich Uhren	30502 "
Baumwolle 24121 Bll. od. 8,614638 Pfd.	1,219979 Thlr.
(Im Jahre 1851: 26871 Ballen im Werth von 1,829000 Thaler.)	
Baumwollengarn (Twiste) 417719 Pfd.	95942 Thlr.
Leinengarn 61625 "	17489 "
Wollengarn 35625 "	34630 "
	Ges.=Einfuhr land- u. seewärts.
Baumwollenwaaren 23148 Thlr.	2,606419 Thlr.
Wolle u. Halbwollewaaren 32212 "	1,265012 "
Seide u. Halbseidewaaren 30307 "	694725 "
Leinen und Leinenwaaren 9049 "	522184 "
Wollentücher 1000 "	2,984530 "
Segeltuch 13669 "	265372 "
Manufakturwaaren überh. 90323 "	1,914155 "
u. s. w. u. s. w.	

Bremens Gesamt-Einfuhr seewärts betrug im Jahre 1852: 19,528576 Thlr. Davon kamen:

von transatlant. Häfen	13,017463 Thlr.
„ europäischen „	6,511113 "
	<hr/> 19,528576 "

Im Jahre 1851 betrug die Summe: 17,874420 Thlr.

Bremens Ausfuhr seewärts 1852. *)

(S. „Tabellarische Uebersicht des Bremer Handels. S. 41 bis 53.)

I. Deutsche Erzeugnisse und Fabrikate.

Baumwollenwaaren 2,221701 Thlr. Darunter waren für

1,964063 Thlr. aus Sachsen.
81042 " " Preußen.
34438 " " Baiern.
20443 " " den sächs. Herzogthümern.
31165 " " Hannover.
8918 " " Oldenburg.
54545 " " der Schweiz.
5900 " " Oesterreich ic.

Das meiste geht nach den Vereinigten Staaten.

Nach Soetbers Aufstellung (in Hübners Jahrbuch 2r Jahrg.) erhielt Bremen:

	1847.	1852.
aus Sachsen: Baumwollenwaaren	1,096200 Thlr.	2,132492 Thlr.
" Preußen:	234448 "	190982 "
" Sachsen: Wollenwaaren . .	122432 "	1,445505 "
" Preußen:	211821 "	1,353250 "

Spizen 72849 Thlr. aus Sachsen.

Leinen u. Leinenw. 203991 Thlr.

Drell . . . 183689 "

zus. 387680 Thlr. Darunter waren für:

182901 Thlr. aus Hannover.
63611 " " Sachsen.
55664 " " Preußen.
35357 " " Kurheffen.
9206 " " Lippe.

*) Manches von der Einfuhr aus dem deutschen Hinterlande blieb in Bremen, anderes wurde wieder landwärts ausgeführt, daher die Gesamt-Einfuhr stärker erscheint, als die Ausfuhr seewärts.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Früher war die Ausfuhr von Leinen weit bedeutender. Nach v. Reden (Königr. Hannover, 2r Thl. S. 143) wurden im Jahre 1838 ausgeführt für 3,445000 Thlr. Leinen.

Darunter für	1,059000	Thlr.	aus Hannover.
	936000	" "	Schlesien.
	587000	" "	Sachsen.
	471000	" "	Pr. Westph.
	254000	" "	Kurbessen.

Segeltuch 99453 " Darunter waren

68295	Thlr.	aus Preußen.
30033	" "	Hannover.

Ferner: 23875 " " Bremen.

Leinene Säcke 97323 Stück 16881 Thlr. aus Kurbessen.

Tauwerk, neues . . . 32951 "

Seide= u. Halbscheidewaaren 601239 " Darunter waren

397179	"	aus Preußen.
150394	" "	Sachsen.
36111	" "	Oesterreich.
7405	" "	Baden.
3195	" "	der Schweiz.

Seidene Bänder . . . 18523 Thlr. Darunter waren

18084 Thlr. aus Preußen.

Wolle= u. Halbwollewaaren 559476 Thlr. Darunter waren

210405	Thlr.	aus Preußen.
215645	" "	Sachsen.
31857	" "	den sächs. Herzogthümern.
24800	" "	Hannover.
16052	" "	Frankfurt a. M.
54013	" "	Oesterreich.

Wollen=Tuch 2,461637 Thlr. Darunter waren

1,360814	Thlr.	aus Sachsen.
992862	" "	Preußen.
91788	" "	Oesterreich.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

	6568 Thlr.	aus	Braunschweig.
	4290	" "	Baiern.
	4200	" "	Frankfurt a. M.
	815	" "	Hannover.
	300	" "	Kurhessen.

Band- und Bandwaaren:

von Baumwolle . .	34521 Thlr.	aus	Preußen.
" . .	1760	" "	Sachsen.
" . .	856	" "	Hannover.
ditto von Seide . .	18084	" "	Preußen.
	379	" "	Sachsen.
ditto von Wolle . .	4957	" "	Preußen.
ditto von Leinen . .	13810	" "	Preußen.
ditto gemischte . . .	10300	" "	Preußen.
	137	" "	Hannover.
Wollengarn 24810 Pfd. .	26353	" "	Preußen.

Manufakturwaaren überhaupt 193026 Thlr.

(ohne 295403 " aus England
gekommene). Darunter waren

	88517 Thlr.	aus	Preußen.
	45532	" "	Sachsen.
	29833	" "	Oesterreich.
	8071	" "	Baiern.
	14441	" "	Hannover.
	3664	" "	Braunschweig.

Messingwaaren u. Metallwaaren 40884 Thlr. Darunter
waren 3085 Thlr. aus Oesterreich.

	15156	" "	Baiern.
	13178	" "	Preußen.

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Eisen- und Stahlwaaren 375782 Thlr. Darunter waren

	211117 Thlr. aus Preußen.
70561 "	Stahlwaaren aus Preußen.
15761 "	Gusseisen " Hannover.
4278 "	ditto " Bremen.
ohne 36472 "	Eisenbahntheile " England.

Lederwaaren 24032 Thlr.

Lackirtes Leder 19185 Pfd. 29370 "

Gegerbtes " 94145 " 36208 "

Glaswaaren.

Spiegelglas 271108 Thlr. aus Baiern.

32128 " " Hannover.

3071 " a. d. sächs. Herzogth.

Spiegel 4437 " aus Baiern.

Fensterglas 6142 " " Preußen.

3837 " " Belgien.

Flaschen 1,421618 Stk. 38647 " " Kurhessen.

Demijohns 120936 " 31224 " " ditto.

6344 " " Preußen.

Diverse Glaswaaren . . 36875 " " Oest. (Böhm.)

36011 " " Preußen.

5092 " " Kurhessen.

7122 " " Sachsen.

2266 " " d. Lippischen.

1982 " " d. Hannovers.

2109 " " Frankf. a. M.

1708 " " Baiern.

(Gesamtbetrag der Glaswaaren-Ausfuhr 502812 Thlr.)

(Fortsetzung der Ausfuhr seawärts.)

Holzwaaren.

Eigarrenkisten u. Bretter	10336	Thlr.	
Goldleisten	3668	„	aus Preußen.
Feine Holzwaaren	8053	„	„ Sachsen.
	2875	„	a. d. sächs. Herzogth.
	2420	„	aus Baiern.
Spielwaaren	21910	„	aus Sachsen.
	92453	„	a. d. sächs. Herzogth.
	9744	„	aus Baiern.
Korbwaaren	47108	„	„ ditto.
	8055	„	„ Preußen.
	4008	„	a. d. sächs. Herzogth.

(Gesamtausfuhr der Holzwaaren seawärts 260865 Thlr.)

Fässer 15410 Stck. 38269 Thlr.

Kurze Waaren u. Galan-

teriew. (einschl. Uhren) 610379 „ Darunter waren

252466	Thlr.	aus	Baiern.
94736	„	„	Preußen.
90116	„	„	Oesterreich.
61761	„	„	Sachsen.
30167	„	„	den sächs. Herzogth.
18721	„	„	Baden.
13929	„	„	Hannover.
8387	„	„	Kurhessen.
4214	„	„	Frankfurt a. M.
3585	„	„	d. Großherz. Darmstadt.
2900	„	„	der Schweiz.

Pelzwerk verarbeitetes . 42245 Thlr.

ditto rohes 145382 „

(Fortsetzung der Ausfuhr seewärts).

Häute getrocknete	844286 Pfd.	. . .	121866 Thlr.
ditto gesalzene	258451 "	. . .	24328 "
Seife, braune Delseife	1803 Tonnen	.	28587 "
Eigarren	61,300000 Stück.	Darunter	
35,913000 Bremer	im Werth von		
265976 Thlr.	. . . . .		401545 "

(Die meisten Bremer Eigarren gehen landwärts nach Deutschland. Im Jahr 1852 133,390000 Stk. im Werth von 1,020592 Thlr.)

Fabrikirter Tabak	206785 Pfd.	. . .	24024 Thlr.
Raff. Zucker (Bremer)	2,327166 Pfd.	.	180294 "
Syrup ditto	1,816616 "	.	66296 "
Bremer Champagner	55728 ganze Fl.	}	28321 "
	4480 halbe "		
Rheinwein	98 Ohm	. . . . .	14497 "
Sprit, deutscher	1132 Orbst.	. . .	49734 "
Genever, Bremer	1309 "	}	37776 "
	54966 Krüge, 9842 Fl.		

Lebensmittel:

Butter	. . . . .	520060 Pfd.	.	92919 Thlr.
				(Im Jahr 1850: 1,029333 Pfd.)
Käse	. . . . .	220389 Pfd.	.	23217 "
Schensfleisch	. . . . .	676386 "	.	56417 "
Schinken	. . . . .	613588 "	.	78287 "
Speck	. . . . .	750331 "	.	89026 "
Schiffsbrod	. . . . .	1,323584 "	.	49747 "
Weizenmehl	. . . . .	1,598010 "	.	55685 "
Weizen	. . . . .	2649 Last	.	326893 "

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Roggen	2338 Last	. 203865 Thlr.
Gerste	149 "	. 11643 "
Erbsen	218 "	. 24020 "

2. Fremde Erzeugnisse.

Kaffee	3,363070 Pfd.	. 443807 Thlr.
Zucker, roher	3,388543 "	. 244700 "
Raffin. fremder	173751 "	. 15845 "
Tabak, roher	16,899566 "	. 2,095009 "
ditto, Stengel	3,265012 "	. 111011 "

(Die Gesamt-Tabakausfuhr von Rohtabak see- und landwärts betrug 5,821000 Thlr.)

Cigarren. S. vorher S. 81.

Wein, französischer	5493 Orhoft	} 183500 Thlr.
	220154 ganze Fl.	
	14686 halbe "	
Champagner	6483 ganze Fl.	} 8673 "
	5194 halbe "	
Spanischer	1255 Orhoft	} 54775 "
	11584 ganze Fl.	
Rum	793 "	. 60361 "
Thee	107811 Pfd.	. 41166 "
Korinthen	1,446241 "	. 124626 "
Pfeffer	300606 "	. 3134 "
Piment	110590 "	. 13459 "
Thran	8461 Tonnen	. 178761 "
Wallfischbarden	48665 Pfd.	. 34399 "
Verschiedene Farbwaaren . . . . .		. 79909 "

Fortf. der Ausfuhr seawärts (fremde u. einheim. Erz).	
Droguerie = und Apothekerwaaren . . .	182538 Thlr.
(im Jahr 1851: 222560 Thlr.)	
Oelfuchen	1,452385 Pfd. . . 16280 Thlr.
Leinöl	286246 " . . 25210 "
Rüböl	248921 " . . 25698 "
Talg	123756 " . . 13694 "
Schafwolle	80819 " . . 20198 "
Knochen	2,018421 " . . 23197 "
Lumpen	1,771469 " . . 79756 "
(im Jahr 1850: 4,018909 Pfd.)	
Soda	446946 Pfd. . . 10633 Thlr.
Blei	1,261391 " . . 60731 "
Bau- und Nutzholz	1,020992 Cub.=F. 202204 "
Diele	113350 Stück . . 29884 "
Steinwaaren (Klitter)	19218 "
(davon 16860 Thlr. aus den sächs. Herzogth.)	
Töpferwaaren und irdene Pfeifen . . .	77669 Thlr.
Steingut, feines, darunt. englisches	21977 } 28273 "
deutsches		6296 }
Porzellanwaaren	58224 "
(darunter 28621 Thlr. aus den sächs. Herzogth.	
17642 " " d. Königr. Sachsen.)	
Parfümerien und Essenzen	24265 Thlr.
Papier und Tapeten	35078 Thlr.
(darunter 27849 Papier)	
Wachstuch	6381 "
Gemälde und Lithographien	50986 "
Möbel	44567 "
Bücher und Musikalien	149565 "

Fortsetzung der Ausfuhr seewärts.

Musikalische Instrumente (Fortepianos)		27491	Thlr.
(darunter 10285 Thlr. aus Sachsen, 7196 Thlr. aus Bremen)			
Musi-Instrumente überhaupt		140040	Thlr.
(darunter 112467 Thlr. aus Sachsen, 12451 Thlr. aus Baiern)			
Mathematische und optische Instrumente		22583	Thlr.
Blauholz	5,064736 Pfd.	71499	„
Gelbholz	1,237826 „	19800	„
Rothholz	704972 „	26284	„
Baumwolle	227467 „	35121	„
Roheisen, schottisches	1,805656 „	12459	„
englisches	666368 „	6025	„
Stangeneisen, schwed.	2,013320 „	68631	„
engl.	1,316248 „	28755	„
Auswanderergut (15392 Colli)		1,116927	„

u. s. w. u. s. w.

Gesamtausfuhr seewärts im J. 1852: 18,969230 Thlr.

Davon gingen nach transatlantischen Ländern 11,635656 Thlr.

 „ europäischen „ 7,333574 „

Man bemerke hierbei, daß diese Zahlen bloß von solchen Waaren zu verstehen sind, die in Bremen zur **See** ausgeführt wurden.

Der Bremer wie der Hamburger Handel beruhen, wie bereits erwähnt, hauptsächlich auf der Ausfuhr nach und der Einfuhr von Deutschland. Beide Häfen führen fast alles, was zur See eingeht, wieder nach dem deutschen Hinterlande aus, und ebenso geht umgekehrt wieder seewärts, was aus Deutschland kommt.

Folgende Aufstellung gibt einen Ueberblick des Handels- und Schiffahrtsverkehrs der beiden Häfen.

Vergleichende Uebersicht

des Handels- und Schifffahrtsverkehrs
von **Hamburg** und **Bremen** im Jahr 1852.

Hamburg.

Bremen.

Seeschiffahrt (ohne Ballastschiffe).

Angekommen mit Ladung:

	Sch.	Lasten v. 4000 Pfd.	Sch.	Lasten v. 4000 Pfd.
von transatlant. Häfen	480	74800	389	85656
„ europ. Häf. u. Levante	3557	318275	2127	88349
	4037	393075	2516	174005
abgegangen mit Ladung:				
nach transatlant. Häfen	475	72888	407	104536
„ europ. Häf. u. Levante	1869	186117	1997	59623
	2344	259005	2404	164159

Demnach war die Lastenzahl der Schiffe im transatlantischen Verkehr stärker in Bremen als in Hamburg, was besonders der bedeutenden Auswanderung zuzuschreiben; dagegen im allgemeinen Seeverkehr, namentlich mit europäischen Ländern (Großbritannien, Frankreich, Holland u.) in Bremen bedeutend geringer.

Die Gesamtzahl der Schiffe (beladen und unbeladen), welche im Jahr 1852 Hamburgs und Bremens Schiffahrt

beschäftigte, betrug		Sch.	Lasten v. 4000 Pfd.
in Hamburg		8920	84343
in Bremen		6090	419195

**Werth der Gesamt-Ein- und Ausfuhr
von Hamburg und Bremen im Jahr 1852
in Mark Bco.**

Einfuhr in Hamburg			in Bremen	
		pCt.		pCt.
seewärts	236,192830		seewärts	42,962870
landw.	155,835990		landw.	45,921110
	<u>392,028820</u>	81,5	<u>88,883980</u>	18,5
Ausfuhr von Hamburg			von Bremen	
seewärts	161,705520		seewärts	41,732300
landw.	210,789930		landw.	40,543600
	<u>372,495450</u>	81,9	<u>82,275900</u>	18,1
Gesamt-Handel	764,524270	81,7	171,159880	18,3
Zus. 935,684150 M. Bco. oder an 470 Mill. Thlr. Pr.				

**Versicherungen gegen Seegefahr
in Hamburg und Bremen.**

In Hamburg.		In Bremen.		
Jahr	Thlr.	Jahr	Thlr. Gold *)	Preuß. Et.
1847	180,558650	1847	29,401735	od. 32,433878
1848	124,896750	1848	22,680300	„ 25,170313
1849	140,578600	1849	24,898000	„ 27,699025
1850	156,343300	1850	26,712814	„ 29,718006
1851	158,413250	1851	30,674000	„ 34,508250
1852	165,601750	1852	30,632155	„ 33,695370

(S. Tabell. Uebersicht v. Bremen für 1852 S. 188.)

*) 100 Thlr. Gold in Bremen = 112½ Thlr. Et.
300 Mark Bco. in Hamburg = 150 Thlr. Et.

Nach transatlantischen Häfen wurden, dem Werthe nach, verschifft:

von Hamburg	von Bremen u. der Weser
50,214600 M. Bco. 66,2 pCt.	25,598840 M. Bco. 33,8 pCt.
(Vergl. damit S. 56.)	

Von dieser transatlantischen Ausfuhr kamen von je 100 Mark Bco.

	auf Hamburg	auf Bremen
	pCt.	pCt.
nach Australien, China und Ostindien	95,9	4,1
„ Afrika	83,9	16,1
„ Californien	85,5	14,5
„ Amerikas übriger Westküste	96,3	3,7
„ Brasilien	97,9	2,1
„ den Vereinigten Staaten	23,0	77,0
„ Britisch Nordamerika	90,6	9,4
„ Central-Amerika	85,4	14,6
„ Mexikos Ostküste	100,0	0,0
„ Haiti	77,3	22,7
„ Cuba	90,4	9,6
„ St. Thomas und Portorico	93,8	6,2
„ Trinidad, Jamaica und Curaçao	78,7	21,3
„ den La Plata-Staaten	100,0	0,0

Die Zunahme im Jahr 1852 (gegen 1851) war in der Gesamt-Ein- und Ausfuhr bei Hamburg 7 1/2 pCt., bei Bremen 10 1/2 pCt. dem Werthe nach. Dagegen ist der Hamburger Handel bei der Ein- und Ausfuhr mehr als das 4fache höher im Werth als der Bremische.

Im Durchschnitt der vorhergehenden 5 Jahre von 1846 bis 1850 stellt sich (nach-Soetbeer) der Gesamtverkehr beider Häfen folgendermaßen heraus:

	Einfuhr.	Ausfuhr.
für Hamburg	80,57 pCt.	81,07 pCt.
„ Bremen	19,43 „	18,23 „

Seeschiffverkehrsverkehr von Bremen in den Jahren 1851 u. 1852 nach Herkunft u. Bestimmung.

Eingelaufene Schiffe von Europa und der Levante:

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
von Großbrit. u. Irland	364	34400	498	44514
„ Rußland	125	10374	125	11582
„ Holland	217	9662	152	7047
„ Norwegen	148	5656	171	6367
„ Schweden	25	1438	31	1835
„ Belgien	17	1631	39	5469
„ Frankreich	50	3991	51	4617
„ Spanien	6	362	6	395
„ Portugal	9	775	4	295
„ Sicilien	6	610	8	617
„ Triest (Oesterr.) . . .	1	100	3	301
„ den Ionischen Inseln	1	75	1	90
„ Griechenland	1	60	—	—
„ Sardinien	—	—	1	60
„ d. europäischen Türkei	8	1038	28	2696
„ der Levante	3	249	4	350
„ Egypten	—	—	1	120
„ Dänemark	18	490	17	298
„ Preußen	136	6968	66	3232
„ Mecklenburg	6	188	10	371

Eingelaufene Schiffe von transatlant. Häfen: (Fortf.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Lasten.	Sch.	v. Lasten.
von Cuba	57	8240	51	7212
„ Haiti	16	2137	21	2444
„ Jamaica	5	518	7	686
„ Portorico	23	2879	20	2271
„ St. Thomas (dir. u. ind.)	2	215	—	—
„ Mexikos Ostküste . .	3	334	8	1214
Westküste	2	234	3	380
„ Chile	—	—	1	130
„ Brit. Honduras . . .	—	—	1	99
„ Venezuela	11	1239	15	1691
„ Neu-Grenada	1	170	2	240
„ Brasilien	50	6016	39	4789
„ d. Argentinisch. Republ.	5	613	3	527
„ Peru und Ecuador . .	2	349	1	50
„ d. Canarischen Inseln	1	55	—	—
„ Cap	—	—	1	200
„ Calcutta	—	—	2	564
„ Arracan	1	360	7	2079
„ Singapore	1	240	2	652
„ Manilla u. Canton	2	285		
„ Java und Celebes . .	4	995	11	2797
„ Sumatra	—	—	1	184
„ Balli Padang	1	262	—	—
„ China	—	—	1	242
Walfischfänger	14	1892	17	2518
	331	67804	393	86383

Unter den eingelaufenen Walfisch- und Robbenfängern waren

	im Jahr 1851			im Jahr 1852		
	Sch.	m. Last	M.	Sch.	m. Last	M.
von Grönland	12	1542	501	14	1922	610
von der Südsee	1	330	35	2	576	69
vom Heringsfang	1	20	5	1	20	5

Gesamtzahl der eingelaufenen Schiffe (einschließlich der
Walfisch- und Heringsjäger).

	1 8 5 1.			1 8 5 2.		
	Sch.	Last.	Wth.d.Lad. Tblr.	Sch.	Last.	Wth.d.Lad. Tblr.
von Europa						
u. d. Levante	2188	83046	5,932913	2127	88349	6,511113
von transat-						
lant. Häfen	330	67624	11,941507	389	85656	13,017463
	<hr/> 2518	<hr/> 150670	<hr/> 17,874420	<hr/> 2516	<hr/> 174005	<hr/> 19,528576
Dazu eingel.						
Sch. in Ballast	410	20933		449	30812	
	<hr/> 2928	<hr/> 171603 u. 15240 M.	<hr/> 2965	<hr/> 204817 u. 17172 M.		

Ausgelaufene Schiffe nach europäischen Häfen:

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Großbrit. u. Irland	357	29239	467	33137
„ Rußland	132	11022	125	10191
„ Holland	198	6114	176	5256
„ Norwegen	168	8382	205	9554
„ Schweden	26	1763	28	1773
„ Belgien	2	75	2	96
„ Frankreich	4	350	6	690
„ Spanien	11	1164	12	1303
„ Portugal	9	918	7	767
„ Sicilien	2	155	2	120
„ d. europäischen Türkei	13	1161	15	1437
„ der Levante	2	159	1	95
„ Dänemark	55	2003	55	1723
„ Preußen	192	10008	124	6042
„ Mecklenburg	13	398	19	643

Ausgelaufene Schiffe nach europäischen Häfen: (Fortf.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Lübeck	10	290	3	73
„ Schleswig-Holstein	95	1890	109	1912
„ Hamburg	437	10018	476	10006
„ Helgoland	27	73	29	97
„ Hannover	666	9883	590	9680
„ Oldenburg	153	2392	191	2918
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2572	97457	2642	97513
Darunter waren leer	825 Sch.		645 Sch.	

Nach transatlantischen Häfen:

	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach den Ver. Staaten:				
Newyork	139	38674	189	52400
Neworleans	32	13592	49	20033
Baltimore	29	8191	52	14505
Philadelphia	14	2229	11	2162
Galveston u. Indianola	12	1612	21	3441
Charleston	2	350	1	240
Wilmington	—	—	1	71
Californien	7	995	3	511
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	235	65643	327	93363*)
nach Britisch Nordamerika	1	124	12	2517
„ Cuba	22	2976	26	4012
„ Haiti	8	722	5	463
„ Jamaica	5	525	7	839

*) Unter den im Jahr 1852 von Bremen und Bremerhäfen abgegangenen Schiffen mit Auswanderern nach den Vereinigten Staaten waren:

Ausgelaufene Schiffe nach transatlant. Häfen: (Fortf.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Portorico	10	1140	11	1271
„ St. Thomas	12	1527	15	1894
„ Mexikos Ostküste	3	244	—	—
„ Westküste	1	135	—	—
„ Central = Amerika	3	309	1	99
„ Venezuela	15	1630	13	1507
„ Neu = Granada	1	90	1	125
„ Brasilien	18	2048	23	3053
„ d. Argentinisch. Republ.	4	475	4	565
„ Chile	—	—	1	228
„ Peru	7	1761	1	205
„ d. Canarischen Inseln	1	55	1	50
„ den Cap Verd = Inseln	2	250	1	148
„ Madeira	—	—	1	80
„ d. Cap d. guten Hoffn.	—	—	2	585
„ Ceylon	—	—	1	184
„ Calcutta	—	—	3	835
„ Arracan	—	—	1	201
„ Singapore	4	1025	—	—
„ Java	1	139	2	544
„ China	—	—	2	850

209 Schiffe unter			Bremer	Flagge,
39	„	„	Amerikanischer	„
30	„	„	Englischer	„
26	„	„	Oldenburgischer	„
12	„	„	Hannoverscher	„
3	„	„	Preussischer	„
3	„	„	Holländischer	„
2	„	„	Russischer	„
1	„	„	Schwedischer	„
1	„	„	Belgischer	„
1	„	„	Mecklenburgischer	„

Ausgelaufene Schiffe nach transatlant. Häfen: (Fortf.)

	1851.		1852.	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
nach Süd-Australien . .	1	262	3	667
„ den Sandwich-Inseln	1	201	1	42
„ Grönland = Fischerei .	13	1722	15	2042*)
„ Südsee = „	2	644	2	576
„ Herings = „	1	20	1	20
	<hr/>		<hr/>	
	371 Sch. 83667 Z.		483 Sch 116865 Z.	
	einschließlich 87 leer,		einschließl. 76 leer,	
	darunter 16 für Fischerei,		darunter 18 für Fischerei,	
	29 nach Newyork,		13 nach St. Thomas,	
	6 „ Neworleans,		12 „ Brasilien,	
	9 „ St. Thomas,		2 „ Nework,	
	8 „ Portorico ic.		4 „ Cuba ic.	
Zuf. europ. u. transatlant.	2943	181124	3125	214378
		u. 15893 M.		u. 18021 M.

Gesammtzahl der ausgelaufenen

	Sch. m. Last.		Wth. d. Lad.	
nach Europa				
u. d. Levante	1747	57323	6,841443	1997
n. transatl. S.	284	68874	10,039145	407
	<hr/>		<hr/>	
	2031	126197	16,880588	2404
Dazu i. Ball.	912	54927		721
	<hr/>		<hr/>	
	2943	181124		3125
				214378

Demnach gingen mehr unbeladene Schiffe von Bremen ab als unbeladene dort ankamen.

*) Unter den im Jahr 1852 ausgelaufenen Wallfisch- und Robbenfängern waren 8 Schiffe mit 945 Last unter Oldemb. Flagge,
 6 „ „ 910 „ „ Hannov. „
 3 „ „ 763 „ „ Bremer „
 und 1 Heringsf. „ 20 „ „ Oldemb. „

Bremens Seeschiffahrtsverkehr nach der Nationalität der Schiffe in den Jahren 1851 und 1852.

Bezeichnung der Flaggen.

		Angekommen:			
		1851.		1852.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
unter	Bremischer . . .	301	56248	352	71282
"	Englischer . . .	124	14824	162	22177
"	Holländischer . . .	295	12896	226	9124
"	Norwegischer . . .	69	2559	62	1823
"	Schwedischer . . .	22	1941	28	2653
"	Russischer . . .	25	3418	12	1193
"	Preussischer . . .	18	1835	17	2085
"	Dänischer . . .	97	4040	125	4454
"	Schlesw. = Holstein.	28	489	1	22
"	Mecklenburgischer .	5	570	7	639
"	Lübecker	3	390	1	120
"	Hamburgischer . . .	58	2462	53	2179
"	Hannoverischer . . .	1428	31012	1390	37301
"	Oldenburgischer . . .	379	20042	448	25238
"	Belgischer	3	365	4	220
"	Französischer . . .	27	1906	12	935
"	Spanischer	9	826	18	1642
"	Portugiesischer . . .	3	215	—	—
"	Sardinischer	—	—	2	290
"	Neapolitanischer . .	1	140	—	—
"	Oesterreichischer . .	2	475	—	—
"	Nordamerikanischer	21	13854	41	14718
"	Mexikanischer . . .	2	210	2	270
"	Benezuelischer . . .	3	366	1	206
"	Brasilianischer . . .	1	120	—	—
"	Argentinischer . . .	3	310	1	90
"	Peruanischer	1	90	—	—
		2928	171603	2965	204817
			u. 15240 M.		u. 17172 M.

Bezeichn. d. Flaggen nach d. Nation. d. Schiffe. (Fortf.)

Abgegangen:

	1851.		1852.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.
unter Bremischer . . .	334	61917	367	74775
„ Englischer . . .	119	15124	161	21806
„ Holländischer . . .	269	11837	251	10376
„ Norwegischer . . .	64	2886	60	1690
„ Schwedischer . . .	21	1751	29	2647
„ Russischer	17	1997	14	1459
„ Preussischer	19	2212	15	2171
„ Dänischer	94	3767	142	5111
„ Schleswig = Holstein.	24	462	—	—
„ Mecklenburgischer .	5	695	9	889
„ Lübecker	3	395	1	120
„ Hamburgischer . . .	66	3345	47	1724
„ Hannoverischer . . .	1420	31680	1470	37459
„ Oldenburgischer . .	408	22812	479	28500
„ Belgischer	3	365	4	266
„ Französischer . . .	31	2122	12	929
„ Spanischer	9	863	16	1486
„ Portugiesischer . . .	3	266	—	—
„ Sardinischer	—	—	2	291
„ Neapolitanischer . .	1	140	—	—
„ Oesterreichischer . .	2	475	—	—
„ Nordamerikanischer .	23	15067	43	22184
„ Mexikanischer . . .	2	220	2	270
„ Venezuelischer . . .	2	286	1	225
„ Brasilianischer . . .	1	120	—	—
„ Argentinischer . . .	2	220	—	—
„ Peruanischer	1	100	—	—
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	2943	181124	3125	214378
		u. 15893 M.		u. 18021 M

Im Jahr 1847 (dem bedeutendsten aller vorhergehenden Jahre)

	kamen an:		gingen ab:	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.
unter Bremischer Flagge .	389	64181	430	72111
„ Englischer . . .	111	11859	112	11944
„ Holländischer . .	96	3974	151	5841
„ Nordamerikanischer	34	12933	36	13432
„ Oldenburgischer .	276	17956	326	21151
„ Hannoverischer . .	425	18229	487	20338
„ Dän.u.Schlesw.-Holst.	163	7108	164	7399
u. f. w. u. f. w. Zus.	1669	181066	1888	167543

Die Gesamtzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug im Jahr 1851 . 5871 mit 352727 Last.

1852 . 6090 „ 419195 „

Hierin sind jedoch auch die leeren und die kleinen Küstenfahrer und Watteschiffe begriffen, die namentlich unter Hannoverischer und Oldenburgischer Flagge zahlreich sind.

Die Zahl der nordamerikanischen Schiffe hat in den letzten Jahren abgenommen, im Jahr 1852 aber wieder zugenommen, besonders auch in Bezug auf deren Ladungsfähigkeit. Noch vor dreißig Jahren kamen die meisten überseeischen Waaren durch nordamerikanische und englische Schiffe nach Bremen, jetzt meist durch deutsche. — Oesterreichische, Portugiesische, Neapolitanische, Brasilianische (und Peruanische) Schiffe, welche sich im Jahr 1851 vereinzelt auf der Weser zeigten, sind im Jahr 1852 nicht erschienen. Am stärksten vertreten in dem Seeverkehr von Bremen waren im Jahr 1852 (außer der Bremischen, Hannoverischen und Oldenburgischen) folgende Flaggen: die Englische, Nordamerikanische, Holländische, Schwedisch-Norwegische, Dänische, Hamburgische, Preussische, Spanische und Russische.

Bremens Rhederei.

Nach einer im Jahr 1841 erschienenen „Uebersicht der Bremischen Seeschiffahrt in den Jahren 1838 bis 1840“ bestand die Handelsflotte von Bremen zu Anfang dieses Jahrhunderts aus 179 Seeschiffen von 19300 Lasten (die Last zu 4000 Pfd. gerechnet). Sie war zu dieser Höhe gestiegen durch die Gunst der Neutralität während fort-dauernder Seekriege unter europäischen Mächten, und erhielt sich auf derselben, bis die Zeiten der Continental-sperre, dann die der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreiche eintraten. Zu Anfang 1815 war der Bestand auf 118 Schiffe mit 12560 Lasten gesunken, und selbst in den folgenden zehn Friedensjahren hielt die Ergänzung mit dem Abgange nicht gleichen Schritt, so daß die Liste von 1826 nur noch 100 Schiffe mit 9840 Lasten enthielt. Von da an aber machte sich eine fortwährende Zunahme der Bremer Handelsflotte bemerklich, sowohl in der Zahl als in der Größe der Fahrzeuge.

		Schiffe m. Lasten	v. 4000 Pfd.
Im Jahr 1840	zählte sie schon	199	26710
1841	. . . . .	210	29969
1842	. . . . .	215	31526
1843	. . . . .	212	31785
1844	. . . . .	218	32607
1845	. . . . .	223	36057
1846	. . . . .	225	38710
1847	. . . . .	246	45735
1848	. . . . .	237	45490
1849	. . . . .	186	36225 (?)
1850	. . . . .	219	44893
1851	. . . . .	237	50233
1852	. . . . .	239	52048
1853	. . . . .	241	58731

Darunter 2 Seedampfer: Germania von 899
u. Hansa „ 1206

Demnach hat sich Bremens eigene Schifffahrt in den letzten zwölf Jahren in der Tragfähigkeit auf das Doppelte, und seit 1830 auf mehr als das 4fache erhoben.

In Bezug auf zweckmäßige Construction und Tüchtigkeit der Capitäne und Matrosen sind die Bremer Schiffe mit von den besten, die es gibt. Unter den 239 Schiffen am 31. December 1852 waren

209 mit Kupfer oder mit Münzmetall (Yellow metal, d. i. gelbes Metall, von Münz in Birmingham erfunden und patentirt) beschlagen,

6 mit Zink,

9 ohne Metallbeschlag, und

15 eisenfest gebaut. 219 Schiffe hatten Chronometer.

Der Größe nach befanden sich unter den 239 Schiffen 126 Dreimaster, also über die Hälfte große Seeschiffe über 200 Lasten (in Hamburg bloß 88). Die Richtung des Handels geht in neuester Zeit dahin, für den transatlantischen Verkehr Schiffe von immer größerem Tiefgang zu verwenden.

Im Jahr 1819 zählte das größte Seeschiff Bremens bloß 200 Last, und noch im Jahr 1831 besaß die Bremer Handelsflotte erst 9 große Seeschiffe von 200 Last; jetzt ist die durchschnittliche Größe jedes Bremischen Seeschiffs 218 Last, und mehrere darunter sind von 400 bis 500 und selbst 800 Last. Im April 1852 wurde sogar eins von 820 Last oder 1640 Tonnen (der Johannes Lange) zu Vegesack vom Stapel gelassen, zum Andenken des im Jahr 1844 verstorbenen großen Schiffbauers und Rheders Hans Lange in Vegesack. Dieser Mann fing als gewöhnlicher Schiffszimmermann an, und erwarb sich durch seine Kenntnisse und große Thätigkeit ein sehr bedeutendes Vermögen. Er baute in einem Zeitraum von 40 Jahren über 200 Seeschiffe und größere Flussfahrzeuge, und über 300 Boote und Jollen auf seinen Werften zu Vegesack, Grohn und Bremerhafen, meist für Bremer Rechnung, dann auch für Hamburgische, Oldenburgische und Hannoversche. Darunter waren (nach seiner eigenen Aufzeichnung) für Bremische Rechnung:

24 Dreimaster (volle Schiffe),

- 13 Barken,
- 27 Briggen,
- 2 Schooner,
- 3 Schoonergallioten,
- 22 Gallioten,
- 7 Buisen und 2 Jagdschiffe für
den Heringsfang,
- 2 Lootskutter, 3 Leuchtschiffe u.
2 Dampfschiffe;
- für Hamburgische Rechnung: 1 Dreimaster,
- 2 Barken,
- 1 Brigg;
- für Oldenburg. Rechnung: 1 Brigg,
- 1 Brigantine,
- 5 Gallioten,
- 1 Kuff u. mehrere Wattenfahrer;
- für Hannov. Rechnung: 1 Brigg,
- 3 Schooner,
- 3 Schoonergallioten,
- 2 Gallioten,
- 2 Lootskutter und 16 Rähne;
- für eigene Rechnung: 1 Dreimaster,
- 3 Briggen,
- 1 Schooner,
- 3 Gallioten,
- 2 Dampfschiffe.

Lange baute im Jahr 1820 das erste Dampfschiff
„die Weser“ für Rechnung des Kaufmanns F. Schröder in

Bremen (das zuerst nach Stettin fuhr), und später noch mehrere andere Dampfschiffe.

Er gründete auch zu Begefac eine Dampfmühle, Brauerei, Brennerei und Seifensiederei, und zu Grohn eine Thranbrennerei. Im Durchschnitt beschäftigte er an 600 Menschen jährlich.

Sein letztes Schiff war die Leontine von 450 Last, das im Jahr 1844 (kurz vor seinem Tode) zu Begefac vom Stapel lief.

Bei den Benennungen der Schiffe zeichnet sich Bremen besonders durch vaterländische Namen aus. So besitzt es einen Alexander von Humboldt, Mozart, Schiller, Goethe, Theodor Körner, Uhland (letzterer von 1240 Tonnen). Ferner einen Kepler, Herschel, Olbers, Ernst Moritz Arndt und viele andere.

Bremens Küstenschiffahrt.

So weit darüber die Controlemittel reichen, war die Zahl der in Bremen ein- und ausgelaufenen kleinen Fahrzeuge, die den Küstenhandel vermitteln,

im Jahr 1847 : 3059 Schiffe,

1848 : 1729 "

1849 : 1725 "

1850 : 1859 "

Demnach hat die Zahl derselben von 1847 bis 1851 bedeutend abgenommen, eine Aenderung, die wohl bloß dem Einflusse der Eisenbahnen zuzuschreiben ist.

Uebersicht der im Jahr 1852 in Bremen ein- und
ausgelaufenen Bremer Schiffe in der direkten Fahrt
auf größeren Reisen.

Angekommen	Schiffe.	Lasten.	Mannsch.
von transatlantischen Häfen .	240	54632	3687
von europ. Häfen u. d. Levante	112	16650	1212
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	352	71282	4899
im Jahr 1851 waren es . .	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	301	56248	3994
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Zunahme	51	15034	905
Abgegangen			
nach transatlantischen Häfen .	301	69626	4585
nach europ. Häfen u. d. Levante	66	5149	469
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	367	74775	5054
im Jahr 1851 waren es . .	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	334	61917	4377
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Zunahme	33	12858	677

Von der Gesamtzahl der in Bremen ein- und aus-
gelaufenen Schiffe im Jahr 1852, nämlich 6090 Schiffe
mit 419195 Last Tragfähigkeit, bildeten sonach die Bre-
mischen Schiffe in Bezug auf Ladungsfähigkeit mehr
als den dritten Theil, nämlich 146057 Lasten. Nach Bre-
men folgt die Hannoversche Flagge mit 74760 Lasten,
sodann die Oldenburgische " " 53738 "
hierauf die Englische " " 43983 "
die Nordamerikanische " " 43058 "
die Holländische " " 19500 "
u. s. w.

(Ueber sämmtl. im Bremer Handel beschäftigten Schiffe s. vorh. S. 97.)

Zur Vergleichung diene folgender Ueberblick der in den Jahren 1841—1849 in Bremen eingelaufenen Bremer Schiffe:

Eingelaufen

in Bremen:	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
aus Rußland .	18	11	11	21	16	28	79	2	5
„ Hamburg .	7	14	10	13	3	17	5	12	5
„ Großbrit.	67	53	52	57	67	79	75	51	27
„ Holland .	6	5	7	29	24	21	6	2	5
„ d. Ver. St.	97	109	107	97	109	98	93	76	51
„ Cuba . .	29	36	32	36	35	35	45	34	14
„ Portorico .	13	12	13	12	11	6	4	7	3
„ Brasilien .	8	5	7	4	16	10	6	7	3
„ Venezuela	7	8	6	8	5	8	8	13	5
„ Mexiko .	5	4	7	7	6	7	6	3	6

Ausgelaufen

aus Bremen:	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
nach Rußland .	15	10	14	11	10	37	50	2	—
„ Hamburg .	2	—	7	6	2	2	7	2	1
„ Großbrit.	81	84	71	90	101	94	104	69	29
„ Holland .	1	—	1	25	20	16	4	—	34
„ d. Ver. St.	86	99	106	109	122	143	152	108	72
„ Cuba . .	28	24	29	32	20	20	24	15	12
„ Portorico .	8	3	5	7	6	2	1	2	4
„ Brasilien .	8	6	3	5	7	2	5	5	—
„ Venezuela	9	5	8	5	7	8	6	6	3
„ Mexiko .	3	5	6	3	3	2	1	3	1

Betheiligung der Bremer Schiffe in der transatlantischen Schifffahrt.

Unter den im Jahr 1851 von Bremen ausgelaufenen Schiffen gingen

235 nach den Vereinigten Staaten.

Darunter waren 180 Bremer, einschl. der
Schiffe mit Auswanderern

25	nach Cuba	"	"	20	Bremer
24	" Brasilien	"	"	14	"
7	" Peru	"	"	5	"
15	" Venezuela	"	"	14	Deutsche
10	" Portorico	"	"	10	"
8	" Haiti	"	"	7	"
5	" Jamaica	"	"	5	"
6	" Australien	"	"	6	"

u. s. w.

Das große Uebergewicht der Bremischen und anderer deutschen Schiffe in dem Verkehr von Bremen mit obigen Ländern geht daraus deutlich hervor.

Auch im Hamburgischen transatlantischen Handel sind Bremer Schiffe beschäftigt. Im Jahr 1851 kamen nach Hamburg von transatlantischen Häfen 29 Bremer Schiffe, im Jahr 1852: 19 Bremer Schiffe. In den gleichen Jahren gingen von Hamburg nach transatlant. Häfen ab, im J. 1851: 11 Br. Sch., im J. 1852: 8 Br. Sch.

Bremens Dampfschiffahrt.

Flußschiffahrt.

Zwischen Bremen und Begeſack ſind ſchon ſeit 1821 Dampſſchiffe im Gange; (im Jahr 1820 baute Hans Lange zu Begeſack für Rechnung des Kaufmanns Schröder in Bremen das Dampſſchiff „die Weſer“, das zuerſt nach Stettin fuhr), zwifchen Bremen und Bremerhafen ſeit 1832.

Anderer fahren nach Brake, Elſſleth und Oldenburg täglich. Auch eine neue Dampſſchleppſchiffahrtsgelſchaft iſt im Jahr 1853 zu Brake gegründet worden, die beſonders für Auswanderer und für Güter ſtromaufwärts wichtig zu werden verſpricht. Dadurch wird Bremen die Concurrnz mit anderen Häfen, welche eine ſchnelle, billige und regelmäßige Verbindung mit den Märkten des Binnenlandes beſitzen, ſehr erleichtert. Auch bei Eisgang iſt dieſe Schleppſchiffahrt von großer Wichtigkeit. Im Februar 1853 war eine ganze Reihe von Schiffen durch den Eisgang in gefahrvoller Lage, lediglich deßhalb, weil es in Bremen an einem Schleppdampfer fehlte, der binnen wenigen Stunden die werthvollen Ladungen außer Gefahr hätte bringen können.

Im Ganzen fahren auf der Unterweser gegenwärtig 9 Dampfer, 4 zwischen Bremen und Bremerhafen, 2 zwischen Bremen und Vegesack, und 3 zwischen Bremen und Oldenburg (über Elsfleth) und Bremerhafen und Oldenburg. Die Dampfschiffe zwischen Bremen und Bremerhafen in 4—6 St., je nach der Fluth; die Dampfschiffe zwischen Bremen und Oldenburg (die Hunte hinauf, 10 Meilen zu Wasser) in 4 St. Unter Bremer Flagge fuhren im Sommer 1853 6 Flußdampfer, theils zum Schleppen auf der obern und untern Weser, theils zur Fahrt zwischen Bremen und den Nordseebädern (Wangeroge und Norderney) einschließlich der Weserstationen. Die 3 zwischen Bremen und Oldenburg fahrenden gehören der Weser- und Hunte-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an.

Im J. 1846 kam zum erstenmal der zur Verbindung zwischen Brake und Fedderwarden bestimmte Oldenburgische Dampfer „Paul Friedrich“ nach Bremen, wodurch der Verkehr zwischen Bremen und den Bewohnern der Oldenburgischen Marsch sehr erleichtert wurde. Gewöhnlich legen auch die nach Bremerhafen fahrenden Dampfer zu Brake an (als Zwischenstation).

Ueberseeische Dampfschiffahrt.

Zwei englische Dampfer unterhalten die Verbindung (fast ausschließlich für Waaren und Schlachtvieh) zwischen Bremen und London (und Hull), und 2 amerikanische Postdampfer (Washington und Hermann, jedes von 2000 Tonnen) die Verbindung mit Newyork, monatlich, von Bremerhafen aus, seit 1848. S. vorher S. 47.

Was Bremen (und Hamburg) bisher fehlte und größtentheils noch fehlt, war und ist eine directe Dampfschiffahrtslinie nach Nordamerika mit eigenen Schiffen. Die Nothwendigkeit dieser ganz deutschen, von fremdem Einflusse unabhängigen, Dampfschiffahrt stellt sich bei dem zunehmenden Handelsverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten mit jedem Jahre fühlbarer heraus, will man nicht die Eilgüter aus Sachsen, Preußen und dem südwestlichen Deutschland den französischen und englischen Häfen (Havre und Liverpool) zuwenden, wie es seither häufig der Fall war.

Im März 1853 kaufte das Bremer Handlungshaus Fricke u. Comp. die 2 letzten Dampfer der deutschen Flotte: die Hansa von 2400 Tonnengehalt und 1000 Pferdekraft,

und den Erzherzog Johann (jezt Germania von 1800 Tonnen) und 650 Pferdekraft für 165000 Thlr., und läßt nun solche (nach vorhergegangener Einrichtung zur Aufnahme von Reisenden) regelmäßig auf Newyork fahren und amerikanische Produkte in Rückfracht nehmen. Die erste Abfahrt dieser beiden Schiffe geschah im August 1853. Ersteres (die Hansa) ist so eingerichtet, daß es an 700 bis 750, letzteres (die Germania) an 400 Passagiere oder Auswanderer an Bord nehmen kann.

Diese beiden Dampfer (wovon jeder mit 4 Kesseln und 2 Maschinen versehen ist) sind bei weitem nicht so kostspielig und mit so unnöthigem Luxus ausgestattet, wie die obenerwähnten 2 amerikanischen (Washington und Hermann, welche noch dazu häufiger Reparaturen bedürfen), dennoch schöne, solide und geräumige Schiffe, werden also in jeder Hinsicht mit den amerikanischen concurriren können. Zur Fahrt nach Newyork braucht die Hansa 16000 Ctr. (800 Tonnen) Steinkohlen, und kann außerdem 8000 Ctr. Güter einnehmen. Die Germania braucht 7000 Ctr. Kohlen, und ladet bis zu 12000 Ctr. Güter.

Der Bau oder Ankauf von weiteren Seedampfern (zur überseeischen Fahrt) durch eine Gesellschaft, ist im Plan.

Oldenburgische Häfen und Siele an der Unterweser. *)

(Vergl. damit Seite 24.)

Das Oldenburgische Gebiet zieht sich am ganzen linken Ufer der Unterweser und eine kurze Strecke am rechten Ufer (oberhalb Bremerhafens) hin. Die dortigen Häfen und Siele sind, von Bremen aus, folgende:

Im Amt Berne:

Dachtum, an der Mündung des Flüsschens Dachte, unterhalb Bremen, kleiner Hafen für Delmenhorst mit etwa 100 Einw.,

Warfleth,

Weserdeich,

Wehrder, **)

Dreisielen (an der Hunte),

Berne,

Piependammer Siel,

Huntebrück,

Neuen = Huntorf.

*) Ausführliches hierüber s. weiter unten „Jahde und Oldenburgisches Wesergebiet.“

**) Wehrder liegt Elsfleth gegenüber am rechten Ufer der Hunte, an der Mündung derselben in die Weser. Huntebrück erhält jetzt eine neue, feste Brücke über die Hunte. Schlüte und Alten- und Neuen-Huntorf haben für den allgemeinen Verkehr keine Bedeutung.

Im Amt Elsfleth:

Altenhuntorf,

Elsfleth, an der Mündung der Hunte,

Oldenburg an der Hunte (wird ebenfalls zu den
Weserhäfen gerechnet).

Im Amt Brake:

Harrien,

Brake (der bedeutendste von allen Oldenburgischen
Weserhäfen).

Im Amt Rodenkirchen:

Golzwarder Siel,

Strohauser Siel,

Bekkumer Siel,

Kleinen Siel (Esenshamer Siel).

Im Amt Landwörden (am rechten Ufer):

Dedesdorf, Buttler Siel und Oberwarfer Siel.

Im Amt Abbehausen:

Großen Siel (Abbehauser Siel),

Tettenser Siel oder Tettehauser Siel (zwischen Bleren
und Burhaven),

Waddenser Siel und Burhaver Siel.

Im Amt Burhave:

Fedderwarder Siel oder Fedderwarder Hafen. Hier
wohnt der Oberlootse der Lootsengesellschaft.

Abbehausen liegt etwa 1 St. von Großen-Siel entfernt,
während der Amtssitz in Ellwürden, zwischen Abbehausen und
Großen-Siel, ist. Letzteres besitzt nur Flußfahrzeuge (Kähne).

Rhederei der Oldenburgischen Weserhäfen.

Am 31. December 1852 gehörten zu den Oldenburgischen Weserhäfen:

10 Barken	von 4210 Tonnen	z. 20 Ctr.
1 Polakbrigg	130	„
1 Schooner-Barke	260	„
8 Briggen	2010	„
13 Schooner-Briggen	2980	„
18 Schooner	3130	„
49 Schooner-Gallioten	8236	„
19 Gallioten	2338	„
9 Ruffen	868	„
1 Ruff-Galease	92	„
1 Heringsjäger	40	„
Zusf. 130	von 24294	Tonnen.

Am 31. December 1853 hatte sich die Schiffezahl auf 145 Schiffe von 27738 Tonnen oder 13869 Last vermehrt.

Neu gebaut wurden im Jahr 1853	18 Schiffe
angekauft wurden	9 „
	<u>27</u>

Dagegen wurden verkauft 6	
gingen in Abgang 6	12
Zunahme	<u>15.</u>

Zwei große sogenannte volle Schiffe (Seeschiffe) waren noch am 31. December 1853 im Bau von je 40000 Thlr. Werth, und mehrere andere lagen in Bracke auf dem Stapel, von zusammen über 2000 Last.

44 von den größeren Schiffen hatten Metallbeschlag und 20 Chronometer.

Im Jahr 1852 fuhren unter Oldenburgischer Flagge aus der Weser in See

	Last	Tonn.
130 Seeschiffe	von 12147 od.	24294
149 Küstenfahrer (sogen. Rähne) „	3025 „	6050
<u>Zuf. 279</u>	<u>15172 od.</u>	<u>30344</u>

(S. weiter unten „Jahde“ und Gesamtschiffahrt des Oldenburgischen Wesergebiets.)

Hannoversche Häfen und Siele an der Unterweser.

Diese gehören zum Landdrosteibezirk Stade (S. Elbe),
und bestehen von oben nach unten aus folgenden Orten
und Hafenplätzen am rechten Weserufer:

Wümmefluß oder Lessum (Grenze von Bremen),
Altetief (Grohn) bei Vegesack,
Blumenthal unterhalb Vegesack,
Reckum,
Rahder Siele,
Drepter Siele,
Luhnen-Siele,
Geestemünde,
Wedderwarder Siele,
Jmsum,
Bremen,
Mißelwarder Siele,
Dorumer Siele,
Cappeler Siele,

Die ganze Landzunge zwischen der Unterweser und der Unterelbe ist (mit Ausnahme von Bremerhafen und Cuxhafen) Hannoversches Gebiet.

Land Hadeln und Land Wursten (an der Mündung der Weser) gehören zum Landdrosteibezirk Stade, der sich bis zur Weser erstreckt.

Die Einwohner vom Land Wursten, wie überhaupt die Bewohner der Oldenburgischen, Hannoverschen und Holsteinischen Küsten, gehören noch zu den Nachkommen der alten Friesen, die sich zu allen Zeiten durch ihre Kühnheit und Unererschrockenheit zur See ausgezeichnet haben.

Rhederei des Hannoverschen Wesergebiets.

Die Hannoverschen Häfen an der Unterweser besaßen zu Ende 1852 21 Seeschiffe und 142 Fluß-, Kanal- und Wattenschiffe, die sich auf folgende Ämter vertheilten:

	Seeschiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.	Fluß- u. Wattensch.	Lasten
im Amte Blumenthal.	14	1037	62	1736
„ „ Lessum . .	5	955	12	223
„ „ Dorum . .	1	200	30	308
„ „ Lehen . .	1	75	9	92
„ „ Osterholz .	—	—	29	725
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	21	2267	142	3084

Am 31. December 1853 zählte man daselbst, ohne die Ewer, 19 Seeschiffe von 2187 Lasten (darunter 9 mit Metallbeschlag, 4 mit Chronometer).

Unter den Seeschiffen am 31. Dec. 1852 waren

2 große Schiffe	von 440 Lasten od. 880 Tonnen.
3 Barken	„ 495 „
5 Briggen	„ 605 „
1 Schooner-Brigg	„ 120 „
2 Schooner-Gallioten	„ 175 „
1 Schooner	„ 62 „
4 Gallioten	„ 245 „
1 Kuff	„ 40 „
2 Ewer	„ 85 „
<hr/>	<hr/>
21	2267 Lasten.

Im Jahr 1852 fuhren aus den Hannoverschen Weser-
häfen in See unter Hannoverscher Flagge:

	Laft od. Tonn.
21 Seeschiffe	v. 2267 4534
81 sog. Rähne (Küstenfahrer v. 14—48 l.) „	2237 4474
<hr/>	<hr/>
102 Sch.	4504 Laft.

Schiffahrtsbewegung der Hannoverschen Häfen an der Unterweser im Jahr 1852.

	Eingelaufen.		Ausgelaufen.	
	Schiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.	Schiffe.	Lasten v. 4000 Pfd.
Dorumer Tief . . .	157	1566	155	1543
Bremen	192	2287	184	2179
Wedderwarden . .	54	722	54	722
Geestemünde . . .	723	17654	745	19323
Altetief (Grohn)	118	1608	119	1616
Wümmefluß . . .	28	396	28	396
	<hr/>		<hr/>	
	1272	24233	1285	25779

Darunter ist Geestemünde weitaus am bedeutendsten. Es umfaßt mehr als $\frac{2}{3}$ der Hannoverschen Schiffahrt an der Unterweser, doch sind darunter viele kleine Flußfahrzeuge, Rähne und Jollen. (Vergl. „Ems“.)

In Geestemünde liefen ein i. J. 1852: liefen aus:

	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last
beladen	158	7866	522	6341	55	3451	121	1475
unbel.	26	2391	17	156	138	9046	431	5351

In Geestemünde liefen ein i. J. 1849: liefen aus:

	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last	Seesch.	Last	Fluß- u. Wattesch.	Last
beladen	66	3953	170	2180	31	1833	143	1790
unbel.	18	1582	39	449	44	2955	(?)	

(S. Hannovers Seeschiffahrt. Erstes Heft. Jahr 1853.)

Nach der „Tabellarischen Uebersicht des Bremischen Handels für 1852“ zählte die gesammte Weserflotte am 1. Januar 1853, zuzüglich der Oldenburgischen und Hannoverschen Häfen an der Unterweser,

im Jahr 1850 :	647 Segel	von 64744 Lasten,
„ „ 1851 :	704 „ „	70625 „
„ „ 1852 :	732 „ „	75459 „

Unter den am Schlusse 1852 befanden sich:

Bremische	239 gr. Sch. v. 52048 ℔.	112 fl. Sch. v. 3630 ℔.
Oldenburg.	130 „ „ 12252 „	149 „ „ 3025 „
Hannover.	21 „ „ 2267 „	81 „ „ 2237 „
	<u>390 gr. Sch. v. 66567 ℔.</u>	<u>342 fl. Sch. v. 8892 ℔.</u>

Zus. 732 Segel von 75459 Last.

Neu gebaut wurden im Jahr 1852 an der Unterweser:
auf Bremer Gebiet 14 Schiffe v. 3605 ℔. (unt. Brem. Fl.)
„ Oldenburg. „ 16 „ „ 1950 „ („ Oldb. „)

Angekauft wurden

von Bremen	5 „ „	1060 „
von Oldenburg	3 „ „	365 „

Dagegen gingen ab an verunglückten und verkauften Schiffen: 17 Schiffe von 2850 Last von Bremen,
 8 " " 587 " " Oldenburg.

Von den großen Schiffen der Weserflotte gehörten am
 1. Januar 1853

	zu Bremen.	zu Oldemb.	zu Hannover.
	Sch.	Sch.	Sch.
volle Schiffe od. Fregattschiffe	53	—	2
Barken	78	10	3
Schooner-Barken	1	1	—
Briggen	72	9	5
Schooner-Briggen	9	13	1
Schooner	11	17	1
Schooner-Gallioten	7	50	2
Gallioten	7	20	4
Ruffen	1	8	1
Ruff-Galeasen	—	1	—
Ewer	—	1 Hergsj.	2 Ewer
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	239	130	21

Unter obigen Schiffen befanden sich

5 Südseefahrer (Walfisch- u. Robbenfänger)

v. 1750 £. zu Bremen gehör.

1 Grönlandsfahrer	ditto	" 185	" " " "
8 ditto	ditto	" 945	" " Oldemb. "
5 ditto	ditto	" 845	" " Hannov. "

Bremens Tabakshandel.

Unter allen europäischen Häfen hat Bremen seit längerer Zeit den Hauptverkehr *) in Tabak, womit es einen großen Theil von Deutschland und, seit Eröffnung der Eisenbahnen, auch einen Theil der Oesterreichischen Staaten versorgt.

Die Einfuhr in Bremen von Rohtabak betrug im Jahr 1852:

	59,764145 Pfd.	im Werth von 6,694229 Thlr.	Gold.
	und 9,115227 „	Stengel.	
zus.	68,879372 Pfd.	Davon führte es	
	53,591452 „	im gleichen Jahre (1852) wieder aus	
		im Werth von 6,830134 Thlr.	
und	12,648550 Pfd.	Stengel	460785 „
zus.	66,240002 Pfd.	im Werth von . . .	7,290919 Thlr.

Von der Ausfuhr gingen

	seewärts	landwärts	im Werth von
Rohtabak	16,899566 Pfd.	36,691886 Pfd.	6,830134 Thlr.
Stengel	3,265012 „	9,383538 „	460785 „
	20,164578 Pfd.	46,075424 Pfd.	7,290919 Thlr.

*) In ganz Großbritannien wurden im J. 1850 bloß 33,894506 Pfd. Rohtabak eingeführt.

Der bei weitem größte Theil dieser Tabaksendungen ging nach Deutschland und Oesterreich, wie aus folgender Uebersicht erhellt, die ich hier von S. 68 wiederhole:

**Ausfuhr von Rohtabak von Bremen im Jahr 1852,
dem Werthe nach.**

Gattungen.	nach Deutschland.*)	nach Oesterreich.
Maryland	903280 Thlr.	135796 Thlr.
Kentuky	754865 "	500585 "
Dhio	102577 "	208955 "
St. Domingo	272494 "	14064 "
Cuba (ohne Havanna)	209206 "	23282 "
Havanna	103594 "	25176 "
Portorico	108601 "	25727 "
Canaster (Barinas)	189850 "	1522 "
Java	9273 "	—
Manilla	1460 "	—
Brasilien	378869 "	—
Columbia	553794 "	—
Florida	156224 "	—
Seedleaf	105266 "	10710 "
Virginia	240776 "	109862 "
Holländischer	1849 "	—
Stengel:		
Kentuky	65332 "	30768 "
Virginia	186681 "	85396 "
Bremer	12664 "	1060 "
	<hr/>	<hr/>
	4,356055 Thlr.	1,172903 Thlr.

Zus. 5,529555 Thlr. oder 76pCt. von der Gesamt-Ausfuhr.

*) Unter Deutschland sind die Staaten des Zollvereins und Steuervereins, sowie Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein und Mecklenburg verstanden. (Der Steuerverein ist seitdem in den Zollverein aufgegangen.)

Specielle Nachweisung der Einfuhr in Bremen von Tabak im Jahr 1852.

(S. Tabell. Uebers. des Brem. Handels im J. 1852 S. 77.)

Rohtabak.

Pfd.

346415 Ostindische Tabake, nemlich	160247 Java,	
	140796 Manilla,	
	45372 andere	
	<hr/>	
	346415	
343044 aus Havanna	im J. 1851:	547124
2,092643 " Cuba (ganze Insel, ohne Havanna) "		1,189727
3,255527 " St. Domingo (Haiti)		1,829401
5,795783 " Brasilien		6,296305
2,389362 " Portorico		2,825925
1,203524 " Venezuela (Canaster, Barinas) .		1,198965
2,982917 " Columbia		1,509336
427276 " Florida		519647
22,735017 " Kentucky		7,264130
10,595231 " Maryland		6,769276
3,680278 " Ohio		1,160157
937041 " Newyork, Baltimore u. (Seedleaf) "		591564
2,855891 " Virginia		659127
36737 " Holland und Hamburg		55173
70424 Deutscher		
8941 Polnischer		
8094 Ungarischer		
3,381695 aus Neworleans u. Newyork (Kentucky		
	Stengel)	" 2,496600
5,729021 " Richmond, Baltimore u. (Virginia		
	Stengel)	" 5,899418
4511 " Hannover (Stengel)		
<hr/>		
68,879372		<hr/>
		40,811875
	fabriz.	274338

Nach der Herkunft kamen von dieser Einfuhr

	Pfd.	i. Wth. v. Thlr.		Thlr.
aus Nordamerika	41,202000	3,698000	von Portorico	371000
" ditto Stengel	9,115000	287000	" Haiti	571000
" Südamerika	9,990000	1,559000	" Venezuela	235000
" Westindien . .	8,200000	1,560000	" Neu-Gran.	90000
" Ostindien . . .	346000	76000	" Brasilien	457000
				<hr/>
				1,7240000

Hierin ist auch die indirekte Einfuhr begriffen.

Einfuhr von Cigarren in Bremen im Jahr 1852.

(S. Tabell. Uebersicht S. 86.)

	Stück.	i. Wth. v. Thlr.	Durchschn. Pr. Thlr. pr. 1000.
von Cuba (m. Havanna)	9,577500	191851	20
" Newyork	751000	8031	10 ² / ₃
" Brasilien	21000	112	5 ¹ / ₄
" Manilla	280000	1680	6
" Holland	192000	1823	9 ¹ / ₂
" Hamburg	2,141500	27827	13
" Oldenburg	5,688000	44069	7 ³ / ₄
" Hannover	14,879500	71122	4 ³ / ₄
" übrigem Steuerverein	144000	684	4 ³ / ₄
" Preußen	10,262000	51201	5
" Baiern	2,920000	13941	4 ³ / ₄
" Großh. Darmstadt .	1,333000	6443	4 ⁵ / ₆
" Kurhessen	1,241000	5580	4 ¹ / ₂
" Baden	453000	2190	4 ⁵ / ₆
" Frankfurt a. M. . .	270000	1640	6 ¹ / ₂
" Sachsen	286000	1639	5 ³ / ₄
" übrige Einfuhr	782000	5650	7 ¹ / ₄
	<hr/>	<hr/>	
	51,221500	435474	
	u. 13460 Stroh.		
Darunter aus Deutschland	39,618000	226327	
fremde, meist Cuba u. Hav.	11,603500	209147	

Außer seinem Handel in Rohtabak besitzt Bremen auch zahlreiche Cigarrenfabriken, die in dem 10jährigen Zeitraum von 1841 bis 1851 um mehr als das dreifache zugenommen, seitdem aber (durch die im Zollverein, namentlich in der Rhein- und Maingegend bestehenden und jährlich sich vermehrenden Cigarrenfabriken, die den leichten und billigen Pfälzer Tabak verarbeiten) bedeutend abgenommen haben, und, tritt Bremen dem deutschen Zollverein nicht bei, sich wohl ganz von Bremen weg und auf das nahe Hannoversche Gebiet ziehen werden.

Die Zahl der Bremer Cigarrenfabriken betrug
 im Jahr 1851 : 281 mit 5300 Arbeitern,
 1852 : 178 „ 3755 „
 1853 (Ende Juni): 144 „ 2177 „

Vor 1851 zahlte Bremen an Arbeitslohn für die Cigarrenbereitung über 1000 Thlr. wöchentlich; jetzt kaum den dritten Theil mehr!

Das Bremer Handelsblatt vom 11. Sept. 1852 gibt die Zahl sämmtlicher in Bremen bis zum Jahr 1851 bestandenen Tabakfabriken (große und kleine, die jedoch keine eigentlichen Fabriken sind), und der dabei angestellten Arbeiter folgendermaßen an:

Jahr.	Fabriken.	männl. Arb.	weibl. Arb.	Ges.=Arbeiterzahl.
1842	515	2216	610	2846
1843	717	2371	613	2984
1844	922	2711	651	3362
1845	1037	2912	708	3620
1846	1154	3065	784	3849
1847	1245	3349	966	4315
1848	1285	3335	976	4311
1849	1399	3867	988	4855
1850	1601	4392	1209	5601
1851	1708	4107	1264	5371

Bei der Krankenkasse der Cigarrenarbeiter waren im Jahr 1851 2533 Roller und 1348 Wickler (männl. u. weibl.) theilhaftig.

Die Gesamt-Ausfuhr von Cigarren aus Bremen

betrug	Bremer	andere (fremde)	zusammen
im Jahr 1851:	287,091000	40,532000	327,623000
1852:	169,303000	47,141750	216,444750*)

Unter den fremden waren

im J. 1851:	5,007000	fast bloß Havanna u.	35,525000	deutsche
1852:	6,880000	ditto	40,261750	ditto

Bei den ausgeführten (ohne Havanna) ist zwar nicht ausdrücklich bemerkt, daß es lauter deutsche waren, doch geht dieses schon aus der Einfuhr hervor (s. vorher), obgleich auch von den aus Deutschland eingeführten Cigarren manche in Bremen bleiben mögen, um daselbst ein feines amerikanisches Deckblatt zu erhalten und als Bremer Cigarren in den Handel zu kommen. Der größte Theil der deutschen ist jedoch zur Durchfuhr bestimmt nach überseeischen Ländern, wo der theuere Arbeitslohn der billigern Produktion dieses Artikels entgegen ist.

Von Bremen gingen im Jahr 1852

	nach Deutschland.	nach Oesterreich.
Havanna-Cigarren für	102124 Thlr.	9315 Thlr.
Bremer ditto	„ 1,031549 „	1871 „
	<hr/>	<hr/>
	1,133673 Thlr.	11186 Thlr.

*) Davon gingen seawärts 61,300000 im Werth v. 401545 Thlr.
landwärts 155,144750 1,253338 „

	<hr/>	<hr/>
	216,444750	1,654883 Thlr.

	seewärts	landwärts
darunter waren Bremer	35,913500	133,390000
nicht Bremer	25,386500	21,499500

Zur Vergleichung mit Bremen möge hier eine kurze Uebersicht des Hamburger Tabakshandels folgen.

Die Einfuhr von Havanna=Cigarren in **Hamburg** ist weit stärker als in Bremen. Im Jahr 1852 wurden (nach den tabell. Uebersichten des Hamb. Handels S. 54) in Hamburg eingeführt:

	M.=Bco.
41,589000 Stk. Hav.=Cigarren von Cuba . i. Werth v.	1,905610
1,429000 „ ditto (?) „ England „	44390
36,801000 „ deutsche (?) „ Harburg „	482190
11,968000 „ „ „ „ Altona „	231120
4,897000 „ „ „ „ m. d. Berl. Eisenb. „	39000
1,843000 „ „ Bremer, v. Bremen u. d. Wes. „	30190
1,341000 „ von Holland „	26530
1,401000 „ „ Brasilien „	30320
4,700000 „ übrige Einfuhr „	81970

105,969000 St. Gef.=Cigarr.=Einf. in Hamburg i. J. 1852 2,871320

Darunter über 55,000000 aus Deutschland. (?)

Die Einfuhr von Rohtabak in Hamburg betrug im gleichen Jahre (1852)

21,251500 Pfd. . im Werth von M. Bco. 6,769180

2,413100 „ Stengel 135170

zuf. 23,664600 Pfd. M.=Bco. 6,904350

(also kaum den dritten Theil von Bremens Einfuhr).

Davon kamen	
von Brasilien	4,971900 Pfd. Rohtabak
„ Cuba	2,258100 „
„ Portorico	2,785400 „
„ Haiti	1,916100 „
„ Venezuela	608300 „
„ St. Thomas	141400 „
„ Neu-Granada	84800 „
„ den Vereinigten Staaten	1,629100 „
„ der Amerikanischen Westküste	140600 „
„ China und Ostindien	309700 „
„ Holland	495100 „
„ Bremen	1,632700 „
„ Altona	2,021000 „
„ Harburg	417200 „
mit der Berliner Eisenbahn	229100 „
von England	1,114100 „
„ Lübeck	334400 „
übrige Einfuhr	162500 „
	<u>zus. 21,251500 Pfd.</u>

Ausgeführt wurden von Hamburg im Jahr 1852:

	Rohtabak Pfd.	Cigarren St.
mit der Berliner Eisenbahn	7,071300	57,190000 (daru. fast die Hälfte Hav.)
„ „ Alt.-Kieler Eisenb.	422100	2,129000
nach der Unterelbe	281900	
„ „ Oberelbe	2,443400	1,163000
„ Harburg und Lüneburg	2,253700	12,631000
„ Lübeck	942900	12,968000
„ Altona	2,022600	4,210000
„ Bremen	426200	
„ dem Inlande pr. Fuhre	592600	11,853000
„ Holland	540200	1,680000
„ Norwegen u. Schweden	474600	1,069000
„ Russ. u. Preuß. Ostseehäfen	133700	801000 Preuß. Häfen
zu übertragen:	<u>17,605200</u>	<u>105,694000</u>

Tabaks-Ausfuhr Hamburgs. (Fortsetzung.)

	Rohtabak Pfd.	Cigarren St.
Uebertrag:	17,605200	105,694000
nach Dänemark u. Herzogth.	94000	
„ den Vereinigten Staaten	42400	12,277000 (mft. deutsche)
übrige Ausfuhr . . .	131800	1,718000
	<hr/>	
	17,873400 Pfd.	
„ Californien		8,170000
„ Amerikas Westküste		7,016000
„ Brasilien und La Plata- Staaten		2,209000
„ England		948000 (mft. deutsche)
„ Australien		1,368000
„ Frankreich		571000
„ Westindien		852000
„ Venezuela		961000
		<hr/>

Ges.-Ausfuhr von Hamburg 17,873400 Pf. 141,784000 St. im Werth
i. Werth v. 5,831480 M.=Bco. v. 4,083150 M.=Bco.

Eine höchst anziehende und lehrreiche Schrift, die über die Eigenschaften und den Verbrauch dieses Genußmittels ausführliche Mittheilungen enthält, ist vor kurzem unter folgendem Titel erschienen: „Geschichte des Tabaks, von Geheimerath Friedr. Tiedemann (früher Professor in Heidelberg). Frankfurt a. M. 1854.“ Mit Abbildungen.

Nach demselben bestanden in der ehemaligen Rheinpfalz im Jahr 1824 erst 16 Tabaksfabriken,
1844 schon 26 ditto
und 1852 über 32 ditto (In Mannheim allein jetzt gegen 20 mit mehreren hundert Arbeitern).

Im Großherzogthum Hessen zählte man im Jahr 1850: 51 Tabaksfabriken (größere und kleinere), namentlich in Offenbach, Gießen, Alsfeld, Worms und Bingen.

In Preußen ist das frühere Tabaksmonopol aufgehoben. In Oesterreich besteht es noch. In Preußen, Kurhessen, Sachsen, Thüringen und Braunschweig unterliegt der im Lande gebaute Tabak einer Steuer; in Baden, Großherzogthum Hessen, Württemberg, Nassau und Belgien nicht.

Einige Worte über Bremens Geldwesen.

In Bremen fehlt es noch sehr an einer zeitgemäßen Einrichtung der Geldverhältnisse. Bis jetzt wird dort alles noch nach der alten Weise in Gold bezahlt, d. h. alle größeren Ein- und Verkäufe von Waaren geschehen bei der Abrechnung zwischen den Wechselmählern (die hier auf eine seltsame Weise die Stelle der Banquiers vertreten) in wirklichen Goldmünzen, meist in Hannoverischen und Dänischen Pistolen oder 5 Thalerstücken und in Holländischen 10 Guldenstücken, die zu 5 Thaler gerechnet werden, daher die Preise allgemein in Thaler Gold oder Louisd'or gestellt sind. Selbst die Steuern müssen noch, nach der letzten Steuerverordnung vom 31. Decbr. 1852, in Gold entrichtet werden.

Wie mißlich und störend aber ein solcher Zustand ist, zeigt schon die Herbeischaffung des Goldes, die immer mit mehr oder weniger Schwierigkeiten verknüpft, jedenfalls ein Hemmschuh ist für Geschäfte von Umfang, zeigt ferner die Verschiedenheit des Goldwertes oder des Feingehalts der Pistolen aus den angeführten Ländern (worauf in Bremen keinerlei Rücksicht genommen wird), und die bedeutenden Schwankungen des Goldes in neuerer Zeit, die

sich, bei der ungeheueren Ausbeute in Californien und Australien, künftig noch stärker äußern werden. Ein reiches Feld wäre hier für einen Rothschild, der auch gewiß längst eine Filialanstalt errichtet haben würde, wären die Juden bis zum Jahr 1848 nicht gänzlich von Bremen ausgeschlossen gewesen.

Dieses theure, kostspielige Geldverhältniß, diese für stliche Sitte alles in Louisd'or zu zahlen, paßt mehr für reiche, den Werth des Geldes wenig schätzende Privatleute, als für ökonomische, Gewinn und Verlust berechnende Kaufleute, und kann unmöglich auf die Dauer bestehen, es sei denn mit sehr empfindlichen Nachtheilen für Bremen selbst.

Der Geldumlauf in großen Handelsstädten muß rasch und leicht sein. Es muß eine solide Bank vorhanden sein; neue und größere Geldkräfte, die zur Zeit Bremen noch fehlen, müssen geschaffen und herbeigezogen werden, um mit vereinten Mitteln (wie in England) zu ausgedehnteren Handelsunternehmungen schreiten zu können. Namentlich muß der Verkehr mit Süd-, Central- und Nordamerika durch directe und häufige Dampfschiffahrten mehr gehoben werden.

Auch der Umlauf von Silbergeld ist in Bremen noch sehr mangelhaft. Die Scheidemünze besteht größtentheils in $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{6}$ und $\frac{1}{12}$ Thalerstücken und in alten kleinen Grootstücken, wovon 72 auf den Thaler*) gehen, und

*) Der Bremer Thaler steht in höherem Werth wie der Preussische und beträgt nahe an 2 fl. rhein. Die holländischen und süddeutschen Guldenstücke werden durchgängig für $\frac{1}{2}$ Thaler gerechnet. Dagegen ist der Oldenburgische Thaler (ebenfalls von 72 Groot) ganz dem Preussischen gleich. 12 Groot Oldenb. = 5 Silbergr.

die gewöhnlich in Köllchen von 1 Thaler zusammengewickelt werden.

Zum nähern Verständniß des Bremer Geldwesens füge ich noch bei, daß jedes Handlungshaus in Bremen seinen eigenen Wechselmakler hat, bei dem es Buch und Rechnung hat, und dem es für alle nur einigermaßen erheblichen Waaren=Ein= und Verkäufe Wechsel, auf mehrere Monate Sicht lautend, übergibt. Bei Verfallzeit tauschen die Makler die Wechsel bei ihren regelmäßigen Zusammenkünften untereinander aus, d. h. sie schreiben sich den Betrag ab oder zu, und zahlen den Saldo in Gold aus.

Diese Art, die Geschäfte auf Credit zu betreiben, hat allerdings manches für sich durch die Leichtigkeit der Abrechnung, ist aber in Zeiten der Krisen eine höchst gefährliche Einrichtung. Auch ist es jedenfalls unpassend, daß Makler zugleich Banquiers sind. Das verträgt sich schon mit ihrer Stellung nicht, abgesehen davon, daß ihnen dadurch ein großer Theil des Geldumsatzes aller ihrer Mitbürger bekannt wird.

Bremen steht überhaupt mit seiner Goldrechnung auf dem Continent allein da, ein Beweis, daß andere Handelsstaaten, die doch auch in kaufmännischer Hinsicht und Einsicht nicht auf den Kopf gefallen sind, sie nicht für vortheilhaft und nachahmungswerth halten. Und warum will sich Bremen von diesen Staaten und namentlich von Deutschland in seinem Geldwesen so sehr absondern und die Geschäfte mit denselben erschweren, während es bei Annahme der Währung der Kunden im Binnenlande seinen

Handel nur vermehren könnte? (Ganz Norddeutschland, mit Ausnahme von Hamburg, Lübeck, Mecklenburg und Holstein, hat jetzt den 21 Gulden- oder 14 Thalerfuß angenommen. — Süddeutschland den 24 $\frac{1}{2}$ Guldenfuß.) — Man führt zuweilen für die Beibehaltung an, daß Nordamerika und Ostindien gewohnt wären, mit Bremen in Gold zu rechnen; allein diese Länder können und werden sich eben so leicht in eine andere Rechnung finden.

Die Mängel dieses Systems sieht man auch in Bremen immer mehr ein. Schon im Jahr 1850 trug die Bremer Handelskammer darauf an, die Frage wegen Abschaffung der Pistolenwährung und Annahme der Silberwährung in ernste Erwägung zu ziehen, konnte aber, wie es scheint, noch nicht durchdringen.

Durch Einführung der Silberwährung würde Bremen auch zu einem Wechselplatze werden, was es bis jetzt nicht ist und so lange nicht werden kann, als die Anomalie der Goldwährung besteht.

Die Jahde

und die Herrschaft Kniphausen, nebst
dem Oldenburgischen Weser-Gebiet.

Die Jahde. *)

Unter dem Namen „Jahde“ ist nicht das kurze Küstenflüßchen im Oldenburgischen verstanden, das, an Rastede, dem Sommerschlosse des Großherzogs von Oldenburg, vorbei, sich unweit Barel in das Meer ergießt (durch den Wapeler Siel, nachdem es zuvor das Flüßchen Wapel aufgenommen), sondern der Meerbusen oder die Bucht, welche die Ems- oder Ostfriesland von der Weser trennt, und jetzt durch die Anlage eines Preussischen Kriegshafens**) besondere Wichtigkeit erhält. Schon im Jahr 1848 erschien

*) Ich habe geglaubt die alte Schreibart „Jahde“ beibehalten zu müssen, wie solche in fast allen geographischen Werken und Karten vorkommt, statt der neueren Schreibart „Jade“, die sich wohl schwerlich Bahn brechen wird.

**) Nach dem Staatsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen vom 20. Juli 1853, bestätigt im December 1853, und abgedruckt in nebenbemerkter Schrift: „Preußen an der Nordsee“, erhält Preußen an 5000 Morgen Land- und Wattengebiet an der Jahde mit voller Staatshoheit gegen eine Geldentschädigung von $\frac{1}{2}$ Million Thaler. Für Oldenburg erwachsen daraus mancherlei Vortheile, namentlich die einer allgemeinen Steigerung der Werthe, lohnenden Beschäftigung der arbeitenden Klasse, Aufblühen zahlreicher Gewerbe, Zunahme des Handels und der Schifffahrt, und engeren Verbindung mit Deutschland durch eine Eisenbahn.

darüber ein Werkchen: „Der Zahde=Meerbusen und seine Wichtigkeit zur Anlegung eines Kriegshafens an der Nordsee. Mit einer Skizze des Zahde=Meerbusens. Oldenburg 1848,“ und im Januar 1854 eine weitere kleine treffliche Schrift: „Preußen an der Nordsee. Mit Karte. Oldenburg 1854“, die diesen Gegenstand ausführlich beleuchten.

Die Zahde hat eine gute Rhede und ist besonders vor den West- und Nordweststürmen geschützt. Das Fahrwasser ist rein, ohne Klippen und Sandbänke oder sonstige Untiefen, und durch feste Sandufer begrenzt; der Ankergrund allenthalben sicher und gut. Zur Ebbezeit beträgt ihre Tiefe 21 bis 56 Fuß, zur Fluthzeit 32 bis 68 Fuß, daher sie zu jeder Zeit von großen Seeschiffen befahren werden kann. Diese Tiefe gilt jedoch nur für die Mitte des Fahrwassers bis zur Höhe von Fährhuk, wo der neue Kriegshafen angelegt werden soll. Die See haben weit geringeres Fahrwasser in ihren Häfen und Außentiefen. *)

*) Nach genaueren Vermessungen ist die Tiefe der Zahde von der See bis Fährhuk, in den Curstrichen allenthalben mindestens 31 Fuß bei niedrigster Ebbe, und bei der gewöhnlichen Fluth 43 Fuß; in der tiefsten Stromrinne 11 bis 17 Fuß mehr. Die Lavirbreite der Zahde bis Fährhuk beträgt 3000 bis 8000 Fuß. Die Wassertiefe geht bis dicht an's Ufer. Von Fährhuk bis zur See rechnet man 28 Seemeilen oder 7 deutsche Meilen. Der Eingang in den Meerbusen kann durch die beiden nahe liegenden Punkte an der Mündung (Heppens und Edwarden), die an Preußen übergehen, leicht vertheidigt werden. Die Küste ist gesund und hat süßes Wasser. Treffliches Schiffbauholz liefern die nahen Oldenburgischen und Westphälischen Forsten, und eine kräftige seetüchtige Bevölkerung bietet zu jeder Zeit einen lebendigen Anhaltspunkt.

In der Rede des Ministerpräsidenten an den Oldenburgischen

Im Jahr 1843 wurde das Fahrwasser der Jahde mit 10 Seetonnen bezeichnet, wozu im Jahr 1850 mehrere neue kamen (zusammen 5 weiße und 10 schwarze Tonnen). Die erste Seetonne liegt in der Nähe des Wangeroger Leuchthurms. Schon von da an bietet die Jahde bei stürmischem Wetter eine sichere Rhede, was weder an der Elbmündung, noch selbst an der Weser der Fall ist.

Die äußerste Bojetonne ist mit einer Krone und dem Namen „Jahde“ bezeichnet und bleibt beständig liegen; die übrigen Tonnen werden gegen den Winter aufgenommen; an die Stelle der Tonnen in der untern Jahde aber Bojen gelegt (S. Oldenburgs Schifffahrts-Handbuch von Fr. Ant. Strackerjan. Oldenburg 1853, S. 168).

Vor der Jahde liegt die Oldenburgische Insel Wangeroge, mit Seebad und einem 67 Fuß hohem Leuchthurm. Dieser Leuchthurm hat ein drehendes Licht (Blickfeuer), das durch ein Uhrwerk in Umlauf gesetzt wird, und abwechselnd eine Minute lang scheint und eine Minute verschwindet, wodurch es sich von den benachbarten festen Leuchtfeuern zu Borkum, Helgoland und Cuxhafen unterscheidet. Das Wangeroger Licht ist 3 deutsche Meilen weit in See sichtbar. Ein hoher Thurm mit 3 Spizen steht

Landtag am 9. Januar 1854 hebt derselbe besonders hervor, daß die einmal erkannte Nothwendigkeit, Deutschland auch zur See wehrhaft zu machen, Preußen zu diesem Kriegshafen und zu dem Entschlusse veranlaßt habe, seiner Flotte eine größere Aufmerksamkeit zu widmen, damit wenigstens der Norden Deutschlands von der See-seite nicht schußlos dastehe und die deutsche Handelsmarine jederzeit einen sichern Zufluchtsort finde.

am westlichen Ende der Insel Wangeroge als Tageszeichen.

Die Wangeroger Rhederei hat in den letzten Jahren etwas zugenommen (S. deutsche Rhederei). Die hiesigen Schiffer fahren nach England, Holland, Belgien, Hamburg, Norwegen und in die Ostsee. Zu Wangeroge selbst ist jedoch der Verkehr unbedeutend. Im Jahr 1852 kamen daselbst an: 2 beladene Schiffe von 54 Last aus England unter Oldenburgischer Flagge, 1 beladenes Schiff von 29 Last aus England unter Hannoverischer Flagge. Ferner 52 Küsten- und Watteschiffe von 651 Last, worunter 7 leere. Diese Insel führt etwas Seesalz aus, das aber dem Lüneburger Salz nachsteht und zum Einsalzen von Butter und Fleisch nicht gebraucht wird.

Im Sommer fährt ein Dampfschiff regelmäßig von Bremen nach Wangeroge und Nordernei.

Zur Ebbezeit liegen die Watten *) der Jahde fast trocken; doch können mit der Fluth auf dem Fahrwasser Seeschiffe bis zu 100 Lasten und 12 Fuß Tiefgang in die verschiedenen Jahdehäfen (Siele) gelangen.

Unter diesen Sielen ist das Siel zu Barel am günstigsten gelegen, im Hintergrunde der Bucht, als Knotenpunkt vom Butjadinger-, Jever- und Ammerland, des ganzen Kreises Neuenburg und eines Theils des Kreises Oldenburg. (Die sogen. „Oberahnischen Felder“ sind Inseln, die als Weidegründe benutzt werden.)

*) Diese Watten sind wegen Weichheit und Schlüpfrigkeit des Bodens meist ungangbar, und stehen zur Fluthzeit ganz unter Wasser.

Das Bareler Siel steht in Verbindung mit dem betrieb-
samem Orte Barel, *) dessen Gewerbtthätigkeit in den leg-
ten Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen hat.
Barel's bisherige Verbindung mit der See wurde durch
ein langes, frummes Tief und durch mangelhafte Hafenan-
stalten bei'm Bareler Siel sehr erschwert (S. weiter
unten Näheres über Tiefe und Siel). Nach längeren
Verhandlungen kam im Jahr 1846 zu Barel der Bau einer
offenen Schleuse (Fluthschleuse) zu Stande, statt eines Sieles,
der neu zu erbauen gewesen sein würde, aber so weit hätte
hinausgeführt werden müssen, daß dadurch erhebliche Nach-
theile entstanden wären. Der alte Siel wurde im Jahr 1853
weggenommen und etwa 4000 Fuß näher an Barel (bei
Oldendorf oder Oldorf) angelegt, wodurch der eigentliche
Hafen viel bequemer für den Bareler Handel liegt. Im
April 1853 verwilligte dafür der Oldenburger Landtag
18000 Thlr.

In neuerer Zeit spricht man davon, von Barel aus
eine directe Dampfschiffahrt mit England einzuführen zur
Ausfuhr von Vieh, Rübsaat, Delfuchen, Roggen, Hafer ꝛc.
und Einfuhr von Steinkohlen, Eisen ꝛc. — Auch der Ver-

*) Die Herrschaft oder Herrlichkeit Barel gehört dem Grafen
von Bentinck, welchem auch die Herrschaft Kniphäusen zugehört,
steht aber unter Oldenburgischer Oberhoheit (vergl. damit weiter unten
Kniphäusen). Die Familie Bentinck bezieht aus dem Amte Barel
die sämmtlichen älteren Grundabgaben und Gefälle, einschließlich
Zehnten; der Staat die als Staatssteuern aufgelegte Contribution,
additionelle Contribution und Gebäudesteuer. Das Amt Barel zählte
am 1. Juli 1852 8123 Einwohner.

kehr mit den Badeinseln (Wangeroge und Nordernei) könnte von hier aus am passendsten vermittelt werden.

Barel hat 7 eigene Seeschiffe von 238 Last, und besitzt 5 große durch Dampfkraft betriebene Fabrik-Anstalten, darunter eine Eisengießerei und Schiffsschmiede, eine Baumwollspinnerei und Weberei, worin 6—700 Arbeiter Beschäftigung finden; ferner findet man hier Seife-, Tabak-, Stärke- und Liqueurfabriken, ansehnliche Färbereien und viele Ziegelbrennereien. Zu den indirecten Steuern trägt Barel jährlich an 30000 Thlr. bei.

Von Barel nach Oldenburg ($4\frac{1}{4}$ Meilen) führt eine gute Chaussee; nach Jever (4 Meilen) aber bloß eine sogenannte Klinkerstraße.

Der eigentliche Seehafen der Stadt Oldenburg ist nicht an der Jahde, sondern an der Weser (zu Brake und Esfleth), wie überhaupt das Wesergebiet für Oldenburg bei weitem wichtiger ist als das Jahdegebiet. Aus der Weser gehen Dampfschiffe und kleine Schmachtschiffe von 40 bis 50 Last (letztere aber meist nur mit halber Ladung) die Hunte hinauf bis Oldenburg. An der Vertiefung der Hunte bis zu 5 Fuß wird thätig gearbeitet. Zwischen Oldenburg und Bremen und Oldenburg und Bremerhafen fahren täglich Dampfschiffe, und zwischen Oldenburg und Bremen zu Land (6 Meilen) Schnellroschen (letztere in $4\frac{1}{2}$ Stunden Zeit). Die projektirte Eisenbahn zwischen Bremen und Oldenburg scheint wieder in's Stocken gerathen, und doch gehört die Theilnahme Oldenburgs am inneren Verkehr Deutschlands zu den ersten Erfordernissen.

Die Stadt Oldenburg besißt ein geräumiges Hafenbecken mit Holzniederlagen (Schiff- und Zimmerholz) zur Ausfuhr in die Weser. Oldenburgs Waldungen sind zwar schon sehr gelichtet, doch findet man noch immer bedeutende Waldstrecken im Ammerlande und in den Kreisen Oldenburg und Delmenhorst.

$\frac{1}{2}$ Stunde von Oldenburg fängt schon das große Moor (Hochmoor) an, das sich bis nach Ostfriesland hinzieht, und fast so öde ist wie die Lüneburger Heide, das aber eben so gut urbar gemacht werden könnte wie ähnliche Moor- und Sumpfigegenden an der gegenüberliegenden Küste Englands (Ostküste), wenn die Regierung die Sache energisch angreifen oder Privatleute mit Capitalien dazu ermuntern wollte.

Das eigentliche Marschland im Oldenburgischen ist sehr fruchtbar und von Kanälen durchschnitten. Bisher fehlten aber gute Wege noch durchgängig, die erst seit Kurzem in Angriff genommen sind. Ackerbau und Viehzucht gehen im Oldenburgischen Hand in Hand. Die Hauptausfuhr besteht in Rindvieh, Pferden, Butter, Käse, gesalzenem und geräuchertem Schweinefleisch, Rübsaat, Delfuchen, Gerste, Hafer, Holz u. Ein exportirendes Land wie Oldenburg, so bequem zum Seeverkehr gelegen, muß dahin streben, seine Production möglichst zu steigern und seine Erzeugnisse durch directen Handel rasch und vortheilhaft abzusetzen. Dazu bedarf es aber vor allem guter Verbindungsmittel und einer größeren Concentration des Handelsverkehrs in Markt- und Seeplätzen. Bis jetzt war Olden-

burg fast völlig isolirt, und sein Handel und seine Schifffahrt nur in Vereinigung mit Bremen und für Rechnung Bremer Häuser von einiger Wichtigkeit.

Ueber die Ein- und Ausfuhr des Großherzogthums Oldenburg sind die ausgefertigten Listen noch sehr mangelhaft, so daß mit Sicherheit nichts darüber gesagt werden kann, und eine Mittheilung derselben nur zu falschen Schlüssen Anlaß geben würde. Insbesondere werden Werthangaben und Aufzählung der einzelnen Artikel dabei überall nicht gemacht. Mit ehestem soll jedoch in Oldenburg ein statistisches Bureau eingerichtet werden, mit dessen Hülfe es dann möglich sein wird, das vorhandene Dunkel aufzuhellen. Auch der Bau von Chausseen *) soll, wie oben bemerkt, nunmehr im Butjadingerland sowohl als auch in Jeverland und im Kreise Neuenburg in Angriff genommen werden, und die beabsichtigte Eisenbahn wird hoffentlich nicht lange mehr auf sich warten lassen. Nur rasch die Hand an's Werk. „Eile mit Weile“ thut's nicht mehr. Deutschland (und Oldenburg namentlich) hat lange genug an diesem müßigen Spruche gelitten. Vorwärts ist das Lösungswort der Zeit!

*) Die Haupt-Chaussee im Oldenburgischen ist die, welche von Bremen über Oldenburg nach Barel, Jever und Emden führt. Die zwischen Oldenburg und Brake ist seit Anfang 1853 eröffnet.

Oldenburgische Jahdehäfen (Siele).

Im Jahdegebiet befinden sich folgende Siele.

Innerhalb der Bucht:

Edwarder Siele im Amt Burhave, am Eingang in die Bucht (Heppens gegenüber). Hier fällt ebenfalls ein Stück an Preußen, zur Errichtung einer Batterie.

Wapeler, Neuen und Alten-Siele, } im Amt Barel.
Bareler Siele,

Steinhausener Siele, }
Zeteler Siele, } im Amt Boekhorn.
Ellenserdamer Siele,

Marien-Siele, } im Amt Jever.
Banter Siele,

Außerhalb der Bucht:

Rüstringer Siele oder Rüster Siele, im Amt Jever.

Inhausener Siele, im Amt Kniphausen.

Hooksele, }
Erdumer Siele, } im Amt Minßen.
Horumer Siele, }
Jooster Siele,

Hooksele ist der Hafen für Jever, wohin ein $\frac{3}{4}$ Meile

langer Kanal (Tief*) führt für Rähne. Dieser Hafenort hat einen lebhaften Jahrmarkt. Die Hafenleute werden hier Sjouwerleute genannt. Das Amt Tettens im Zeveland steht durch das Tief, welches von Tettens über Zeveland nach Hooftiel führt, mit der Jahde in Verbindung. Außerdem benugt es Carolinen=Siel (im nahen Ostfriesland) zur Vermittlung der Ausfuhr. Die Insel Wangeroge gehört zum Amte Tettens. Jooster=Siel Außentief fließt in das Außentief des Horumer Siels.

Die Hafentorte sind hinter den Dämmen gelegen (am Binnentief). Bei jedem Siel ist ein Sielwärter angestellt, der über die Anordnungen und Sielvorschriften die nöthige Aufsicht führt (in den größeren Häfen besteht ein Hafentmeister oder Rhedeauffseher).

Ueber sämmtliche Oldenburgische Sielc und Häfen ist ein Stromrichter gesetzt, der die Strompolizei handhabt, und zu Brake (an der Unterweser) wohnt, gegen dessen Erkenntniß nöthigenfalls an die Commission für die Handhabung der Weserschiffahrtsacte appellirt werden kann.

Der Wassershout (Schulz) zu Brake führt die nächste Aufsicht über die Weserschiffahrt, besonders über die Schiffe (fremde und einheimische) am Oldenburgischen Weserufer.

Die Oldenburgische Vootsengesellschaft für die Jahde besteht zu Fedderwarden (S. vorher „Weser“).

*) Unter Tief versteht man eine jede Stromrinne, die befahren werden kann. Man unterscheidet sie in Außentiefe (außerhalb der Sielc), die gewöhnlich lang und schmal sind, und in Binnentiefe (innerhalb der Sielc), welche letztere allein eigentliche künstliche Kanäle sind. Bei den Außentiefen wird der Stromrinne nur nachgeholfen.

Nachstehende Aufstellung gibt einen Ueberblick des Gesamt-Schiffahrtsverkehrs der Fohde im Jahr 1852.

Es kamen an:

im Fohdegebiet: zu	Seeschiffe.				Küsten- u. Watteschiffe.				Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Bareler Siel*)	96	4130	94	2	227	2825	170	57	323	6955
Hooftiel*)	74	2319	36	38	314	3359	276	38	388	5678
Rüfter Siel	24	888	8	16	193	1992	163	30	217	2880
Horumer Siel	24	718	4	20	163	1679	140	23	187	2397
Ellenserd. Siel	11	379	6	5	243	3396	109	134	254	3775
Inhauser Siel	9	233	6	3	50	459	44	6	59	692
Marien- Siel	4	134	1	3	35	430	33	2	39	564
Edwarder Siel	—	—	—	—	144	1372	130	14	144	1372
Erldumer Siel	—	—	—	—	29	298	19	10	29	298
Wangeroge	3	83	3	—	52	651	45	7	55	734
	<u>245</u>	<u>8884</u>	<u>158</u>	<u>87</u>	<u>1450</u>	<u>16461</u>	<u>1129</u>	<u>321</u>	<u>1695</u>	<u>25345</u>

*) Unter den zu Bareler Siel angekommenen Schiffen waren
 58 Seeschiffe v. 2550 T. unter Oldenb. Flagge. Davon kamen 47 aus England, 7 aus Norwegen, alle belad.
 27 " " 1055 " unter Hannov. Flagge. Davon kamen 23 a. Engl., alle belad.
 10 " " 465 " unter Holländ. Flagge. Davon kamen 5 a. Engl., alle belad.
 1 " " 60 " unter Englischer Flagge.
96 Seeschiffe v. 4130 T.

Ferner Küsten- u. Watteschiffe 227 v. 2825 T. Darunter 57 leer.
323 v. 6955 T.

Unter den zu Hooftiel angekommenen waren
 50 Seeschiffe v. 1572 T. unter Oldenb. Flagge. Davon kamen 4 a. Engl., 9 a. Norw.
 22 " " 688 " unter Hannov. Flagge. Davon kamen 3 a. Engl., 5 a. Norw.
 1 " " 29 " unter Holländischer Flagge.
 1 " " 30 " unter Kniphauser Flagge.
74 Seeschiffe v. 2319 T.

Dazu Küsten- u. Watteschiffe 314 " 3359 " Darunter 38 leer.
388 v. 5678 T.

Es gingen ab im Jahdegebiet: von	Seeschiffe.				Rüsten- u. Watteschiffe.				Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Bareler Siel	85	3662	12	73	221	2665	166	55	306	6327
Hookfiel . .	74	2265	53	21	320	3368	172	148	394	5633
Rüfter Siel	24	908	19	5	193	2003	109	84	217	2911
Horumer Siel	23	665	19	4	155	1635	76	79	178	2300
Ellenserb. Siel	11	385	7	4	241	3355	205	36	252	3740
Inhauser Siel	9	233	4	5	50	467	21	29	59	700
Marien- Siel	4	134	4	—	31	388	9	22	35	522
Erldumer Siel	—	—	—	—	29	298	19	10	29	298
Edwarder Siel	—	—	—	—	138	1346	53	85	138	1346
Wangeroge .	—	—	—	—	46	563	16	30	46	563
	230	8252	118	112	1424	16088	846	578	1654	24340

Dazu ange-
komm. (s. neb.) 245 8884 158 87 1450 16461 1129 321 1695 25345

Zus. 475 17136 276 199 2874 32549 1975 899 3349 49685

Die andern kleinen Jahde-Siele sind von keiner Bedeutung.

Obige Schiffe bestehen meist aus Küstenfahrern und Watteschiffen, worunter besonders viele Ostfriesische (Hannoversche).

Der Flagge nach kamen im Jahr 1852 im Jahdegebiet an:

	Seeschiffe.		Rüsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Oldenburgische	154	5605	790	9282	944	14887
Hannoversche .	68	2347	605	6562	673	8909
Holländische .	19	783	8	187	27	970
Englische . .	1	60	1	19 (Helgol.)	2	79
Dänische . .	—	—	5	78	5	78
Hamburgische	—	—	2	36	2	36
Norwegische .	1	30	—	—	1	30
Kniphäuser .	2	59	39	297	41	356
	245	8884	1450	16461	1695	25345

Es gingen von dort ab:

	Seeschiffe.		Küsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Oldenburgische	143	5145	772	9017	915	14162
Hannoversche .	64	2215	599	6481	663	8696
Holländische .	16	669	9	203	25	872
Englische . .	1	60	1	19 (Helgol.)	2	79
Dänische . .	—	—	5	78 (Alton.)	5	78
Hamburgische	—	—	2	36	2	36
Norwegische .	1	30	—	—	1	30
Knipphauser .	5	133	36	254	41	387
	<u>230</u>	<u>8252</u>	<u>1424</u>	<u>16088</u>	<u>1654</u>	<u>24340</u>

Die Jahdeschiffe (für sich allein genommen) machten im Jahr 1852 folgende Reisen:

nach den Häfen der Zahde	217	Reisen
„ „ „ der Niederweser und Hunte	183	„
„ „ „ der Niederelbe	16	„
„ „ „ von Norwegen	8	„
„ „ „ der Ostsee	4	„
„ „ „ von England	72	„
„ „ „ von Holland	2	„
„ „ „ der Ems und Ostfriesland	11	„

zus. 513 Reisen.

Gegen die Gesamtbewegung der Jahdehäfen erscheint diese Zahl im Ganzen nur gering.



Rhederei der Jahdehäfen.

Im Jahr 1852 gehörten zum Jahdegebiet:

70 Seeschiffe von 1748 Last und 198 Matrosen.

	Sch.	Last.	Mann.
Darunter waren aus dem			
Amtsbezirk Burhave	3	33	6
„ Rastede	1	6	2
„ Barel	7	238	24
„ Bockhorn	3	91	10
„ Jever, mit Hookfiel	7	184	22
„ Minsen, mit Horumer-Siel	26	532	68
„ Tettens (Insel Wangeroge)	23	664	66

zus. 70 1748 198

Seit 1853 besitzt das Amt Jever auch ein großes Schiff von 430 Last, und das Amt Rastede ein Schiff von 300 Last, deren Hafen zu Brake an der Weser ist.

Nur ein Jahdeschiff (Kniphauser) suchte und fand eine Zeitlang Beschäftigung in der Fahrt zwischen den Häfen des Mittelländischen Meeres (s. weiter unten „Kniphauser“).

Die größeren Schiffe haben in der Jahde etwas abgenommen; die kleineren dagegen zugenommen, da sich der Jahdeverkehr meist auf die Jahde-Siele und auf die nächste

Küstenfahrt (Weser, Elbe und Ems) beschränkt, zur Ausfuhr der Landeserzeugnisse und Einfuhr von Tannenholz (von der Ostsee und Norwegen), Eisen (von Schweden und England), Steinkohlen, Baumwolle und Twisten (von England), Weinen (von Frankreich ic.).

Steinkohlenniederlagen und Anker- und Schiffschmieden findet man zu Barel und Hooftiel, und an der Weser zu Brake, Elsfleth und Oldenburg.

Zur Bervollständigung von Oldenburg diene folgender Ueberblick des Oldenburgischen Wesergebiets. *)

Im Jahr 1852 kamen in den **Oldenburgischen** Weserhäfen an, nach der Nationalität der Schiffe:

Flagge.	Seeschiffe.		Küsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Oldenburgische	242	18074	3299	33752	3541	51826
Hannoversche .	245	9865	659	7493	904	17358
Englische . .	74	7723	2	19 (Helgol.)	76	7742
Bremische . .	47	5380	37	1060	84	6440
Holländische .	57	2406	15	352	72	2758
Deutsche (Kriegsf.)	2	1100	—	—	2	1100
Dänische . .	14	722	—	—	14	722
Schwedische .	10	650	—	—	10	650
Norwegische .	20	695	—	—	20	695
Preussische . .	5	530	—	—	5	530
Mecklenburgische	5	239	—	—	5	239
Lübeckische . .	1	110	—	—	1	110
Hamburgische .	1	52	13	221	14	273

*) Die Hauptschiffahrt Oldenburgs ist an der Unterweser, deren linkes Ufer ganz zu Oldenburg gehört. (S. vorher S. 111.)

F o r t s e t z u n g.

Flagge.	Seeschiffe.		Rüsten- u. Flußschiffe.		Im Ganzen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Französische . . .	3	187	—	—	3	187
Belgische	1	45	—	—	1	45
Russische	6	431	—	—	6	431
Mexikanische . . .	1	135	—	—	1	135
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	734	48344	4025	42897	4759	91241

Es gingen von dort ab:

Oldenburgische	229	18319	3430	29513	3659	47832
Hannoversche . . .	226	9263	533	4985	759	14248
Englische	99	13349	1	15 (Helgol.)	100	13364
Bremische	55	6716	17	343	72	7059
Holländische . . .	55	2561	14	313	69	2874
Deutsche (Kriegsf.)	2	1100	—	—	2	1100
Dänische	11	613	—	—	11	613
Schwedische	9	581	—	—	9	581
Norwegische	19	714	—	—	19	714
Preussische	5	530	—	—	5	530
Mecklenburgische	6	339	—	—	6	339
Lübeckische	1	110	—	—	1	110
Hamburgische	1	52	3	62	4	114
Französische	3	187	—	—	3	187
Belgische	1	45	—	—	1	45
Russische	6	411	—	—	6	411
Mexikanische	1	135	—	—	1	135
Kurhessische	—	—	1	70	1	70
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	729	55025	3999	35301	4728	90326

Das Hessische Flußschiff ging von Elsfleth (beladen) nach der Oberweser ab.

Unter Oldenburgischer Flagge fuhren im Jahr 1852 von der Weser folgende Schiffe ab:

	beladen.	unbeladen.
nach England	26	68
„ Holland	3	—
„ Preußen	13	2
„ Rußland	32	37
„ Schweden	6	—
„ Norwegen	2	22
„ Dänemark	2	—
„ Frankreich	—	2
„ Portugal	2	1
„ Spanien	1	2
„ dem Mittelmeer	—	13
„ den Canarischen Inseln	1	—
„ Nordamerika	26	—
„ Westindien	5	4
„ Südamerika	9	2
„ Californien	1	—
unbestimmt	—	1
	<hr/>	<hr/>
	129	154
	<hr/>	<hr/>

zus. 283.

Die meisten dieser Schiffe sind aus Brake und Esfleth, und im Handel der Stadt Bremen beschäftigt; andere im Zwischenhandel in europäischen und überseeischen Häfen.

Mit Holland und Frankreich hat der Verkehr unter Oldenburgischer Flagge abgenommen, mit Nordamerika zugenommen. Im Jahr 1838 kamen noch nach Amsterdam 30 Oldenburgische Schiffe, nach Bordeaux 10 Oldenburgische Schiffe.

U e b e r s i c h t

sämmtlicher im Jahr 1852 im Oldenburgischen Weser-
gebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe nach den
verschiedenen Häfen.

Es kamen an:

zu	See-				Rüsten- u. Fluß-				Zu-	
	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Lasten.
Brake .	485	35553	430	55	335	4196	332	3	820	39749
Elsfleth	123	7815	97	26	116	1743	116	—	239	9558
Oldenburg	59	2138	59	—	1006	11595	944	62	1065	13733
Großensiel	24	1052	4	20	460	5063	452	8	484	6115
Fedderv. S.	14	615	11	3	444	5175	388	56	458	5790
Esensh.-S.	5	256	5	—	255	2842	170	85	260	3098
Strohausen	6	251	6	—	402	4470	331	71	408	4721
Weserdeich	4	184	—	4	164	488	161	3	168	672
Debesdorf	4	160	4	—	65	702	65	—	69	862
Dreifsielen										
(m. 3 Siel.)	3	126	3	—	49	486	45	4	52	612
Tettensersiel	4	91	—	4	197	2007	168	29	201	2098
Burhaversiel	3	103	3	—	126	1198	91	35	129	1301
Dichtum .	—	—	—	—	36	539	36	—	36	539
Warfleth .	—	—	—	—	69	653	67	2	69	653
Wehrder .	—	—	—	—	8	34	8	—	8	34
Schlüte .	—	—	—	—	10	75	8	2	10	75
Berne .	—	—	—	—	11	38	11	—	11	38
Huntebrück	—	—	—	—	25	182	21	4	25	182
N. Huntorf	—	—	—	—	20	65	20	—	20	65
A. Huntorf	—	—	—	—	2	4	2	—	2	4
Harrien .	—	—	—	—	5	44	5	—	5	44
Golzwo. S.	—	—	—	—	220	1298	146	74	220	1298

734 48344 622 112 4025 42897 3587 438 4759 91241

Unter den Weser = Sielen ist Großensiel am bedeu-
tendsten.

Es gingen ab

von	See-				Küsten- u. Fluß-				Im	
	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.	bel.	leer.	Sch.	Last.
Brake .	485	39303	206	279	191	2301	190	1	676	41604
Elsfleth .	128	8723	30	98	126	1163	124	2	254	9886
Oldenburg	33	1251	—	33	958	9883	842	116	991	11134
Großensiel	47	4034	46	1	245	2313	244	1	292	6347
Fedderv.S.	15	648	8	7	426	4961	232	194	441	5609
Burhaverv.	3	103	2	1	125	1187	65	60	128	1290
Tettenserv.	4	91	4	—	97	896	89	8	101	987
Dreifsielen	3	89	2	1	45	296	40	5	48	385
Weserdeich*)	5	297	—	5	195	979	192	3	200	1276
Warfleth*)	1	230	—	1	505	878	495	10	506	1108
Esensh.=S.	5	256	—	5	253	2859	141	112	258	3115
Dichtum .	—	—	—	—	39	697	39	—	39	697
Wehrder .	—	—	—	—	7	10	7	—	7	10
Schlüte .	—	—	—	—	3	5	3	—	3	5
Berne .	—	—	—	—	10	37	7	3	10	37
Huntebrück	—	—	—	—	15	182	13	2	15	182
N.Huntorf	—	—	—	—	2	2	1	1	2	2
A.Huntorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harrien .	—	—	—	—	12	70	12	—	12	70
Golzvw.=S.	—	—	—	—	235	1326	168	67	235	1326
Strohausen	—	—	—	—	444	4558	388	56	444	4558
Dedesdorf	—	—	—	—	66	698	63	3	66	698
	729	55025	298	431	3999	35301	3355	644	4728	90326
dazu ange- kom.(f.ob.)	734	48344	622	112	4025	42897	3587	438	4759	91241
zus.	1463	103369	920	543	8024	78198	6942	1082	9487	181567

*) Unter den abgegangenen Flußschiffen zu Warfleth waren viele kleine Fahrzeuge von 1 bis 4 Last Größe, welche mit Lebensmitteln nach dem jenseitigen Hannoverschen Weserufer fuhren und leer zurückkamen. Das oben angeführte Seeschiff ist in Warfleth gebaut.

Die bei Weserdeich aufgeführten leeren Schiffe gehören daselbst zu Hause, wohin sie im Herbst zur Ueberwinterung gehen.

Zu Großenfiel liefen im Jahr 1852 4 englische Dampfschiffe von 372 Last von Hamburg ein, um etwas Rückgut zu landen und Vieh nach England mitzunehmen. Von Großenfiel und Brake wurden im Jahr 1852 seewärts an Vieh mit 24 Dampfschiffen versandt:

nach England 1821 Stück Hornvieh und 412 Schafe,
 „ Hamburg 128 „ „ „ 36 „

Die seit längerer Zeit von Brake aus betriebene Grönländische Wallfisch- und Robbenfischerei wurde später auch in Elsfleth und im Amte Berne (Stadingerland) mit abwechselndem, doch meist gutem Erfolg eingeführt. Vom Jahdegebiet ging im Jahr 1847 zum erstenmal von Hoofsiel aus ein Schiff von 60 Last auf den Robbenfang, das aber im zweiten Jahre verunglückte.

Im Jahr 1852 war die Grönländische Fischerei sehr ungünstig. 7 Schiffe von der Weser brachten 10330 Robben. (Darunter waren 2 Schiffe von der Stadinger Gesellschaft mit 4950 Robben.) 1 Schiff von der Ems brachte 170 Robben, und 5 Schiffe von der Elbe bloß 1328 Robben.

In den Jahren 1843—1852 wurden im Oldenburgischen folgende Schiffe für den Fisch- und Robbenfang ausgerüstet:

im Jahr 1843	6	Schiffe v.	780	Last,				
1844	9	„	1120	„				
1845	9	„	1120	„				
1846	9	„	1145	„				
1847	8	„	985	„				
1848	8	„	895	„				
1849	8	„	895	„				
1850	7	„	750	„				
1851	8	„	895	„				
1852	8	„	955	„	nämlich	Sch.	Last.	Mann.
						4	430	142
						4	525	194

Schiffahrtsverkehr

von Brake (dem Oldenburgischen Haupthafen an der
Weser) in den Jahren 1851 u. 1852 nach Herkunft
und Bestimmung der Schiffe.

Angefommene Schiffe.

	1 8 5 1.		1 8 5 2.	
	beladen	leer	beladen	leer
von der Elbe	7	4	9	5
„ Dänemark	—	—	—	—
„ Preußen	46	—	8	3
„ Rußland	44	—	46	—
„ Schweden	5	—	22	—
„ Norwegen	24	—	29	—
„ England	164	5	182	4*)
„ Holland	6	1	7	3
„ Belgien	10	2	16	2
„ Frankreich	15	—	30	—
„ Spanien }	7	—	5	—
„ Portugal }				
„ d. Canar. Ins. u. Afrika	1	—	—	—
„ Mittelländischen Meer .	6	—	24	—
„ Nordamerika	11	—	13	3
„ Westindien	14	—	12	—
„ Südamerika	17	—	13	—
„ Californien	—	—	—	—
„ Grönland	6	—	6	—
„ den Weserhäfen	2	33	—	34
„ der Nordsee	1	—	2	—
„ Helgoland	—	—	1	—
„ Ostfriesland und Jahde	—	—	1	5
„ Bremerhafen	—	—	—	—
„ Ostsee und unbestimmt	—	—	—	—
	386	45	426	59
	431 v. 32542 ℔.		485 v. 35553 ℔.	

*) Nach England gingen von Brake aus im J. 1852 863 St. Hornvieh und 211 Schafe pr. Dampfschiff. (Vergl. damit S. 157.)

Abgegangene Schiffe.

	1 8 5 1.		1 8 5 2.	
	beladen	leer	beladen	leer
nach der Elbe	4	2	9	5
„ Dänemark	6	2	6	2
„ Preußen	3	10	19	10
„ Rußland	16	14	10	18
„ Schweden	3	1	3	4
„ Norwegen	7	28	14	35
„ England	59	58	58	97
„ Holland	1	1	5	—
„ Belgien	—	—	—	—
„ Frankreich	—	—	—	1
„ Spanien }	—	5	5	1
„ Portugal }				
„ d. Canar. Ins. u. Afrika	—	—	—	—
„ Mitteländischen Meer .	3	8	—	6
„ Nordamerika	32	—	48	—
„ Westindien	6	—	11	—
„ Südamerika	12	—	5	1
„ Californien	4	—	1	—
„ Grönland	—	6	—	7
„ der Nordsee	—	1	—	1
„ Helgoland	—	—	1	—
„ Ostfriesland und Jahde	—	3	1	5
„ Bremerhasen	3	38	3	54
„ Ostsee und unbestimmt	—	46	1	46
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	159	223	200	293

382

493 v. 39303 £.

(daru. 279 leer) u. 335
Fluß- u. Küstenschiffe v.
4196 £. (darunt. 4 leer.)

Unter obigen Zahlen sind nicht bloß die Oldenburgischen, sondern auch die fremden Schiffe begriffen.

Die Nationalität der in den Jahren 1852 und 1853 eingelaufenen Schiffe in den Häfen Brake, Elsfleth und Oldenburg zeigt folgende Aufstellung.

In Brake kamen an im Jahr 1852:

	Seesch.	Last.	davon kamen	Im J. 1853
unter Oldenburg. Flagge	145	11364	37 a. England	139 Schiffe.
			20 " Rußland	
			13 " Frankreich	
" Hannover'scher	" 135	5686		103 "
" Bremer	" 45	5260		34 "
" Englischer	" 67	7159		63 "
" Holländischer	" 31	1441		21 "
" Dänischer	" 12	632		8 "
" Schwedischer	" 10	650		4 "
" Norwegischer	" 16	612		7 "
" Russischer	" 6	431		4 "
" Preussischer	" 4	450		2 "
" Mecklenburg.	" 5	239		1 "
" Lübeckischer	" 1	110		4 "
" Deutscher (Kriegsch.)	2	1100		3 Portug.
" Belgischer Flagge	1	45		— "
" Mexicanischer	" 1	135		2 "
" Hamburger	" 1	52		1 "
" Französischer	" 3	187		2 "
	485	35553		398
	(woru. 55 leer)			v. 36268 Roggenlast
				(nach Angabe des Wasser-
				schout Abdicks in Brake).

In Elsfleth kamen an im J. 1852:

	Seesch.	v. Last.	davon kamen	
unter Oldenburg. Flagge	78	5939	17 aus England,	
" Hannov.	" 31	1275	16 " Rußland,	
" Bremer	" 2	120	6 " Norw. ic.	
" Holländischer	" 8	344		
" Preussischer	" 1	80		
" Norwegischer	" 3	57		

123 7815 (woru. 26 leer). Abgingen von Elsfleth im Jahr 1852 128 Seesch. v. 8723 L. (worunter 98 leer) u. 116 Fluß- u. Küstensch. v. 1743 L. (alle beladen).

In Oldenburg kamen an:

	Seesch.	Last.	
unter Oldenburg. Fl.	5	153	davon kamen 4 aus England,
„ Hannover. „	46	1715	dav. kamen 22 a. Norw., 19 a. Engl. u.
„ Holländischer „	7	258	
„ Dänischer „	1	12	

59 2138 L. (alle beladen) u. 1006 Fluß- u.

Küstensch. v. 11595 Last, und abgingen 33 Seesch. v. 1251 L. (alle leer).

Unter den im Jahr 1852 zu Brake

angekommenen engl. Schiffen waren 43 Dampffsch. v. 5306 L.
 abgegangenen „ „ „ 43 „ „ 6152 „

Ferner gingen von Brake ab im Jahr 1852: 5 Kriegsdampfer von der ehemaligen deutschen Flotte von 1782 Last mit 132 Mann. Die deutsche Kriegsfregatte „Deutschland“ verließ Brake im gleichen Jahre unter Bremer Flagge.

Unter Nordamerikanischer Flagge kommt jetzt kein Schiff mehr nach den Oldenburgischen Häfen. Im Jahr 1834 kamen noch 12 Nordamerikaner nach Brake. In den Jahren 1846—48 aber nur 1 Schiff jährlich, und jetzt haben die Bremer und Oldenburger den Oldenburgischen Handel mit den Vereinigten Staaten ganz allein in Händen. Im Jahr 1851 kam auch 1 Schiff unter Peruanischer Flagge und 1 Schiff unter Venezuelischer Flagge nach Brake.

Auch die Auswanderung ist in Brake sehr im Zunehmen. Im Jahr 1853 liefen von Brake nach den Vereinigten Staaten 33 Schiffe mit 5590 Auswanderern aus.

Die Oldenburgische Gesamt-Schiffahrtsbewegung im Jade-, Weser- und Emsgebiet bestand im Jahr 1852 in 15516 Schiffen von 251969 Lasten (zu 4000 Pfd.).

Davon kamen	Schiffe.	Last.
auf das Wesergebiet	9487	von 181567
„ „ Jadegebiet	3349	„ 49682
„ „ Emsgebiet (Fluß- und Kanalsschiffe)	2678	„ 20655
„ „ Emsgebiet (Seeschiffe) .	2	„ 65
	<hr/>	
	15516	251969

Nach der Gattung der Schiffe

	Seeschiffe.	Fluß-, Kanal- und Watteschiffe.
kamen an	979 von 57228 Last	6843 von 69908 Last
gingen ab	961 „ 63339 „	6733 „ 61494 „
	<hr/>	
	1940 von 120567 Last	13576 von 131402 Last
	<hr/>	

15516 Schiffe von 251969 Lasten.

Ueber das Oldenburgische Emsgebiet s. „Ems“.

Oldenburgische Consuln.

Oldenburg unterhält gegenwärtig im Auslande 81 Consuln. Von fremden Staaten befinden sich im Oldenburgischen folgende Consuln und Consular-Agenten:

für Holland: zu Brake, Barel und Hooksiel;

für Belgien: zu Barel;

für Preußen: zu Brake;

für Schweden u. Norwegen: zu Brake;

für Portugal: zu Brake;

für Großbritannien: zu Brake. Der engl. Consul in Hamburg
ist zugleich Consul für Oldenburg;

für Frankreich: der franz. Consul zu Bremen ditto;

für Rußland: der russ. Consul zu Bremen ditto;

für Oesterreich: der österr. Consul zu Hamburg ditto;

für Baiern: der baier. Consul zu Bremen ditto;

für Brasilien: der brasil. Consul zu Hamburg ditto;

für Lloyd in London: Agent zu Brake.

Oldenburgische Versicherungsgesellschaften gegen Seegefahr.

1. Die Elsflether Asscuranz-Compagnie (1848).
 2. Die Union-Asscuranz-Compagnie zu Elsfleth (1851).
 3. Die Budjadinger See-Asscuranz, besonders für Vieh nach England.
-

Kniph a u s e n.

Die alte kleine Herrschaft oder Herrlichkeit Kniphhausen, dem Grafen von Bentinck gehörig, unter Oldenburgischer Oberhoheit (s. vorher Barel), liegt am Eingange der Zahde, unweit Jever, und verdient in so fern eine besondere Erwähnung, als sie, bei'm Wiener Kongreß vergessen, ihre Souveränität behalten hatte und ihre eigene Flagge besitzt, die zur Zeit der Continentsperre als neutrale Flagge keine unbedeutende Rolle spielte.

Das ganze Kniphhauser Ländchen umfaßt bloß $1\frac{1}{2}$ □ M. mit etwa 3000 Einwohnern und besitzt 2 Ortschaften: Sengerwarden und Fedderwarden*), wovon ersteres am bedeutendsten, nebst einem von einem Graben umgebenen alten Schlosse des Grafen von Bentinck, dem auch die Grafschaft Barel zugehört. Durch das Berliner Abkommen im Juni 1826 wurde bestimmt, daß die Hoheit über die Herrschaft Kniphhausen, sowie über den Grafen von Bentinck selbst und seine Familie (als Besitzer der Herrschaft) von dem

*) Dieser Ort, der ohne Wasserverbindung mit der Zahde ist, ist nicht mit dem Fedderwarder-Siel (Großfedderwarden) an der Mündung der Weser zu verwechseln.

Großherzog von Oldenburg und dessen Nachfolgern ausgeübt werde.

Der Hafen von Kniphausen ist zu Inhauser-Siel (Inhauser-Siel) in der Nähe von Hooksiel.

An eigenen Schiffen besitzt Kniphausen bloß 5 Seeschiffe, nämlich 3 Ruffen von zus. 74 Last, und 2 Tjalken von zus. 29 Last, wovon mehrere nach Hamburg, Holland, Belgien und England fahren. Im September 1851 kam sogar ein Kniphauser Schiff von 150 Tonnen nach Triest mit Korinthen von Patras, und fuhr von Triest in Ballast nach Sicilien, um Salz als Rückfracht einzunehmen.

In holländischen Häfen liefen im Jahr 1849 ein: 8 beladene Kniphauser Schiffe von 519 Tonnen, und 3 leere Kniphauser Schiffe von 162 Tonnen.

Im übrigen beschränken sich die Fahrten der Kniphauser Schiffe mehr auf den Küstenhandel der Jahdehäfen.

Im Jahr 1852 kamen in den Sielen des Jahdegebiets an: 41 Kniphauser Schiffe von 356 Last, und gingen von dort ab: 41 Schiffe von 387 Last.

In dem Hafen von Kniphausen (Inhauser-Siel) kamen im Jahr 1852 (außer den Kniphausern) an: unter Oldenburg. Fl. 6 Seeschiffe v. 148 L. (dav. 3 a. Norw.)

„ Hannover. „ 2 „ „ 55 „

„ Norweg. „ 1 „ „ 30 „

ferner 50 Küsten- u. Wattenschiffe v. 459 „

Unter den abgegangenen Seeschiffen waren ebenfalls 9 nicht Kniphauser von 233 Last, darunter jedoch 5 leere.

Bei den Kniphauser Schiffen ist zu bemerken, daß nicht alle, die unter Kniphauser Flagge fahren, auch immer Kniphauser Eigenthum sind, da es sich seither öfter ereignete, daß, bei eingetretenen Kriegszuständen zwischen einzelnen europäischen Küstenstaaten, man sich der neutralen Kniphauser Flagge bediente, um sich nicht der Gefahr der Beschlagnahme wenigstens der Schiffe auszusetzen. So war es z. B. (abgesehen von der früheren Continentsperre) noch im Jahr 1830 der Fall, als Belgien sich von Holland losriß, die Handelsverbindung beider Staaten aber nicht so leicht zu lösen war, namentlich da durch die gewaltsame Trennung den aus Indien erwarteten Ladungen ihre ursprüngliche Bestimmung gelassen werden mußte, daß man auf den Gedanken verfiel, die zur Vermittlung des beregten Verkehrs bestimmten Schiffe unter die Kniphauser Flagge zu stellen; so wie dieses auch im letzten Kriege zwischen Dänemark und Deutschland (1849/50) wohl hin und wieder vorgekommen sein mag. Dieses ist der Grund, warum zuweilen größere Schiffe, als die angeführten, unter Kniphauser Flagge erscheinen.

Die Ems.



Das Königreich Hannover hat von allen deutschen Ländern die günstigste Lage für Handel und Weltverkehr, bisher aber diese Vortheile nur wenig geltend gemacht.

Außer seinen Elb- und Weserhäfen bildet die Mündung der Ems mit ihrem tiefen und sichern Meerbusen (Dollart) einen der trefflichsten Häfen an der ganzen Nordsee. Von Lissabon bis Petersburg gibt es keine so wohl geschützte Bucht, daher auch Napoleon (I.) mit seinem bekannten **scharfen** Blicke den Dollart sogleich bei Ansicht desselben zu einem Kriegshafen bestimmte, dem Emden als Festung dienen sollte.

Die nur $\frac{1}{2}$ deutsche Meile von Emden entfernte Rheede nimmt die größten Seeschiffe auf. Rauffahrer von 500 bis 600 Tonnen fahren mit der Fluth bis vor die Pack- und Waarenhäuser Emdens, was weder bei Bremen noch bei Hamburg der Fall ist. Auch ist die Unterems eine längere Zeit im Jahre zugänglich, und mit geringerer Gefahr als Weser und Elbe.

Selbst bis Leer hinauf (5 Meilen von Emden) fahren beladene Schiffe von 300 Tonnen auf 14 Fuß tiefem Fahrwasser, ohne zu lichten und in kürzerer Zeit als auf der Elbe nach Hamburg. Kleinere Schiffe von 150 bis 200 Tonnen gehen mit der Fluth bis Halte und Vapenburg. Bei voller Fluth ist die Ems bei Leerort (Mündung der Leda) fast so breit wie der Rhein bei Mainz.

Flußlänge und Gefäll.

	Länge. rhn. Rth.	Fall. rhn. Fuß.
Bon Clemenshafen (bei Münster) bis zum Rückstauungspunkt des Wehrs zu Rheine	2035	50 . (?)
„ Rheine bis zur Hannoversch. Grenze	3255	17 . 81
„ der Preuß. Grenze bis Mehringen	4950	11 . 72
„ Mehringen bis zur Mündung der Ah (Hanekenfähr)	2600	6 . 86
„ Hanekenfähr bis Vingen	2100	5 . 82
„ Vingen bis zur Mündung der Hase (Meppen)	8600	23½ . 63
„ Meppen bis Heedefähr (Grenzpunkt der Fluth)	18700	26 . 56
„ Heedefähr bis Halte	6200	4 . 43
	48440	146 . 83
oder ca. 30 d. M. — (1587½ Ruthen = 1 d. M.)		

T i e f e.

Auf der Oberems ist jetzt die niedrigste Wassertiefe 24 bis 30". Zu Leer steigt die Wassertiefe bei gewöhnli-

der Fluthzeit auf 14 Fuß, auf der Emdener Rhede bei gewöhnlicher Fluthzeit auf 24 Fuß. (Bei Halte steigt die Fluth noch 5 Fuß hoch.)

B r e i t e.

Bei Meppen etwas über 200 Fuß, bei Leerort etwas über 500 Fuß zur Ebbezeit, und über 1000 Fuß zur Fluthzeit.

B r ü c k e n . .

Oberhalb Wahrendorf sind	12	Brücken,
sodann zu Wahrendorf	1	„
„ Telgte	1	„
„ Greven	1	„
„ Rheine	1	„
„ Meppen	1	„
„ Rhede (Reede)	Eine schlechte höl-	

zerne (von 160 Fuß Länge) bestand hier im Jahr 1838. Sollte seitdem keine bessere gebaut worden sein?

Außerdem gibt es mehrere Fahren an der Ober- und Unter-Ems.

Flußvertiefung und Flußbauten.

Bereits im Jahr 1816 kam zwischen Hannover und Preußen eine Uebereinkunft zu Stande, um das versandete und verschlemmte Flußbett der Ober=Emś aufzuräumen; aber erst im Jahr 1843 wurde die Sache ernstlich angegriffen und von Seiten Hannovers mehrere große Schleusen gebaut (100 Fuß lang und 20 Fuß breit). Auch Preußen eröffnete am 15. October 1845 2 Schleusenwerke zu Rheine mit einem 3000 Fuß langen Kanal, der an der $\frac{1}{4}$ Meile unterhalb Rheine gelegenen Saline vorübergeht und woran man 3 Jahre lang mit einem Kostenaufwand von 150,000 Thlr. arbeitete (s. weiter unten „Kanäle“). Im Ganzen hat Preußen seither über 1 Million Thlr. für die bessere Schiffbarkeit der Ober=Emś verausgabt, die nun bis Greven hinauf für Fahrzeuge von 400 Ctr. schiffbar ist. Am 1. März 1848 wurde sogar in diesem gewerbreichen Städtchen (Greven) ein Segelschiff von 2000 Ctr. (50 F.), zur Fluß= und Seeschiffahrt dienlich, vom Stapel gelassen, für Rechnung eines Handelshauses in Leer.

Zu Emden wurde in den Jahren 1845 bis 1850 mit großem Kostenaufwand ein neues Fahrwasser mit Schußschleuse erbaut, durch welche Schiffe von einer Tragfähigkeit bis zu 300 Last (600 Tonnen) fahren können bis dicht vor die Pack= und Lagerhäuser der Stadt. (S. weiter unten Emden.)

Seedämme (Deiche).

Die flachen Küsten der Nordsee von Belgien und Holland bis nach Cuxhafen und Holstein werden theils durch Sanddünen, theils durch starke und kostbare Dämme (Deiche genannt, englisch Dykes) vor dem Eindringen des Meeres geschützt. Darunter zeichnen sich besonders die Seedämme in Holland, Ostfriesland und Oldenburg aus. Die holländischen von Westkappel in Seeland (Südwestküste der Insel Walchern), und die in der Nähe des Helder sind wahre Riesenwerke. Ebenso die Ostfriesischen, die an manchen Stellen 40 Fuß hoch, schon bei Leer beginnen, zwischen Halte und Rhede. Am Fuße derselben sind gewöhnlich starke Eichpfähle und Balken eingerammt, und außerhalb derselben liegen große Steine, auch an manchen Stellen eine doppelte Reihe Pfähle, mit Steinen oder dicken Stroh- und Weidengeflechten dazwischen. Während der Fluthzeit ist das Meer dahinter viel höher als das Land. Letzteres besteht theils aus üppigen Weiden und Acker- oder Marschland (Polder und Groden), theils aus wüstem Moor- und Sandland. Das fruchtbare Marschland ist von Kanälen durchzogen, die zur Entwässerung und zum inneren Verkehr dienen. Zu den fruchtbarsten Landstrichen Ostfrieslands gehört das Amt Weener, wo besonders die Pferdezucht stark getrieben wird. Im Durchschnitt werden hier jährlich an 1000 Pferde verkauft. Zwischen dem Ostfriesischen Dollart und der Oldenburgischen Jahde liegt das

sogenannte Hochmoor, von einem altfriesischen Volksstamme bewohnt. Mehr südlich (nach Meppen hin) das Saterland, und im Westen der Ems das Bourtanger Moor. Das obere Ledagebiet oder Oldenburgische Emsgebiet besteht meist aus Sand- und Sumpfland, wird aber in der neuesten Zeit immer mehr angebaut (durch Moor- und Behn-Colonien). Das Marschland ruht ebenfalls auf Sand, aber in dicken Schichten von 3 bis 20 Fuß. Die von Sandstreifen durchzogenen Moorstriche heißen Geestland (oder die Gest), das theils mit Haidekraut überwachsen, theils auch angebaut ist. Kleine künstliche Anhöhen werden Warfen genannt, wohin sich früher bei großen Ueberschwemmungen und Deichdurchbrüchen die Landleute mit ihrem Vieh flüchteten.

Wo jetzt der Dollart fließt, war sonst angebautes Land, das bei der großen Wasserfluth im Jahr 1277 durch Einbruch der Dämme mit 50 blühenden Dörfern unter den Wellen begraben wurde.

Watt oder Haff nennt man die längs der Küste zur Zeit der Ebbe trocken liegenden Sandflächen oder Sandvertiefungen, über die zur Fluthzeit Schiffe fahren können, die eigens zu dieser Fahrt gebaut werden (s. vorher Watteschiffe).*) Die Rinne oder Strömungen nennt man Balgen (Balsen), die man bei niedriger Ebbe durchwaten kann, was aber zuweilen mit Gefahr verknüpft ist.

*) Unter Watteschiffen versteht man die Ruffen, Smacken und Tjalken mit Plattboden, mit denen man über die Watten zu fahren pflegt, und die zu den Küstenfahrern (Seeschiffen) gezählt werden.

S i e l e .

(Vergleiche damit S. 24.)

Zu den Ostfriesischen Sielen gehören an der Nordsee folgende:

Carolinensiel an der Oldenburgischen Grenze, Hafen für Wittmund, mit der Meerschleuse: Frederiks-Siel.

Neu- und Alt-Harlinger-Siel (worunter Neu-Harlinger-Siel seit 1785), Hafen für Esens im Harlingerland.

Bensersiel, }
Wester-Akkumersiel, } ebenfalls für Esens.

Dornumer Siel, Hafen für Dornum.

Nesmersiel, Hafen für Nesse.

Hilgenrieder Siel, Hafen für Hage und Vütetsburg (wird nur wenig benutzt).

Nordersiel oder Norddeich. Von der Stadt Norden führt mitten durch die Bucht ein Kanal unter dem Namen Norder-Außen-Tief.

Gastmarscher Siel, oberhalb der Bucht und unterhalb der Stadt Norden, am rechten Ufer.

Greet-Siel, an der Bucht zwischen Norden und Emden. Dieser Siel ist seit 1804 beträchtlich erweitert und durch 2 Seedämme geschützt.

In diesen wie in den Oldenburgischen Sielen darf jedes Geschäft betrieben werden. Zur Zeit der französischen Herrschaft (1810—1813) fand hier besonders der Schleichhandel leichten Eingang.

In der Emsmündung, unterhalb Leer, befindet sich am linken Emsufer: Bentmer=Siel, und am Dollart (auf holländischer Seite): Nieuwe Zyl, Oterdumer Zyl, Delf=Zyl.

Oberhalb Leer (aufwärts der Ems) ist Drosten=Siel, am Eingang des Papenburger Kanals.

Ostfriesische Inseln und Leuchtthürme.

Längs der Ostfriesischen Küste liegen 7 Inseln (alle bewohnt), die denselben Charakter wie die Küste tragen, nämlich Flachland mit Sand und Marsch. Darunter ist Norderney oder ei (mit 500 Einwohnern und Seebad-Anstalt) am bedeutendsten. Außer ihren Fischerfahrzeugen besitzt diese Insel auch Frachtschiffe (s. weiter unten). Während der Badezeit (1. Juli bis 30. Sept.) fährt ein Segelschiff täglich zwischen Nordernei und der nächsten Küste, nämlich dem Norddeiche in der Nähe der Stadt Norden. Die Fahrt dauert in der Regel eine Stunde. Zu Wagen kann man zur Zeit der Ebbe durch das Seewatt fahren, von Hilgenrieder=Siel aus, ohne alle Gefahr; die meisten deutschen Badegäste gehen aber mit dem Dampfschiffe, das im Sommer von Bremen aus zweimal die Woche nach Wangeroge und Nordernei abgeht.

Die Ostfriesische Insel Borkum (vor der Mündung des Dollarts) hat einen schönen 150 Fuß hohen Leuchthurm mit parabolischen Reflektoren, der gemeinschaftlich mit Holland unterhalten wird. Auch die Oldenburgische Insel Wangerooge hat einen Leuchthurm. (Nordernei keinen.)

Die Westfriesischen Inseln gehören zu Holland.

S e e t o n n e n .

Längs der Ostfriesischen Küste bis zur Jade- und Wesermündung liegen 60 Seetonnen (rothe und schwarze) zur Bezeichnung des Fahrwassers.

Diese Tonnen werden von Emden aus unterhalten.

L o o t s e n .

Bisher fehlte noch in Ostfriesland ein festes, geordnetes Lootsenwesen. Man bediente sich dazu der Hülfe einzelner erfahrener Schiffer, die für ihre Bemühung eine Vergütung erhielten. Die Errichtung einer gut organisirten Lootsengesellschaft, unter Oberaufsicht der Landesregierung, soll jedoch jetzt in naher Aussicht stehen, wodurch einem längst gefühlten Bedürfniß abgeholfen wird.

So lange die Ems und deren Mündung fast allein von Ostfriesischen Schiffern befahren wurde, welche das dortige Fahrwasser und dessen Veränderungen sehr genau kannten, war ein geregeltes Lootsen-Institut nicht so nöthig als jetzt,

wo auch Schiffe anderer Nationen ein- und auslaufen und eine gute Stromkarte noch nicht veröffentlicht ist. Daher erklärt es sich denn auch, daß ausländische Schiffer sich nicht selten weigern, Frächten nach der Ems anzunehmen.

Nebenflüsse und Kanäle der Ems.

Die Hase mündet zu Meppen in die Ems und ist bis zur Brücke von Holze oder Holte oberhalb Herzlake, 4 Stunden von Quakenbrück, schiffbar. (Von da an bis Dsnabrück unschiffbar?) Zwischen Quakenbrück und Haselune ist sie zu einem Kanale vertieft. Haselune oder Haselünen ist der erste Hafen oberhalb Meppen, am rechten Ufer der Hase.

Die Ausfuhr auf der Hase besteht in Holz, Leinen, Roggen, Knochen 2c. aus dem Dsnabrückischen und Oldenburgischen. Die Einfuhr in Colonialwaaren, Eisen, Thran, Tabak, Potasche 2c.

Zu dem Fürstenthum Dsnabrück gehören (außer Dsnabrück und Quakenbrück) auch Wittlage, Hunteberg, Grönnenberg, Iburg, Dissen mit Salzwerk 2c.

Die Leda oder Osterems (auch Sater- oder Sagterems) genannt) kommt aus dem Oldenburgischen und mündet zu Leerort ($\frac{1}{4}$ M. von Leer) in die Ems. Bis Osterhausen können bei gewöhnlicher Fluth Schiffe von 5 Fuß Tiefgang gelangen und bis Leer Schiffe von 12 bis 14 Fuß Tief-

gang; sie ist zu allen Zeiten so wasserreich wie der Main bei Mainz.

Oberhalb Leer nimmt die Leda den Namen *Jümme* an. In diese ergießen sich 4 schiffbar gemachte Flüßchen:

1. das *Aper Tief*,
2. die *Behne*,
3. die *Soeste*,
4. die *Marka* oder *Sagelter Tief**) (*Sagter=Emß*).

Die *Behne* vereinigt sich unweit *Osterschepß* mit der *Aue* (aus dem *Zwischenahner Meer* [Binnensee] entspringend), welche bei *Godensholt* den Namen *Godensholter Tief* erhält, und unterhalb *Barsel* mit dem *Barseler Tief* zusammenfließt.

Söste und *Lohe* vereinigen sich oberhalb *Campe*, und bilden weiterhin das *Barseler Tief*. Diese beiden Tiese (unterhalb *Barsel* vereinigt) heißen dann *Barseler Emß*, welche oberhalb *Detern* (*Hannoverisch*) das *Aper Tief* aufnimmt und dann den Namen *Jümme* erhält.

Die *Marka*, vereinigt mit der *Dhe*, heißt *Sagter=* oder *Sater=Emß*. Diese vereinigt sich etwas oberhalb *Voga* (*Hannover*) mit der *Jümme*, und beide vereinigten Flüsse nehmen den Namen *Leda* an.

Die aus dem *Oldenburgischen*, vorzüglich aus dem *Saterlande*, kommenden Fluß- und Kanalfahrzeuge werden *Schaluppen* der *Beene*, und ganze und halbe *Mudden* genannt, und laden in der Regel 80 bis 150 *Ctr.*

*) *Tief* nennt man, wie bereits bemerkt, eine jede tiefe Wasser-
rinne oder Kanal, gewöhnlich aber den Abfluß der *Siele*.

K a n ä l e.

Der von Emden nach Aurich führende Treckschuyt-fanal (Trectief) ist 3 Meilen lang, 42 Fuß breit (im Boden 30 Fuß) und 2 bis 3 Fuß tief (im trockenen Sommer weniger). Er hat 3 Schleusen und dient für Markt- und Güterschiffe von 5—600 Ctr.

Von der Stadt Norden führt ebenfalls östlich ein Kanal (Verlaat-Behnkanal) zum Arler Meer.

Der Papenburger Seekanal, $1\frac{1}{2}$ Meilen lang mit 4 Schleusen, führt aus der Unterems bei Drostenfiel (gegenüber von Halte) nach Papenburg und ist für Seeschiffe von 150 bis 200 Tonnen zugänglich. Er geht noch etwas über Papenburg hinaus zum Papenburger Moor, und wird in seinem obern Theile besonders von Torfsschiffen benutzt.

Der Emskanal bei Hanekensfähr, zwischen Meppen und Vingen, ist $3\frac{1}{2}$ Meilen lang und hat 5 Schleusen und 10 Fahrbrücken. Er führt $1\frac{1}{4}$ Stunde oberhalb Vingen aus der Ems in die Hase bei Meppen und läuft parallel mit der Ems, jedoch in einiger Entfernung von derselben. Seine Breite beträgt 52 Fuß (im Boden 32 Fuß), seine Tiefe 5 Fuß. Zur Umgehung der 5 Wehre sind die oben erwähnten 5 Schleusen errichtet. Die erste Schleuse ist 3 Stunden von Hanekensfähr, die zweite $\frac{3}{4}$ Stunde von da, die dritte $1\frac{1}{2}$ Stunden weiter, und die vierte und fünfte bei Meppen. An der Schleuse zu Vingen befindet sich ein großes Pack- und Lagerhaus als Hafen zum Ein- und Ausladen. Für die Kosten dieses Kanals und Vertiefung

des Fahrwassers der Oberems hat Hannover 1,215000 Thlr. verausgabt. Die jährliche Unterhaltung kostet an 10,000 Thlr.

Ein anderer kleiner Kanal (3000 Fuß lang) befindet sich bei dem Schleusenwerke zu Rheine (s. vorher S. 172).

Der Menslager Kanal (1790) dient hauptsächlich zur Entwässerung der Umgegend von Osnabrück.

Der längst projektirte Hunte = Ems kanal, welcher Oldenburg mit Leer verbinden sollte, ist bis jetzt noch nicht zur Ausführung gekommen (s. Weser). Man begnügt sich vorläufig mit der Anlegung von Moor = oder Behnkolonien, die durch kleine Kanäle mit der Sater = Ems (Veda) in Verbindung stehen. Die im Amt Stiekhausen belegenen Moor = kolonien besitzen eine bedeutende Zahl von Fahrzeugen, aber fast nur für Torf. Ihr gemeinschaftliches zum Theil eingedämmtes Tief hält größtentheils Ebbe und Fluth.

Der Max = Clemens = oder Münsterkanal. Dieser schon im Jahr 1724 errichtete 5 Meilen lange Kanal führt von Münster (in der Nähe des Stadtgrabens) in die Bechte bei Clemenshafen, wird aber im Ganzen nur wenig benutzt.

Vom Flußgebiete der Bechte gehören bloß 20 □ Meilen zu Hannover, das übrige zu den Niederlanden, daher die Bechte mehr als ein holländischer Fluß zu betrachten ist, der in die Zuyder See mündet. *)

Die Ausfuhr auf der Bechte nach Holland besteht in Transitgütern verschiedener Art, meist aber in Stammholz aus der Gegend von Bentheim. Gildenhäuser Fuhrleute

*) Diese Bechte ist nicht mit dem Flusse gleichen Namens oberhalb der Sagter = Ems, noch mit der Bechte bei Utrecht zu verwechseln.

bringen solches nach Nordhorn. Von da wird es in Flößen weiter verschifft. Das westphälische Eichenholz ist besonders zum Schiffbau in Holland beliebt. Ein Krahn zum Ein- und Ausladen der Güter befindet sich dicht unterhalb der Mühle von Nordhorn, dem Grafen von Bentheim gehörig. Außer Holz gehen auch Steine von Gildehaus und Bentheim, und Leinen aus dem Osnabrückischen die Bechte hinab.

Die schmalen Flussfahrzeuge auf der Bechte (Prahmen und Schüten), meist durch Menschen gezogen, sind 40—44' lang, 9—10' breit, und fassen 150 bis 350 Etr. In Nordhorn sind mehrere Schiffswerften zum Bau dieser kleinen Fahrzeuge. Für jeden Prahmen mit Holz werden $1\frac{1}{2}$ fl., für Steine 10 Stüber, für jeden Schüten mit Holz 15 Stüber, für Steine 9 Stüber erhoben.

Ueber den projektirten Ems-Lippekanal findet man Ausführlicheres in der 2ten Abtheilung dieses Werks (der Rhein), wovon ich das Wesentliche hier wiederhole. Dieser Kanal sollte von Greven (an der Ems) bis Münster, und von da zur Lippe geführt werden, so daß Flußschiffe und kleine Dampfer von 15 Fuß Breite von Leer bis Münster ohne Umladung gelangen könnten. Von Wesel bis Rheine rechnet man 24 Meilen, von Rheine bis Greven $3\frac{1}{2}$, von Greven bis Leer $20\frac{1}{2}$, zus. 48 M. Darunter würden bloß $12\frac{1}{2}$ M. Kanal (zwischen Greven und der Lippe) sein.

Bremen versendet eine Masse schwerer Eisenwaaren aus Solingen, Remscheid und Umgegend nach den Vereinigten Staaten, die bisher pr. Achse nach Fr. Minden und von

da zu Wasser nach Bremen und von Bremen nach Bremerhafen gingen (also 3 Umladungen). Die märkischen Fabriken verarbeiten dagegen mehrere Millionen Pfund jährlich englisches Roheisen, russisches Kupfer, schlesischen Zink, die noch jetzt ihren Weg über Holland nehmen, während über Emden und Leer namentlich englisches Roheisen sich 1 Thlr. pr. Tonne billiger stellen würde. Auch Kapsamen, den die Schleswig-Holsteinischen Häfen in Menge versenden, würde in ganzen Schiffsladungen nach Neus und Köln (in die dortigen Oelmühlen) gehen.

Ob aber bei der bereits im lebhaften Bau begriffenen neuen Eisenbahn, wodurch ebenfalls eine direkte Verbindung der Emshäfen mit dem Rheine bewirkt wird, dieser Kanalbau je zur Ausführung kommt, ist sehr zu bezweifeln. Jedenfalls ist eine Eisenbahn, welche die Güter durch den Wüstenland zwischen Friesland und Wephalen rasch und billig befördert und die werthvollen Kräfte der Emsgegend mehr in's Leben ruft, dem Kanalunternehmen vorzuziehen. Durch diese Eisenbahn werden die fabrikreichen Grafschaften Berg und Mark ihre Waaren aus England und Amerika wohlfeiler über Emden und Leer beziehen als über Rotterdam und Antwerpen, und die Mündung der Ems wird das beste deutsche Seethor für den deutschen niederrheinischen Handel abgeben. Emden und Leer werden dann als ein Handelsplatz zu betrachten sein. Auch Osnabrück wird dann seine Ein- und Ausfuhr direkt betreiben können, und sich wie Löwen oder Brüssel zu Antwerpen verhalten.

E m s z ö l l e .

Früher betrug die Emszölle 4 Sgr. 2 Pf. vom Ctr. oder fast 6 Thlr. Preuß. von der Last. Nach dem Vertrage zwischen Hannover und Preußen vom 26. Mai 1843 (die Verbesserung der Emschiffahrt betreffend) wurden solche auf 2 Thlr. pr. Last von 4000 Pfd. ermäßigt, wobei Landesprodukte noch besonders begünstigt sind, und der Zoll bloß von Durchgangsgütern erhoben wird. $\frac{2}{5}$ davon fallen an Hannover.

In den Ostfriesischen Häfen und Sielen wird ein Lastengeld von 1 Gr. 4 Pf. für jede Last erhoben, aber nur von beladenen Schiffen. Küstenschiffer unter 5 Last sind frei.

Die Zollstellen an der Ems sind

zu Halte,

zu Meppen,

zu Vingen,

an der Schleuse zu Mehringen, und

an der Schleuse zu Bentlage.

Die Gebühr zu Bentlage fällt an Preußen.

Nach Lehzen (Hannovers Staatshaushalt. Hannover 1853) wurden die früheren Emszölle in der Niedergras-

schaft Vingen, sowie in den Kreisen Meppen und Emsbühren im Jahr 1825 beseitigt, und der Zoll zu Emden (bestehend aus Ruderzoll, Last-, Tonnen-, Baafen- und Feuer-geld) ebenfalls suspendirt, dagegen ein neuer Grenz- Ein- und Ausgangszoll eingeführt.

Fl u ß s c h i f f e.

Die platten, offenen Fahrzeuge auf der Ober-Ems werden Püntten oder Püntschiffe genannt, die größeren Schütten.

Die Schütten laden bei gutem Wasserstande bis zu 30—40 Last, die Püntten aber nur bis zu 9—12 Last (350—500 Ctr.), und bei kleinem Wasser nur die Hälfte.

Die Püntten sind 45 bis 55' lang und 13 bis 16' breit, und gehen beladen 30 bis 36 Zoll tief; leer 12 bis 18".

Von Leer bis Vingen legen sie den Weg zu Berg (von Pferden gezogen) in 3—4 Tagen zurück.

Das Dorf Haaren am linken Emsufer besitzt an 40 Püntten, die zwischen Leer, Weener, Halte und der Ober-Ems fahren.

Seeschiffahrt.

Ostfriesland (worunter der Hannoversche Landdrostei-
bezirk Aurich mit den Hafenstädten Emden, Norden, Leer,
Papenburg u. zu verstehen) besaß am 31. December 1852,
nach einer amtlichen Aufstellung in Hübners Jahrbuch für
Volkswirthschaft und Statistik, 2r Jahrg., Leipzig 1854,
S. 354:

589 Seeschiffe v. 25582 Last zu 4000 Pfd. *) u. 2657 M.
799 Fluß- Kanal- u. Wattesch. v. 5308 Last u. 1568 „
3 Dampfschiffe von 79½ Last . . . u. 16 „
<hr/>
zus. 1391 von 30969½ Last und 4241 M.

Bon den Seeschiffen waren 297 unter 37½ Last,
186 von 37½ bis 75 Last,
103 von 75 bis 150 Last,
3 von 150 bis 300 Last,

589

*) Bis zu dem Gesetze vom 19. August 1836 rechnete man im
Ostfriesischen nach Commerzlast von 6000 Pfd. Jetzt sind alle mit
Seepässen zu versehende Schiffe der Vermessung nach Getreide- oder
Roggenlast von 4000 Pfd. unterworfen, obgleich auch noch die Ver-
messung nach Commerzlast von 6000 Pfd. vorkommt.

Folgender Ueberblick zeigt die Vertheilung dieser Schiffe nach den verschiedenen Häfen, Sielen, Behnen und Inseln.

Landdrosteibezirk Aurich am 31. Dec. 1852.

	See-		Fluß- Kanal-		Dampf-	
	Zahl.	Last v. 4000Pfd.	Zahl.	Last.	Zahl.	Last.
Stadt Emden	109	7559	35	565	2	42
„ Leer	43	2025	5	87	1	37½
„ Norden	10	362	5	78	—	—
Amt Papenburg	131	7336	57	240	—	—
„ Timmel zu Aurich (auf den Behnen oder Fehnen)	83	2291	190	1584	—	—
„ Berum (Insel Rordernei u. Baltrum, u. Dornumer- und Nesmer-Siel) . .	11	368	94	660	—	—
„ Emden	15	443	7	66	—	—
„ Esens (mit den Inseln Langeroog u. Spickeroog)	23	640	14	126	—	—
„ Greetfiel (mit der Insel Borkum)	6	145	18	173	—	—
„ Jemgum	10	351	21	97	—	—
„ Leer	17	476	63	554	—	—
„ Norden (Insel Zuist) .	1	25	8	48	—	—
„ Remels zu Stiekhausen (auf den Fehnen) . .	10	450	37	222	—	—
„ Stiekhausen (a. d. Fehnen)	79	1144	208	588	—	—
„ Weener	11	707	17	73	—	—
„ Wittmund	30	1250	20	147	—	—
	589	25582	799	5308	3	79½

Diese amtliche Aufstellung hält jedoch der Verfasser von „Hannovers Seeschiffahrt. Leer 1853“ keineswegs für ganz richtig und hebt die zur Zeit noch bestehenden Mängel in den handelsstatistischen Angaben Hannovers in folgenden

Worten hervor: „Das amtliche Formular, das den Landdrostereien zur Ausfüllung zugesandt wird, bringt eine ganz unrichtige Classification der Ostfriesischen und Hannoverschen Schiffe überhaupt, denn es vermengt Fluß- und Watteschiffe miteinander. Flußschiffe können aber die Watten nicht befahren, und Watteschiffe sind eigentlich Seeschiffe, die, obgleich sie zu ihren Wattesfahrten keine Seepässe bedürfen, gern Frachten nach England, Frankreich, und selbst nach dem nördlichen Spanien übernehmen, wenn sie dies ihrem Interesse angemessen halten. Selbst kleine Ostfriesische Watteschiffe von 9 Lasten befahren die stürmische Ostsee. Im Jahr 1853 traf sogar ein Hannoversches Kuffschiff von 19½ Lasten in Neu-Orleans ein. Es hatte sonach das große Weltmeer durchschifft, obgleich nach Größe und Bauart bloß ein Watteschiff.“

Ein ähnlicher Mißstand besteht bei der Aufstellung von Geestemünde an der Unterweser, wo die Behörde im Jahr 1849 155 Seeschiffe und 417 Fluß- und Watteschiffe als ein- und ausgelaufen angibt, während in dieser Zahl auch alle die kleinen Boote, Jollen, Rähne &c. inbegriffen sind, welche, aus dem Innern kommend, Torf, Holz, Steine &c. geladen, und mit andern den Handel wenig interessirenden Gegenständen den Fluß wieder hinauf fuhren. Auch waren darunter Schiffe, welche nur in die Geeste einliefen, und dann in dem nahen Bremerhafen wieder eine Ladung einnahmen.

Im Allgemeinen besitzt Ostfriesland weit mehr Schiffe als sein eigener Bedarf ist, wie dies auch bei den andern

deutschen Küstenstaaten der Fall. (S. Oldenburg, Holstein, Lübeck, Mecklenburg und Preußen.)

Im Verkehr mit Hamburg sind jährlich 40 bis 50 Ostfriesische Küstenfahrer (Watteschiffe) beschäftigt; im Verkehr mit Bremen und der Weser vielleicht eben so viel, und mit der Oldenburgischen Jahde und Weser eher noch mehr.

Die Ostfriesischen Schiffer sind überall beliebt; sie zeichnen sich durch ihre Unererschrockenheit, Thätigkeit und Ausdauer aus.

Im Ganzen ist (wie der Verfasser von Hannovers See- schiffahrt bemerkt) die Ostfriesische Bevölkerung ein treuer, arbeitsamer und intelligenter Menschenschlag, welchem die Eigenthümlichkeit eines Nationalcharacters nicht fehlt. Zu diesem gehört Abneigung gegen den Militärdienst und unverkennbare Vorliebe für das Seeleben.

Im Jahr 1851 war der Bestand der Ostfriesischen
Rhederei wie folgt (nach Lasten von 6000 Pfd. gerechnet):
(S. Hannovers Seeschiffahrt, 28 Heft. Leer 1853. S. 32.)

Seesch. Last v. M. Fluß- u. Last. M. Zusammen.
6000Pfd. Wattesch. Sch. Last. M.

Stadt Emden	116	5326	507	35	565	70	151	5891	577
„ Leer .	44	1294	211	5	59	10	59	1377	221
FleckenVapenb.	132	4888	792	55	154	99	187	5042	891
Amt Weener	12	509	64	18	38	25	30	547	89
„ Petkum .	1	24	5	—	—	—	1	24	5
Fleck.Oldersum	11	208	43	5	36	10	16	244	53
Zemgum, Bent- mersiel, fl. Solt- borg, Coldam	1	22	5	8	26	16	9	48	21
Dizum u. Diz.- Verlaat . .	8	176	31	10	40	20	18	216	51
Saxum u. Bing.	—	—	—	2	5	4	2	5	4
Larrest u. Wybelf.	1	27	4	2	8	4	3	35	8
Amt Aurich auf den Fehnen	82	1541	337	174	910	350	256	2451	687
„ Leer .	16	300	62	63	369	126	79	669	688
„ Stiekhausen	87	942	209	226	367	317	313	1309	526
Stadt Norden	11	295	50	6	67	13	17	362	63
Carolinen-Siel	28	759	87	19	95	38	48	854	125
Neufunnix-Siel	2	72	6	—	—	—	2	72	6
Neuharlingersf.	8	144	89	2	12	4	10	156	33
Benser Siel .	5	97	19	—	—	—	5	97	19
Westeraccumsiel	7	148	27	1	2	2	8	150	29
Dornumer-Siel	6	136	24	3	16	6	9	152	30
Greet-Siel .	9	157	36	5	30	10	14	187	46
Nesmer-Siel	4	140	17	4	24	8	8	164	25
Spiekerooog .	5	92	18	3	20	6	8	112	24
Langerooog .	4	60	12	4	26	8	8	26	20
Baltrum .	2	35	6	17	258	37	19	293	43
Nordernei .	—	—	—	65	190	197	65	190	197
Zuift . . .	1	17	4	8	32	16	9	49	20
Borkum . .	—	—	—	13	85	33	13	85	33

Schiffsverkehr

der Ostfriesischen Häfen und Siel e im Jahre 1852, nach
vorerwähnter amtlichen Aufstellung.

1. Emshäfen.

	Eingelaufen.		Ausgelaufen.		
	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	
Emden	1125	18642	1070	18199 $\frac{1}{2}$	
Leer	1024	20364	798	17464 $\frac{1}{2}$	
Papenb. (fehlen noch d. Ang.)					
Salte	286	4581	317	6172 $\frac{1}{2}$	
Weener	380	4348 $\frac{1}{2}$	364	4146	
Jemgum	177	1356	177	1356	
Dißum	509	3657	509	3651	
Landschaftspolder	45	1032	45	1005	
Obersum	233	2850	185	2491 $\frac{1}{2}$	
Petkum	182	727 $\frac{1}{2}$	167	655 $\frac{1}{2}$	
Varrelt	196	1212	216	1335	
zuf. (ohne Papenburg)		4157	55770	3848	56476 $\frac{1}{2}$

2. Nordseehäfen.

Norden	254	4362	260	4510 $\frac{1}{2}$	
Greet = Siel	35	690	37	814 $\frac{1}{2}$	
Norddeich	390	2289	444	2964	
Resmer = Siel	85	961 $\frac{1}{2}$	86	976 $\frac{1}{2}$	
Westeraccumer Siel	} . 95	1575	91	1543 $\frac{1}{2}$	
Dornumer Siel					
Benser Siel	69	1045 $\frac{1}{2}$	59	858	
Neuharlinger Siel	95	1356	94	1341	
Carolinen = Siel	394	5451	381	5329 $\frac{1}{2}$	
zuf.		1417	17730	1452	18337 $\frac{1}{2}$

Gesamtzahl 5574 76500 5300 74814

Darunter waren beladen 3588 53638 3429 40453 $\frac{1}{2}$
und leer und in Ballast 1986 22862 1871 34360 $\frac{1}{2}$

(Diese Zahlenangaben sind jedoch, wie S. 187 bemerkt,
noch mit einiger Vorsicht aufzunehmen.)

Nach einer Aufstellung der Ostfriesischen Kaufmannschaft in Emden (s. Hannovers Seeschiffahrt, 2s Hest. Leer 1853 S. 36) war die Schiffsbewegung von Ostfriesland, d. h. bloß von Seeschiffen, im Jahr 1851 wie folgt:

Eingelaufen:			Ausgelaufen:		
1349	Hannov. Schiffe	m. 35937 Last.	1304	Schiffe	m. 36523 Last.
318	Holländ.	" " 7688 "	313	" "	7509 "
21	Englische	" " 652 "	21	" "	652 "
2	Belgische	" " 95 "	2	" "	95 "
2	Hamburg.	" " 36 "	2	" "	36 "
24	Oldenburg.	" " 575 "	26	" "	804 "
3	Preussische	" " 346 "	3	" "	346 "
4	Schwedische	" " 153 "	4	" "	153 "
1	Russisches	" " 81 "	1	" "	81 "
1	Spanisches	" " 43 "	1	" "	43 "
<hr/>			<hr/>		
1725	Schiffe	mit 45606 Last.	1677	Schiffe	mit 46242 Last.
<p>Von den eingelaufenen kamen aus Hannoverschen Häfen 354 Sch.</p>			<p>Von den ausgelaufenen gingen nach Hannoverschen Häfen 420</p>		
"	Englischen	" 188 "	"	Englischen	" 319
"	Holl. u. Belg.	" 314 "	"	Holl. u. Belg.	" 304
"	den Hansestädten	. 292 "	"	den Hansestädten	. 134
"	Frankreich	. . . 8 "	"	der Ostsee	. . . 56
"	der Nordsee	. . . 27 "	"	der Nordsee	. . . 25
"	dem Oldenburgischen	35 "	"	dem Oldenburgischen	32
"	Preußen	. . . . 73 "	"	Rußland	. . . . 16
"	Rußland	. . . . 13 "	"	Schweden u. Norw.	365
"	Schweden u. Norw.	407 "	"	sonstigen Ländern	. 6
"	sonstigen Ländern	. 14 "			
		<hr/>			<hr/>
		1725			1677

Im Jahr 1852 waren in der Provinz Ostfriesland im Neubau (auf 49 Werften) 59 Seeschiffe und 15 Fluß- und Watteschiffe.

Aus dieser, wenn auch noch mangelhaften, Aufstellung wird man sich überzeugen, daß diese Provinz und ihre

Bewohner von der Natur ganz zum Handel und zur Schiffahrt bestimmt sind.

Der ganze Westphälische und Rheinländische Handel (namentlich des Herzogthums Berg und der Grafschaft Mark) gehört der Ems an. Die im 17. und 18. Jahrhundert zwischen Ostfriesland und Münster stattgefundenen Streitigkeiten waren hauptsächlich die Ursache, daß sich der Handel Westphalens von der Ems mehr nach Bremen wandte. Diesen wieder dahin zu führen, wohin er der Natur gemäß gehört, muß die Aufgabe der Hannoverschen Regierung sein.

D a m p f s c h i f f f a h r t.

Seit 1844 besteht in Emden eine Dampfschiffahrtgesellschaft für die Flußschiffahrt, die von 2 Emdner Dampfschiffen und 1 Leerer Dampfschiff gemeinschaftlich betrieben wird. Eins davon fährt regelmäßig zwischen Emden und Leer. Ein anderes besorgt die Ueberfahrt über den 4 Meilen breiten Dollart zwischen Emden und Delfzyl (holländische Provinz Grönigen), wozu dasselbe 2 Stunden braucht. Der Landweg nach Delfzyl (um den Dollart) ist durch den tiefen Marschboden 6 bis 7 Monate im Jahr versperrt.

Zur Küstenschiffahrt und Fahrt nach England besitzen Emden, Leer und Papenburg noch keinen Dampfer, was aber ohne Zweifel in ganz kurzem der Fall sein wird. Namentlich wird das regsame Papenburg hierin nicht zurückbleiben.

Theer, Heringe, Wein, Butter, Käse, Glas, Manufakturwaaren &c.

Im Hafen von Vingen (Oberems) kamen an im J. 1852:

1331 beladene Püntten von 11367 Last

164 leere ditto.

172 Flöße mit 232220 C.=F. Holz.

Die Schleuse bei Mehringen passirten im gleichen Jahre (1852): 723 beladene, 187 leere Fahrzeuge und 163 Flöße.

(Gegen 1851 hat Mehringen um 25 beladene Fahrzeuge abgenommen, dagegen um 20 Flöße zugenommen; Vingen um 2 beladene Schiffe ab- und um 24 Flöße zugenommen.)

Steinkohlen (englische) gehen keine mehr die Ems hinauf, weil jetzt in Westphalen selbst mehrere Kohlengruben in zunehmendem Betrieb sind, namentlich die zu Hörde bei Dortmund.

Das Hannoversche Kohlenbergwerk des Piesberg bei Dsnabrück und das Kohlenbergwerk zu Osterwald (Amt Lauenstein) liefern jährlich über 200000 Ctr. in den Handel, und das Amt Witlage jährlich über 150000 Ctr., wovon die Saline Rothenfeld über 100000 Ctr. verbraucht. Das Königliche Kohlenbergwerk zu Borglöße liefert besonders gute Coaks.

Nach Lehzen (Hannovers Staatshaushalt. 1r Thl. S. 463. Hannover 1853) liefern die Hannoverschen Kohlenwerke in ihrer Gesamtheit über 2½ Mill. Cubik-Fuß. Der Anschlag für 1852/3 war 2,677000 C.=F.

Für das Jahr 1851/2 war der Productionsanschlag
am Diefter im Suerßer Revier 57300

„ Egestorffer „ 18500

„ Hoheborsteler „ 110000

„ Daberger „ 14000

„ Feggendorfer „ 9700

209500 Balgen

am Osterwald 420000 „

zu Brunighausen, am Nesselberge . . . 85000 „

zu Rehburg 30000 „

zu Borglohe 181900 „

zus. 926400 Balgen
oder 2,316000 C.=F.

(der Balgen wird zu $2\frac{1}{2}$ Cub.=F. oder 2 Hannoversche
Hinten oder nahe an $1\frac{1}{2}$ Ctr. gerechnet).

Die im Bau begriffene Eisenbahn zwischen West-
phalen und den Emsäfen wird diesen Gruben erst ihre
volle Ergiebigkeit verschaffen.

An den bedeutendsten Handelsplätzen Hannovers befinden sich Pachtböse oder Kaufhäuser für öffentliche Niederlagen. So zu Emden, Leer, Harburg, Lüneburg, Hann. Minden, Hannover, Osnabrück ic.

Häfen und Schiffsliegeplätze an der Unterems.

Norden. Dieß ist der äußerste Seehafen Ostfrieslands, von wo aus ein $\frac{3}{4}$ Meilen langer Kanal (Norder-Außen-Tief) ins Meer geht, der aber nur für kleinere Seeschiffe zugänglich ist. Größere müssen auf der Rhede von Leysand (Schweinsrüden) löschen.

Norden besaß im Jahre 1851: 11 Seeschiffe und 6 Watteschiffe von 362 Last zusammen.

Emden. (S. weiter unten.)

Oldersum zwischen Emden und Leer (am rechten Ufer) besaß im Jahre 1851 11 Seeschiffe und 5 Watteschiffe von zusammen 244 Last.

Dixum und Hazum (Oldersum gegenüber) 8 Seeschiffe und 10 Watteschiffe von zusammen 216 Last.

Bingum und Jemgum, mehr nach Leer zu, am linken Ufer, 1 Seeschiff von 22 Last und 10 Flußschiffe v. 31 L.

Leerort. (S. Leer weiter unten.)

Halte. $\frac{3}{4}$ Meilen von Leer, am linken Emsufer. Auf dem hiesigen Werfte werden Seeschiffe von 100 bis 300 Tonnen (oder 150 Last) gebaut. Die Holzflöße und Flußschiffe der Oberems haben hier ihren Grenzpunkt.

Gegen Halte über ist Drostensiel (Eingang des Papenburger Kanals).

Weener. 1½ Meile oberhalb Leer, ebenfalls am linken Emsufer, etwa 10 Minuten vom Ufer, wohin ein Kanal führt. Weener besaß im Jahre 1851 12 Seeschiffe und 18 Watteschiffe von 547 Last zusammen. Papenburg. (S. weiter unten.)

E m d e n.

Emden, der Haupthafen Ostfrieslands, ist von mehreren Kanälen durchzogen, wovon einer für den Marktverkehr nach Aurich führt. (S. vorher.) Vor Emden (in der Bucht) liegt die kleine Insel Nesserland. Das Fahrwasser, das von Emden in den Dollart führt, erscheint zur Ebbezeit wie ein Fluß. Zur Fluthzeit können Schiffe von 500 bis 600 Tonnen bis mitten in die Stadt gelangen. In den Jahren 1845 bis 50 legte Emden ein neues Fahrwasser mit Schußschleuse an. Dafür und zur bessern Abwässerung der benachbarten Siele wurden über 300000 Thaler verausgabt, wozu die Hannoverische Regierung 130000 Thaler beitrug. Nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahn werden die Güter sogleich von Bord auf die Schienen verladen, was von großer Wichtigkeit ist. Ueberhaupt muß diese Eisenbahn (die auf kürzestem Wege in die industriereiche Rheingegend und ins Innere von Deutschland führt) auf die Handelsverhältnisse Ostfrieslands höchst günstig einwirken und bedeutende Capita-

lien nach Emden, Leer und Papenburg ziehen, so daß an einem Wiederaufblühen des Ostfriesischen Handels nicht zu zweifeln ist.

Emden treibt auf 3 Werften beträchtlichen Schiffbau, wozu es das treffliche westphälische Eichenholz benutzt, das auch zu gleichem Zwecke in die Weser geht. Von jeher hat sich der Emdener Handelsstand mit Vorliebe der Rhederei mit verhältnißmäßig großen Schiffen gewidmet, während Papenburg mehr kleine und mittlere Seeschiffe baut.

Zu Anfang des Jahrs 1853 besaß Emden:

1	Schiff	von	275	Lasten	à	4000	Pfd.
2	"	"	250	bis	200	Lasten.	
5	"	"	200	"	150	"	
16	"	"	150	"	100	"	
49	"	"	100	"	50	"	
70	"	"	50	"	20	"	

zus. 143 Segelschiffe (einschließlich der Watteschiffe) und 2 Dampfschiffe.

Im Jahre 1806 hatte es an 300 größere und kleinere Schiffe auf dem Meere. Davon wurden aber 192 vom Feinde genommen, im Werthe von 1½ Million Thaler. (S. „über die Handelszustände der Ems-Häfen 2. Aufl. Emden 1850.“ Aus der Feder des Großbritann. Viceconsuls J. Brons.)

Die Emdener Schiffer waren seither mehr im Zwischenhandel als im directen Handel thätig; doch gingen schon im Jahre 1780 mehrere große Schiffe von Emden nach

China (s. unten) und in der neuesten Zeit unterhält es eine ziemlich lebhaftc Verbindung mit Nord-Amerika in rohem Tabak, womit es die benachbarten holländischen Provinzen Gröningen und Westfriesland versorgt.

Die früher von drei Gesellschaften stark betriebene Heringsfischerei hat in Folge der schottischen Concurrenz sehr abgenommen. Im Jahre 1805 waren in Emden 57 Buisen und 3 Jagerschiffe damit beschäftigt, die an 1500 Menschen Unterhalt verschafften. (Für jede ausgehende Buisse verwilligte damals der Staat 300 Thaler Prämie.) Jetzt zählt man nur noch 9 Buisen und 1 Jagerschiff, und dieselben sind in einem so schlechten Zustande, daß sie nichts Rechtes zu leisten vermögen.

Auch der Wallfischfang war früher in Emden von Bedeutung. Im Jahre 1660 rüstete diese Stadt nicht weniger als 15 große Wallfischfänger aus, jetzt kaum 2 mehr. Doch hofft man durch einen thätigen Handelsverkehr mit dem Innern von Deutschland, wieder einen größeren Markt für die kleine und große Fischerei zu finden.

Emden hatte auch einst eine Afrikanische und eine Ostindische Compagnie, und in der Mitte des 18. Jahrhunderts ward ihm das Recht eines Freihafens verliehen. Die Ostindische Compagnie wurde (als Emden noch Preussisch war) im Jahre 1750 unter Friedrich II. auf Actien gegründet, mit einem Capital von 1 Million Thaler und meist von England und Holland aus unterstützt, ging aber nach wenig Jahren wieder ein. 6 Schiffe gingen damals von Emden nach China. In der neueren Zeit ist

Emden von Bremen und Hamburg überflügelt worden, besonders wegen Mangel an innerer Communication (s. vorher).

Emdens Ausfuhr (wie die von Leer und Norden) besteht hauptsächlich in Butter *), Vieh, Getreide, Delsaat, Delsuchen, Schiffbauholz &c. nach England und Frankreich, von wo Colonialwaaren, Wein, Eisen, Manufakturwaaren, Twiste &c. zurückkommen. Nach Norwegen geht viel Roggen, während Tannenholz, Theer, Heringe &c. von dort eingeführt werden.

Unter den Haupt-Einfuhrartikeln sind: Kaffee, Zucker, Thee, Baumwolle, Wein, Branntwein, Tabak, Tannenholz, Steinkohlen &c. Im Jahr 1845 kamen nach Emden:

8685	Etr.	Zucker und Syrup,
2487	„	Thee,
4656	„	Tabak,
9572	„	Wein und Branntwein,
75000	„	(2124 Last) Tannenholz,
44000	„	(1100 Last) Steinkohlen &c.

In Kaffee und Baumwolle finden häufig Einkäufe in Amsterdam und Hamburg für Emdener und Leerer Häuser statt. Auch in fremdem Getreide geschehen oft Unternehmungen. So gingen im Jahr 1844 mehrere Ladungen Getreide von Egypten nach Liverpool für Emdener Rechnung. Die eigene Getreideausfuhr (aus dem Inlande) betrug im Jahr 1845: 15948 Last oder 1,531008 Himten, die Last zu 96 Himten gerechnet. Emden baut in seiner

*) Im Jahre 1841 gingen 56556 Fäßchen Butter, zu 54 Pfund netto, nach England.

nächsten Umgebung viel Getreide auf einem fruchtbaren Boden, besitzt dabei vortreffliche Viehzucht und mehrere Branntweinbrennereien.

Im Jahr 1846 betrug Emdens Ausfuhr von landwirthschaftlichen Erzeugnissen seewärts, dem Werthe nach, 668252 Thlr.; seine Einfuhr von landwirthschaftlichen Producten 999121 Thlr. Davon kamen seewärts 102993 Thlr., landwärts 896128 Thlr.

In Emden fehlt noch eine Kornbörse und eine Bank, wenigstens eine Discoutocasse, und gute Wege (Chausséen), da die Bodenerzeugnisse selbst der nächsten Umgegend wegen der grundlosen Wege nur mit großen Kosten und oft gar nicht zu Markt gebracht werden können.

Hafenbewegung von Emden.

In Emden liefen im Jahr 1851 ein:

435 Seeschiffe mit 12097 $\frac{1}{2}$ Last,
es liefen aus: 443 " " 12616 $\frac{1}{2}$ "

Unter den eingelaufenen waren 352 Hannoversche,
71 Holländische,
2 Englische,
5 Oldenburgische,
1 Preussisches,
1 Schwedisches.

Unter den ausgelaufenen waren 361 Hannoversche,
73 Holländische,
2 Englische,
5 Oldenburgische,
1 Preussisches,
1 Schwedisches.

V e e r.

Dieser zweite Seehafen Ostfrieslands, der sich durch die Thätigkeit und Intelligenz seines Handels- und Fabrikstandes auszeichnet, liegt 5 Meilen oberhalb Emden an der Osterems oder Veda, die sich $\frac{1}{2}$ Meile unterhalb Veer in die Ems mündet (zu Veerort).

Schiffe von 300 Tonnen fahren mit der Fluth bis nach Veer. Von Veer aus beginnt die Flußschiffahrt, theils die Veda, Zümme, Soeste u. hinauf in's Oldenburgische, theils nach der Oberems und der Hase. Ueber die Ein- und Ausfuhr nach und von dem Oldenburgischen fehlen alle Angaben. Daß aber der Verkehr dahin und von dort nach Veer nicht unbedeutend ist, erhellt aus der Zahl der Flußschiffe im Oldenburgischen Emsgebiet.

Veer betreibt den Handel mit der Oberems stärker als Emden, namentlich einen bedeutenden Productenhandel mit den Städten der Oberems, den Marsch- und Sanddistricten und dem Münsterlande, welchen Gegenden es als Hauptmarktplatz dient. Was den Verkehr aber dahin noch erschwert, ist der schon bei Emden gerügte gänzliche Mangel an guten Wegen zur Verbindung mit dem Binnenlande von Lingen und andern Emsorten aus.

Die einzige Chaussée, welche von Emden und Aurich in das Innere von Deutschland führt, war seither die über Jever, Barel, Oldenburg, Bremen und Hannover, und diese ist erst seit 1844 vollendet. Unter diesen Umständen ist sich nicht zu wundern, wenn ausländische Waaren für

Westphalen bisher billiger über Hamburg und Bremen und über Rotterdam und Antwerpen bezogen wurden, als über Emden und Leer, obgleich die überseeischen Frachtpreise nach und von den untern Emshäfen in der Regel niedriger sind als in Holland, Belgien und den Hansestädten. Auch die Schiffahrtsabgaben und Ortskosten sind in Emden und Leer höchst unbedeutend. Die im Bau begriffene Eisenbahn (Westbahn) wird, wie oben bereits erwähnt, hierin die gewünschte Aenderung bewirken.

Leer besitzt, außer seiner Rhederei und Schiffahrt, drei große Dampfsägemühlen, eine Dampfmühle für Mehl und Del, eine große Eisengießerei, und eine neue große Zuckersiederei. Die Delfabrikation wird in der Umgegend auf großen Windmühlen betrieben.

Leers Hauptzufuhr besteht in englischem Twist (meist für Elberfeld?), Colonialwaaren, Wein &c.; seine Hauptausfuhr in Getreide, Butter, Del &c. Die Butterausfuhr nach England und dem Innern von Deutschland ist bedeutend; doch fehlen hierüber genaue Zahlen-Nachweise.

Zu Lande rechnet man

von Leer nach Papenburg	4	deutsche Meilen,
" " " Meppen	10 $\frac{1}{2}$	" "
" " " Lingen	13 $\frac{1}{2}$	" "
" " " Münster	22 $\frac{1}{2}$	" "
" " " Osnabrück	22 $\frac{3}{4}$	" "

Schiffahrt von Leer im Jahr 1852.

Die Gesamtzahl der eingelaufenen Schiffe (See- und Flußschiffe) betrug:

1382 Schiffe von 22167 Last (von 4000 Pfd.).

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
387 Fluß- u. Wattesch. v. 2679 $\frac{1}{2}$ ''

beladen waren 1279 Schiffe von 20951 $\frac{1}{2}$ Last.

Darunter waren 357 Dampfschiffe . . v. 8568 Last,
347 Fluß- u. Wattesch. v. 2456 $\frac{3}{4}$ ''

Die Gesamtzahl der ausgelaufenen Schiffe betrug 1156 Schiffe von 20129 $\frac{1}{4}$ Last.

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
255 Fluß- u. Wattesch. v. 1616 $\frac{1}{2}$ ''

beladen waren 794 Schiffe von 13243 $\frac{3}{4}$ Last.

Darunter waren 358 Dampfschiffe . . v. 8592 Last,
234 Fluß- u. Wattesch. v. 1444 ''

Der Flagge nach vertheilten sich diese Schiffe, in ihrer Reihenfolge, auf Hannover,

Holland,

Oldenburg,

England,

Hamburg,

Mecklenburg,

Frankreich,

Holstein,

Bremen,

Rußland.

Im Jahr 1850 war die Schiffbewegung von Leer wie folgt:

Beladene Schiffe.		Unbeladene Schiffe.	
Eingelaufen:			
307 Hannov. v.	11494 Last.	44 Hannov. v.	1604 Last
96 Holländ. "	2836 "	51 Holländ. "	1532 "
2 Russische "	119 "	2 Russische "	206 "
5 Oldenb. "	89 "	3 Oldenb. "	58 "
1 Französ. "	37 "	9 Englische "	400 "
13 Englische "	670 "		
2 Norweg. "	240 "		
2 Kniphauf. "	112 "		
<hr/>		<hr/>	
428	15597	109	3800
Ausgelaufen:			
147 Hannov. v.	5471 Last.	158 Hannov. v.	6244 Last
83 Holländ. "	2458 "	43 Holländ. "	1376 "
1 Russisches "	96 "	2 Russische "	120 "
3 Oldenb. "	52 "	7 Oldenb. "	172 "
19 Englische "	872 "	1 Französ. "	39 "
		2 Englische "	256 "
		2 Norweg. "	240 "
		2 Kniphauf. "	112 "
<hr/>		<hr/>	
253	8949	217	8559 Roggenlast.

Rhederei von Leer.

Zu Anfang des Jahres 1853 besaß Leer:

43 Seeschiffe von zus.	1349½ Com.-Last	v. 6000 Pfd. oder
5 Fluß- u. Wattesch. v.	57½ "	2026½ v. 4000 Pfd.
1 Dampfer von . . .	25 "	

Neu gebaut wurden zu Leer im Jahr 1850/51:

5 Schiffe von 30 bis 60 Last,
2 " " 80 " 100 "

Einen ganz besonders lebhaften Handel führt Veer mit Hull. Zwischen beiden Häfen besteht seit vielen Jahren eine geregelte Reiheschiffahrt (Segelschiffahrt). Die Dampfschiffahrt zwischen Veer und London hat aufgehört, weil die General Steam Navigation Company ihren Schiffen eine andere Bestimmung gab und der Hauptverkehr Londons in Butter, Käse, Vieh &c. mit dem nahen Holland, namentlich mit Harlingen in Westfriesland, ist. Es ist jedoch kein Zweifel, daß künftig auch Veers Ausfuhrhandel nach England in Butter, Vieh &c. von größerer Bedeutung werden wird.

Von Hull kamen nach Veer:

im J. 1849:	41	Schiffe	unter	Hannov.	Flagge	mit	2120	Last
	23	"	"	Englischer	"	"	1125	"
	27	"	"	Holländ.	"	"	1320	"
	4	Dampfschiffe	mit				740	"
im J. 1850:	73	Schiffe	unter	Hannov.	Flagge	mit	4285	"
	2	"	"	Englischer	"	"	288	"
im J. 1851:	40	"	"	Hannov.	"	"	2515	"
	1	"	"	Oldenburg.	"	"	35	"
im J. 1852:	46	"	"	Hannov.	"	"	2965	"
	1	"	"	Englischer	"	"	160	"
	2	"	"	Holländ.	"	"	140	"

Demnach hätte die Zahl der in Veer unter **englischer** Flagge eingelaufenen Schiffe seit 1849 bedeutend abgenommen.

Die Einfuhr von Hull betrug im Jahre

	1849.	1850.	1851.	1852.
Zwist . . .	3258 F. u.	3221 F. u.	1507 F. u.	1706 F. u.
	2712 B.	2238 B.	1142 B.	1662 B.

	1849.	1850.	1851.	1852.
Manufakturw.	534021 Pfd.	72063 Pfd.	72800 Pfd.	103675 Pfd.
Baumwolle .	504161 "	548747 "	685325 "	688093 "
Wollengarn .	269993 "	19198 "	19049 "	13265 "
Leinengarn .	190108 "	18966 "	20074 "	38781 "
Steingut . .	101916 "	9842 "	3961 "	(?)
Zucker . . .	252600 "			
Leinöl u. Leinöl= droß . . .	112079 "	155191 "	125114 "	318316 "
Eisen- u. Sturz= blech . . .	1,618664 "	1,634388 "	1,722172 "	1,629977 "
Eisenwaaren .	53094 "	11529 "	9605 "	12893 "
Stahl . . .	20110 "	10781 "	8483 "	15193 "
Eisen- u. Mes= singdrath .	21817 "	42023 "	36796 "	41218 "
Kupferplatten .	8390 "	12516 "	16927 "	11521 "
Blech . . .	113 Rist.	97 R.	176 R.	141 R.
Farbwaaren .	30928 Pfd.	4621 Pfd.	8876 Pfd.	20541 Pfd.
Soda . . .	7596 "			
Steinkohlen .	205 T.	257 T.	119 T.	148 T.
u. s. w.				84 T. alte Eisenb.=Sch. 15864 Pf. Harz 42249 „ Mehl.

Das Gewicht von Zucker und Soda ist in den Jahren 1850/53 nicht bemerkt.

W a p e n b u r g.

Dieser regsame Hafen (12 M. von der Mündung der Ems) mit einer Bevölkerung von nahe an 6000 Einw., zeichnet sich besonders durch seine Rhederei und seinen beträchtlichen Schiffbau aus, daher große Sägemühlen und ein bedeutender Handel mit Schiffbauholz, namentlich nach Holland. Hier ist alles seemännisch, Lebensweise, Sparsamkeit und tägliche Beschäf-

tigung; der grade, unabhängige und gutmüthige Charakter, welcher den Seemann so vortheilhaft gegen den Landmann auszeichnet, zeigt sich hier (nach dem Verfasser von Hannover's Seeschiffahrt) in allem.

Das Eichenholz zum Schiffbau kommt in Flößen die Ems herab (aus Preussisch Westphalen). Die Hauptniederlage desselben ist zu Drostenstyl (am Eingange des Papenburger Kanals) und für Leer zu Halte. Das Tannen- und Fichtenholz wird aus Norwegen und von der Ostsee bezogen.

Papenburgs Rhederei ist stärker als die der andern Ostfriesischen Häfen. Nach einem in Papenburg im Juli 1853 angefertigten Verzeichniß besaß diese Stadt 139 See-
schiffe. Darunter 2 Briggen,

1 Brigantine,

1 Schoonerbrigg,

8 Schooner,

21 Schoonergallioten,

36 Schoonerkuffen,

64 Kuffen u. s. w.

ohne die Fluß- und kleineren Watteschiffe.

Im Bau waren noch im Sommer 1853 auf 9 Werften: 2 Schooner, 4 Gallioten und 3 Kuffen. Im Jahr 1852 allein wurden 20 neue Schiffe gebaut. Von obigen 139 Schiffen sind 20 mit Zink beschlagen. Die durchschnittliche Größe der Schiffe beträgt 40 Last; die der größten 62—66 Last. Im Jahr 1852/3 verlor Papenburg 17 Schiffe durch Stürme und 3 wurden nach auswärt's verkauft.

Außer diesen Schiffen hat Papenburg noch bedeutende Antheile an den kleineren Ostfriesischen Schiffen; denn viele in den Fehnen und Sielen heimathliche Schiffe sind hier gebaut und gehören dem Capital nach zu Papenburg.

Nach der amtlichen Aufstellung besaß Papenburg im Jahr

			Laft.	M.
1848	144	Seeschiffe u. 48 Fluß-	u. Watteschiffe mit zus. 7705 $\frac{1}{2}$	u. 804
1849	151	" " 51	" " " 8247	" 996
1850	137	" " 49	" " " 7570 $\frac{1}{2}$	" 908
1851	132	" " 55	" " " 7563	" 891

aber wie viele von dieser Zahl eigentlich Watteschiffe (mit- hin auch Seeschiffe) waren, wissen wir nicht, so wenig, als nach welchem Princip die Landdrostei die Classification der Flußschiffe zum Unterschied von den Watteschiffen vornahm (s. Hannovers Seeschiffahrt, 2s Hest. Leer 1853. S. 29).

Die Zahl der in Papenburg ausgegebenen Seepässe ist im Durchschnitt größer als die von Emden und Leer zusammen genommen.

Ueber Papenburgs See- und Landhandel und Schiffsbewegung fehlen noch alle zuverlässigen Angaben, die erst dann zu erlangen, wenn Sachverständige mit der Statistik des Handels und der Schiffahrt beauftragt werden.

Papenburg besitzt auch eine Navigationsschule (seit 1840) und unterhält regelmäßige Verbindungen mit England (Hull, London), und mit Hamburg, Norwegen und der Ostsee.

Auch die Dampfschiffahrt ist hier ziemlich bedeutend. Im Jahr 1849 liefen 114 Dampfschiffe zu Papenburg ein, und eben so viele gingen von dort ab.

Yapenburgs Schiffe findet man überall. Durch den Holsteiner Kanal wurden im Jahr 1851 476 Hannoverische Schiffe, worunter am meisten Yapenburgische, befördert, die im europäischen Seehandel oder als Küstenfahrer für Hamburger und Bremer Häuser beschäftigt sind. (Schon im Jahr 1791 gingen 261 Yapenburger Schiffe durch den Holsteiner Kanal.)

Der Seekanal, der aus der Ems nach Yapenburg führt, ist 3 Stunden oder $1\frac{1}{2}$ deutsche Meilen lang, und für Seeschiffe von 150 bis 200 Tonnen zugänglich. (S. vorher S. 180.) Durch Yapenburg selbst gehen mehrere Kanäle mit Schleusen. Der Hauptkanal führt noch etwa 2 Meilen über Yapenburg hinaus zu den Yapenburger Torfmooren, von wo die Rähne viel Torf nach Yapenburg und in die Ems bringen.

Die Eisenbahn von Emden nach Yapenburg soll im Sommer 1854 eröffnet werden.

Yapenburg gehört zu dem alten Harlingerland, das die Aemter Esens und Wittmund, mit den Inseln Langeroog und Spiekeroog, die untere Grafschaft Lingen, die Grafschaft Bentheim, die Stadt Meppen, Haselünen, Nordhorn und Schüttorf an der Beecht enthält.

Versicherungsgesellschaften in Ostfriesland.

In Emden wurden im Jahr 1852 versichert

bei der ersten Asscuranz=Compagnie 1,305405 fl. Holl.

„ Privatversicherern 140297 „ „

In Leer bei der Asscuranz=Compagnie 973320 „ „

„ Privatversicherern 30612 „ „

In Papenburg

bei der ersten Asscuranz=Compagnie 1,088395 „ „

„ „ zweiten ditto 754655 „ „

„ „ dritten ditto 304472 „ „

„ dem Schiffer=Compact 52600 „ „

(S. Hannovers Seeschiffahrt, 28 Hest. Leer 1853. S. 39.)

Das Oldenburgische Emsgebiet.

(Vergl. damit „Weser und Zahde“.)

Dieser Bezirk umfaßt folgende Orte in dem obern Flußgebiete der Veda oder Osterems:

An dem Aper Tief: Bokel und Apen (im Amt Westerstede).

Ferner August=Fehn, eine neue Oldenburgische Fehn=Colonie, an einem neu angelegten Kanal, zwischen Bokel und Hengstforde.

An der Behne: Nordloh und Westersheps. (Nordloh gehört ebenfalls zum Amt Westerstede; Westersheps aber zum Amt Zwischenahn. In letzterm Amte liegt auch der Ort Edevecht.)

An der Söste: Barsel und Friesoythe (im Amt Friesoythe).

An der Marka oder Sagelter Tief: Roggenburg, Osterhausen und Ellerbrok (im gleichen Amt Friesoythe). In diesem Amte Friesoythe liegen auch Abbehausen, Ramsloh, Bollingen und Strücklingen. Ellerbrok (ein früher adeliches Gut) hat nur 104 Einw.

Zu den Fehnen (Behnen) oder Moorcolonien gehören im Hannoverschen: Rhauderwester=Fehn,
Rhauderoster=Fehn,

Rhaudermoor=Fehn,
 Holter=Moor,
 Langholt &c.

Im Jahr 1838 zählte man im Amte Aurich allein schon 18 Fehncolonien mit 14 Seeschiffen und 207 Fluß- und Watteschiffen von zusammen 2557 Last. Darunter

196	Schiffe	von 2 bis 20 Last,
5	"	" 20 " 50 "
20	"	unter 2 Last.
<hr/>		
221	Schiffe.	

Schiffahrtsbewegung im Oldenburgischen Emsgebiet.

Es kamen an im Jahr 1852 im Oldenburg. Emsgebiet:

Küsten- und Flußschiffe.

	Schiffe.	Last.	Davon waren	
			beladen.	leer.
zu Apen	404	3949	168	236
„ Nordloh	323	2984	69	254
„ Borsfel	167	1396	134	33
„ Augustifehn	119	979	33	86
„ Ellerbrok	234	298	95	139
„ Roggenberg (burg) . .	14	316	3	11
„ Bokel	19	149	—	19
„ Edevecht	19	163	13	6
„ Abbehausen	7	116	7	—
„ Osterhausen	7	94	—	7
„ Westersheps	11	62	8	3
„ Friesoythe	44	44	25	19
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1368	10550	555	813

Es gingen ab im Jahr 1852 im Oldenburg. Emsgebiet:

Küsten- und Flußschiffe.

	Schiffe.	Last.	Davon waren	
			beladen.	leer.
von Apen	405	3965	337	68
„ Nordloh	311	2866	278	33
„ Barfel	122	1034	67	55
„ Augustfehn	120	1004	112	8
„ Ellerbrok	233	296	232	1
„ Roggenberg	14	316	14	—
„ Bokel	19	149	19	—
„ Edevecht	49	167	19	—
„ Abbehausen	7	116	7	—
„ Osterhausen	7	94	7	—
„ Westersheps	9	54	9	—
„ Friesoythe	44	44	39	5
	<u>1310</u>	<u>10105</u>	<u>1140</u>	<u>170</u>

zus. ein u. aus: 2668 Schiffe von 20655 Last.

Von Barfel gingen ab außerdem 2 Seeschiffe v. 62 Last.

Der Flagge nach kamen im Jahr 1852 im Oldenburgischen Emsgebiet an:

Küsten- u. Flußschiffe.

	Schiffe.	Last.
Oldenburgische	1326	v. 10116
Hannoversche	40	„ 385
Holländische	2	„ 49
	<u>1368</u>	<u>v. 10550</u>

gingen ab:

Oldenburgische	1277	v. 9766	u. 2 Seeschiffe	von 62 Last.
Hannoversche	31	„ 290		
Holländische	2	„ 49		
	<u>1310</u>	<u>v. 10105</u>	<u>u. 2 Seeschiffe</u>	<u>von 62 Last.</u>

Die Flüsse

der

deutschen Ostseeküste.

Die Küste der Ostsee ist, gleich der Küste der Nordsee, meist flach und sandig. Statt der Seedämme und Seeschleusen (Deiche und Siele) sieht man hier nur Sandhügel (Dünen), von denen viele durch Nadelholz befestigt sind. Auch ist hier kein so hoher Wogendrang wie in der Nordsee, denn Ebbe und Fluth kommen in der Ostsee nicht vor; doch wird das Wasser an den Mündungen der Flüsse, bei starken Nordwestwinden und Stürmen, oft meilenweit aufgestaut und zu Ueberschwemmungen der Ufer getrieben.

Der Salzgehalt der Ostsee ist kaum halb so stark wie in der Nordsee, wegen ihrer Abgeschlossenheit vom Ocean und der vielen Süßwasserflüsse, die sich in dieselbe ergießen.

Die meisten deutschen Flüsse der Ostsee sind, mit Ausnahme der Oder, bloß kurze Küstenflüsse, entspringend aus Landseen, die sich besonders zahlreich an der Mecklenburgischen und Pommerschen Küste zeigen. Längs der Preussischen Ostseeküste rechnet man an 80 solcher Seen und 13 Strandseen. Letztere ziehen sich unmittelbar am Strande hin und stehen mit der Ostsee in schmaler Verbindung, während die eigentlichen Landseen mehrere Meilen Landeinwärts liegen. Eine Art Strandseen — durch schmale Landzungen von der Ostsee getrennt, aber mit breitem

Eingang für Seeschiffe — sind die sogenannten Haffe, mit starker Strömung und süßem Wasser.

Die Oder ist über 100 Meilen weit schiffbar gemacht, und fast bis zur Quelle Preussisch.

Die Weichsel ist mehr ein slavischer Fluß, und bloß von oberhalb Thorn bis zu ihrer Mündung bei Danzig in deutschen (Preussischen) Händen. Auch der Pregel erhält erst an seiner Mündung bei Königsberg (so weit er durch deutsches Gebiet strömt) seine eigentliche commerzielle Bedeutung, so wie der Niemen erst in der Nähe von Memel.

In handelspolitischer Beziehung steht die deutsche Ostseeküste gegen die Häfen der deutschen Nordsee sehr zurück. Die Ursache liegt theils in der günstigeren Lage der Nordseehäfen zu den transatlantischen Ländern (nur der Weltverkehr macht jetzt groß, reich, mächtig), theils in der Einführung der Dampfschiffahrt und Eisenbahnen, wodurch die beiden Haupthäfen der Nordsee (Hamburg und Bremen) in eine beschleunigte und billige Verbindung mit allen Theilen Deutschlands treten. Wenngleich sich der Nachtheil nicht verkennen läßt, der dadurch den Häfen der Ostsee erwächst, so ist doch auch wieder für die Ostseeländer im Allgemeinen das immer mehr sich ausbreitende Eisenbahnnetz von Vortheil, da sie dabei den großen Umweg durch den Sund und den die Schifffahrt erschwerenden Sundzoll sparen. Die Bewohner der deutschen Ostseeküste beziehen bereits viele Waaren über Hamburg und Bremen rascher und wohlfeiler als über Stettin und andere ihnen näher lie-

gende Häfen. Selbst schlesische Wolle, Zink, Branntwein u., die früher größtentheils über Stettin ausgeführt wurden, gehen nun in nicht geringer Menge über Hamburg seewärts. Eben so Getreide aus dem östlichen Mecklenburg; Vieh und Butter aus dem nördlichen Schleswig-Holstein u.

In so fern wird der directe Handel der Ostseehäfen mit überseeischen Ländern, der ohnehin nicht sehr beträchtlich war, abnehmen, da er sich mehr auf europäische Häfen beschränkt (von Stettin ging im Jahr 1852 kein einziges Schiff nach transatlantischen Ländern); dagegen wird solcher unzweifelhaft zunehmen in der Einfuhr schwerer Güter, wie z. B. von Steinkohlen, Eisen, Salz u. aus England, und in der Ausfuhr von Getreide, Bauholz u. dahin. Auch mit Rußland und Schweden wird sich der Verkehr der Ostseehäfen heben, namentlich für werthvolle Waaren und Eilgüter, die früher meist zu Wasser (durch den Sund) aus England, Holland, Frankreich u. nach Stockholm und Petersburg gingen, nun aber viel über Hamburg und von da auf der Eisenbahn nach Lübeck, Rostock oder Stettin zum Weiterversandt befördert werden. Besonders stark ist in neuerer Zeit die Versendung nach Rußland von Champagner-Wein und französischen Luxus- und Modeartikeln von Havre nach Hamburg mit Dampfschiff, und von da pr. Eisenbahn nach Lübeck, oder auch ganz pr. Eisenbahn (als Schnellgut) über Brüssel und Berlin nach Lübeck oder Stettin. Umgekehrt werden künftig viele russische Waaren von Petersburg — für Oesterreich und Oberitalien bestimmt — ihren Weg über Stettin und Lübeck nehmen, wenn das süddeut-

sche Eisenbahnweg und die Bahn von Wien nach Triest erst einmal ganz vollendet sein wird.

Sehr wünschenswerth wäre für die deutschen Ostseehäfen die Einführung eines freieren Handelssystems in Rußland, das zugleich für die mittleren und untern Klassen Rußlands eine große Wohlthat wäre; denn der jetzige russische Handelsarif ist mehr einer Absperrung zu vergleichen, und nur die reichen und wohlhabenden Klassen Rußlands können fremde Waaren einführen, ohne sich durch den erhöhten Werth gedrückt oder belästigt zu fühlen. Auch bestehen in Rußland noch höchst nachtheilige Verkehrsbeschränkungen. So darf z. B. kein **Thee** (ein so wichtiger und allgemeiner Verbrauchsartikel in Rußland) seewärts in die russischen Häfen der Ostsee eingeführt werden, sondern muß noch immer auf dem alten langen kostspieligen Landweg von der weit entfernten Nordgrenze Chinas (Kiachta) über Nischni-Nowogrod bezogen werden, was diesen Artikel außerordentlich vertheuert, während die Engländer und Hanseaten solchen zu ungleich billigeren Preisen liefern. Die Meinung, daß sich der Thee auf dem Carawanenweg besser hält als auf dem Seewege, ist ein reines Vorurtheil; denn die Theekisten sind im Innern so hermetisch mit Blei verschlossen und verlöthet, und von außen mit so dichtem feinem Oelpapier beklebt, daß die Seeluft durchaus keinen Einfluß darauf äußern kann, wovon man sich bei'm Deffnen der Kisten in England und anderwärts durch den wohlerhaltenen Geruch zur Genüge überzeugt hat.

D i e O d e r.

Fl u ß l ä n g e.

Von ihren Quellen bis zur Mündung rechnet man den Lauf der Oder, der Wasserstraße nach, zu 120 deutschen Meilen, in gerader Richtung bloß 70 Meilen. Der Standort des Pegels bei Küstrin ist von der Oderquelle eben so weit entfernt als Magdeburg von der Quelle der Elbe, nämlich 75 Meilen dem Laufe des Flusses nach (s. Berg-haus Physikal. Atlas. S. 80). Die Oder ist fast ganz Preussisch, und nahe an 100 deutsche Meilen (bis Ra-tibor) schiffbar gemacht.

Fl u ß t i e f e.

In dem obern und mittlern Theile der Oder ist die Tiefe sehr verschieden; sie wechselt von 18 bis 30 Zoll und darüber, je nach dem Wasserstande, daher auch nur kleine

und flach gehende Fahrzeuge die obere Oder befahren. Ueber den untern Theil der Oder und die Oderschiffahrt überhaupt s. „Stromregulirung“.

G e f ä l l.

Die Oder hat von ihrer Quelle bis zur Mündung einen Fall von 1720 Fuß. Sie ist in dem allergrößten Theile ihres Gebiets ein Fluß der Ebene. Selbst ihre Quelle liegt auf einem Berglande niederer Art (Mährische Sudeten).

Auf der untern Oder von Schwedt bis zur äußersten Odermündung (17 Meilen) ist der Fall sehr gering, bloß etwas über 3 Fuß, nämlich

von Schwedt bis Garz	(3 ³ / ₄ M.)	—	8 ³ / ₈ 3.
„ Garz bis Stettin	(4 „)	1 F.	1 ¹ / ₄ „
„ Stettin bis zur Mündung in den Dammarsch bei d. Königsfahrt	(1 ³ / ₅ „)	—	5 ⁷ / ₁₂ „
„ da bis zum Papenwasser	(1 ¹ / ₅ „)	—	4 „
„ da durch das Haff	(4 ¹ / ₅ „)	—	4 „
„ da durch die Swine b. z. Ostsee	(2 ³ / ₅ „)	—	4 ² / ₃ „
			<hr/>
			17 ³ / ₂₀ M. 3 F. 3 ⁷ / ₈ 3.

(S. Pommersche Beitr., 4r Jahrg. 1s Hest. 1852. S. 40.)

Zm Ganzen ist die Oder ein ruhiger Fluß, der in breitem Bette zwischen Wiesen und Hügeln seines Wegs geht. Hohes Wasser im Frühjahr ist den Uferbewohnern nicht unlieb, da es ihre Wiesen befruchtet.

Stromregulirung und Uferbauten.

Vermitteltst mehrerer Schleusen (zu Breslau, Ohlau, Brieg und Kosel) ist die Oder bis Ratibor schiffbar gemacht; bis Breslau gehen Fahrzeuge von 800 Ctr. (bei gutem Wasserstande), und höher hinauf bis Oppeln und Ratibor Rähne von 2—300 Ctr.

Unterhalb Schwedt sind 3 Durchstiche gemacht zur Beförderung der Krümmungen und Inseln:

- 1) bei dem Dorfe Ripperwiese ($\frac{1}{6}$ Meile lang);
- 2) unterhalb Fiddichow bis zur Stadt Garz, die Kreuzfahrt ($\frac{1}{4}$ Meile lang);
- 3) am Damansch-See (die Königsfahrt).

Früher mündete die Oder $\frac{1}{2}$ Meile weiter unten in den Daman-See. Im Jahr 1842 wurde mittelst einer Durchgrabung der Wiesen die jetzige Mündung (Königsfahrt) gebildet, während das alte Bett (die enge Oder) unverändert geblieben ist. Ein seeartiges Wasser, in dem größere Inseln mehrere Arme bilden, ist von hier an die Fortsetzung der Oder auf $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge. Dasselbe führt in seiner ersten Hälfte den Namen: Damansch- oder Daman-See (ein Seitenarm ist die enge Jeegig), in der

zweiten Hälfte in seinen beiden Hauptarmen: weite und enge Streeve, und in dem letzten und schmalsten Theil: die Pöligsche und Jasenigsche Fahrt genannt.

Die enge Oder wird links durch einen schmalen Wasserlauf, die Earpe, zunächst der Pölig mit der Jasenigschen Fahrt verbunden; rechts zwingt sich ein ganz kurzer Wasserlauf, der Kaduhn, vom Damansch ab, um gleich darauf wieder in die weite Streeve zu treten. Hiernächst strömt die Oder durch das Papenwasser (ein See von 1 M. l. und $\frac{1}{2}$ br.) und mündet dann in das große Haff. (S. Beiträge zur Kunde Pommerns. 4r Jahrg. 1s Hest. Stettin 1852.)

Im weitern Sinne ergießt sich die Oder durch 3 Mündungen (Divenow, Swine und Peene) in die Ostsee, durch das große oder Stettiner Haff (eine Meeresbucht von 6 M. Länge und 3 M. größte Breite), wodurch 2 Inseln (die Insel Wollin und die Insel Usedom) gebildet werden. An der Divenow liegen die Häfen Gammin (rechts) und Wollin (links). An der Peene, oder vielmehr an der Mündung des kleinen Haffs, liegt Wolgast (links), und an der mittleren Mündung (Swine) liegt auf der Insel Usedom Swinemünde, mit gutem Hafen (18 Fuß Wassertiefe) und 2 schönen Steindämmen 1817—1824 erbaut mit einem Kostenaufwand von $1\frac{1}{2}$ Millionen Thlr.). Auf dem Ostdamme wurde im Jahr 1829 eine 38 Fuß hohe eiserne Leuchtbaake mit 5 Lampen errichtet. Von hier gingen sonst die meisten Güter durch Lichterschiffe nach Stettin (9 Meilen Entfernung mit den Krümmungen), jetzt nur wenige mehr. Alle Schiffe aus der See, einschließlich der Seedampfer,

können nun bis nach Stettin heraufkommen. Selbst kleine russische Kriegsschiffe sah man bisher zuweilen in Stettin.

Zwei große Dampfbagger sind seit mehreren Jahren zwischen Swinemünde und Stettin zur Vertiefung des Fahrwassers in Thätigkeit, wodurch das Fahrwasser der Swine bereits auf 13 Fuß gebracht ist (bei niedrigem Wasser), und bei ferneren Arbeiten hofft man es auf 16 Fuß zu bringen. Nach dem Berichte der Stettiner Handelskammer für 1851 schreitet jedoch diese Vertiefung wie überhaupt die Regulirung des Oberbettes nur langsam vor, welches die gedachte Handelskammer zu den Hindernissen Stettins zählt. Auch fehlt zu Stettin noch ein Dock und eine freie Niederlage für den Waarenhandel.

Von der Seeseite erschweren 2 große Sandinseln den Eingang in das Stettiner Haff. Auch oberhalb Stettin (zwischen Stettin und Frankfurt) stößt man auf mehrere sandige und schlammige Inseln (Werder) in der Oder, die durch Durchstiche umgangen werden könnten. Diese und noch weiter aufwärts vorkommende Versandungen bieten eine solche Unsicherheit dar, daß auf eine regelmäßige Schifffahrt der Oder gar nicht gerechnet werden kann; in der Zeit aber, wo diese stattfindet, herrscht dort ein solcher Zubrang, daß dadurch nicht allein die Frachtsätze auf das Doppelte gesteigert werden, sondern daß auch nicht selten grade das Holz, welches eine so hohe Fracht nicht tragen kann, gegen andere Sendungen zurückstehen muß. Ein gleiches gilt von der Warthe.

B r ü c k e n.

An der obern Oder befinden sich steinerne Brücken zu Ratibor, Kosel, Dppeln, Brieg, Ohlau, Breslau, Steinau, Glogau, Krossen, Frankfurt, Cüstrin und Schwedt.

Zu Stettin führen über den westlichen Oberarm 3 hölzerne Zugbrücken und über die östlichen Arme (Parnitz und kleine und große Regelitz) 3 hölzerne Brücken bis nach Damm, auf der gewöhnlichen Landstraße nach Hinterpommern.

Die große Regelitz oder der Kranich-Strom (auch Zollstrom genannt) fließt in den Dammschen See ab und ist 6 M. weit schiffbar; sie nimmt die Parnitz und die kleine Regelitz auf (beide eine kurze Strecke für Rähne fahrbar).

Außerdem führen mehrere Steinbrücken der Eisenbahn (Ostbahn) oberhalb der Landstraße durch ein Terrain, in welchem die große Regelitz, noch in mehrere Arme getheilt, zwischen Inseln (Werder) hinsießt, während sie, wo sie die Landstraße durchschneidet, zu einem breiten Strome vereinigt, ihren Weg zum Dammschen See nimmt.

F a h r d ä m m e.

An der untern Oder sind mehrere (wasserfreie) lange Fahrdämme:

- 1) bei Schwedt, mit 13 großen und kleinen Brücken von 2243 Fuß zusammen.
- 2) der Stettin-Stargardter Eisenbahndamm bei Stettin, 1844—46 erbaut, mit vielen Brücken. (11600 F. bestehen aus Brücken.)

3) Die Chaussee zwischen Stettin und Altdamm, mit 23 Brücken von 2235 F. lichte Deffnung. Diese bildet einen Theil der Berlin = Stettin = Danziger Chaussee. Die sogenannte Zollbrücke wurde im Jahr 1848 neu erbaut.

(S. Beiträge zur Kunde Pommerns, herausgegeben von dem Vereine für Pommersche Statistik, 4r Jahrg., 18 Hest. Stettin 1852. S. 46.)

F ä h r a n s t a l t e n .

Eine Fähre besteht an der untern Oder bloß bei Swinemünde über die Swine.

Fliegende Brücken und Schiffbrücken sind an der Oder nicht vorhanden.

Nebenflüsse der Oder.

Der bedeutendste und lebhafteste Nebenfluß der Oder ist die Warthe, die bis Posen schiffbar ist (für kleine Fahrzeuge bis Colo in Polen) und zu Küstrin (wo sie an 600 F. br.) in die Oder fällt. Die Warthe herab kommt besonders viel Bauholz nach Stettin in Flößen (von 40 F. lang und 12—18 F. breit), deren mehrere stets mit einander verbunden sind. Die Waldungen im Gebiet der Warthe enthalten noch eine Menge schwerer Bau- und Schiffhölzer, die aber wegen mangelnder Flußregulirung nicht zu angemessenen Preisen befördert werden können. Die Zahl der im

Jahr 1852 durch die Stadt Posen gegangenen Holzflöße war nahe an 2000. Oberhalb Landsberg mündet die ebenfalls schiffbare u. flößbare Odra in die Warthe.

Außer der Warthe und Odra sind auch die Flüßchen Nege und Brahe kanalisirt. Erstere (Nege) fließt in die Warthe unweit Landsberg durch eine Abfürzung (Kanal). Von Labischin bis Rackel ist sie flößbar. Die Brahe fällt in die Weichsel unterhalb Thorn und ist von Bromberg schiffbar und flößbar.

Zu den weiteren Nebenflüssen der Oder gehören an der Unteroder:

Die Stepnig (auch Godenbach genannt), die bei dem Städtchen Massow im Raugardter Kreise entspringt und sich in das Papenwasser unterhalb Stettin ergießt. Dieses Flüßchen wird bloß für Holzflößerei benutzt. Der damit in Verbindung stehende kleine Kanal dient zum Einladen des angeflößten Brennholzes (s. weiter unten „Kanäle“).

Die Ichna entspringt unweit Nirenberg (im Saagiger Kreise, fließt an der Stadt Stargardt (12300 Einw.) vorbei, bis wohin (7 M.) sie vermittelst mehrerer Schleusen für kleine Fahrzeuge schiffbar gemacht ist; sie mündet in den Dammschen See unterhalb Stettin, und ist unter der Stettin-Massower Landstraße weggeführt. Oberhalb Stettin (unweit Schwedt) mündet am linken Ufer die Welse in die Oder, die aus verschiedenen Seen der Ufermark entspringt und eine kurze Strecke für Rähne schiffbar ist.

Zwischen Frankfurt und Krossen mündet gleichfalls am linken Ufer, unweit der Mündung der Bober, die Neisse (Görliger Neisse) ein, vom Lausitzer Gebirg in Böhmen kommend, die an Görlitz vorbeifließt und flößbar ist (eine kurze Strecke auch schiffbar).

Bei Krossen fällt die von Guben ab (2 M.) schiffbare Bober in die Oder.

An der obern Oder (Oberschlesien) befinden sich folgende Gebirgsflüsse:

am linken Ufer: die Glazer Neisse, die an Glas und Neisse vorüberfließt, und zwischen Brieg und Dppeln einmündet;

am rechten Ufer: die Malapane, die unterhalb Dppeln einmündet und das Eisen- und Steinkohlenrevier oberhalb dem Hüttenwerk Malapane durchströmt;

die Dype, aus Oesterreichisch Mähren kommend, fließt an Troppau vorbei und fällt unterhalb Ratibor ein;

die Olsa, an Teschen vorbei, mündet ebenfalls bei Ratibor (oberhalb) ein.

In der Nähe der Olsa entspringt die Weichsel (auf den Beskiden).

O d e r k a n ä l e.

(Vergl. damit „Güterverkehr auf der Oder“.)

An der obern Oder (in Oberschlesien) ist der bedeutendste der Klodniger oder Gleiwiger Kanal (6 Meilen lang

mit 18 Schleusen), der von den Steinkohlengruben bei Gleiwitz längs dem Bergflüßchen Klodnitz in die Oder, unterhalb Kosel, führt. In den Jahren 1845/46 wurden auf diesem Kanal in die Oder versendet:

zu Thal:		1 8 4 5.		1 8 4 6.
432	Sch. m.	141412 T.	Steinkohlen.	325 Schiffe mit 111585 T.
419	" "	551309 Ctr.	Zink u. Eisen.	295 " " 364756 Ctr.
40	" "	47394 "	Steinsalz.	36 " " 4340 "
16	" "	499	Klafter Holz.	30 " " 1112 "
zu Berg:		32300	Scheffel Weizen	1144 Scheffel.
		80029	" Roggen.	20887 "
		38716	" " (Hafer?)	— "
		8974	" Gerste.	2780 "
		13573	" Erbsen.	3348 "
		51963	" Kartoffeln.	35820 "
		19739	" Mehl (Ctr.?)	21282 "
		10416	Ctr. Kaufm.-Güter.	3642 Ctr.

Aus den letzten 6 Jahren fehlen die näheren Mittheilungen. Die Concurrenz der Eisenbahnen wirkt sichtbarlich auf den Verkehr dieses Kanals ein.

Der Malapanekanal. S. vorher Nebenflüsse der Oder.

An der mittlern und untern Oder befinden sich 2 Kanäle.

- 1) Der alte Friedrich-Wilhelm-Kanal (1662—1668 erbaut), 3 Meilen lang mit 10 Schleusen, der oberhalb Frankfurt aus der Oder in die Spree führt. Ein sogenannter Schiffskanal durchzieht die Friedrichsvorstadt zu Berlin.
- 2) Der Finow-Kanal, oberhalb Schwedt, 5 Meilen lang mit 17 Schleusen (worunter 2 Havelschleusen) verbindet die Oder mit der Havel und Elbe. (S. Elbe.)

Durch den Friedrich-Wilhelm-Kanal und den Finow-Kanal gingen im Jahr 1851, aus der Oder kommend, und meist für Berlin bestimmt: 131223 Wispel oder 3,149252 Scheffel (zu 24 Scheffel das Wispel) Getreide, nämlich 36769 Wsp. Weizen, 56296 Wsp. Roggen, 9395 Wsp. Gerste, 278763 Wsp. Hafer, 17383 Wsp. Delsaat ꝛc. Davon wurde ein bedeutender Theil auf den Mühlen zu Potsdam, Dranienburg ꝛc. vermahlen.

Zur Abführung der Nege in die Warthe dient ein kleiner Kanal oder Durchstich bei Landsberg an der Warthe (Nebenfluß der Oder). Ferner ist hier zu erwähnen der Bromberger Kanal (1773—74 erbaut mit 12 Schleusen, 3½ Meilen lang), der aus der Nege von Rakel bis Bromberg und von da durch die Brabe in die Weichsel, unterhalb Thorn, führt.

Ein ganz kurzer Kanal (¼ Stunde lang, 1804 erbaut, 30 F. breit, 3 F. tief) führt unterhalb Stettin von dem Marktflecken Stepnig in das Papenwasser, unter dem Namen Stepnigkanal, und dient zum Einladen des auf dem Bache Stepnig angeflößten Brennholzes.

Unterhalb Stettin besteht auch seit 1842 ein 1800 F. langer Kanal oder Durchstich, die Königsfahrt, wodurch die alte Odermündung eine beträchtliche Veränderung erlitten hat. Das alte Oderbett wird die enge Oder genannt. Ein ähnlicher Durchstich befindet sich bei Küstrin (zwischen Frankfurt und Schwedt) unter dem Namen „Neue Oder“.

Häfen und Ausladeplätze an der Oder.

Von unten nach oben genommen folgen solche in nachstehender Reihe aufeinander:

Stettin, Schwedt, Küstrin, Frankfurt, Krossen, Leitersdorf, Neusalz, Beuthen, Glogau, Köben, Steinau, Dyrnsfurt, Breslau, Ohlau, Brieg, Dypeln, Kosel, Ratibor.

Ueber den Flußverkehr dieser einzelnen Städte ist, mit Ausnahme Stettins, zur Zeit noch wenig bekannt.

Als Winterhäfen dienen bei Stettin: die Nebenarme der Oder; bei Swinemünde: die Swine.

Oberhalb Stettin fehlt es noch an guten Winterhäfen. Selbst in Stettin sind die Schiffe bei starkem Eisgang nicht ganz außer Gefahr, daher der dort so lange beabsichtigte Dock sehr nöthig und wünschenswerth wäre.

Der Stettiner Hafendamm (Bollwerk genannt) liegt zu beiden Seiten der Oder. Er besteht auf dem linken Ufer von Süden nach Norden:

- | | |
|---|------------------|
| 1) aus dem Eisenbahnbollwerk von 116 Ruthen Länge, | |
| 2) von da bis zur langen Brücke | 113 " |
| 3) zwischen der langen Brücke und
Baumbrücke | 118 " |
| 4) aus dem Dampfschiffbollwerk . | 78 " |
| | <hr/> |
| | zus. 425 Ruthen. |

Auf dem rechten Ufer beträgt die Länge des Bollwerks 154 Ruthen.

Die Breite ist ungleich, doch ist dieselbe durchschnittlich zu 24 Fuß anzunehmen. Der letzte Theil dieses Bollwerks wurde im Jahr 1851 vollendet. Gegenwärtig hat man den Plan, das Dampfschiffbollwerk noch zu verlängern.

S t e t t i n .

Unter den Preussischen Häfen der Ostsee steht Stettin (mit 47600 Einw.) oben an, als Hauptstadt von Pommern und Hafen von Berlin, von dem es durch die Eisenbahn bloß 4 Stunden entfernt ist. Auf der Berlin=Stettiner Bahn wurden befördert:

	Personen.	Güter.
im Jahr 1850	263518.	1,142805 Zoll-Ctr.
1851	273969.	1,319113 "
1852	291406.	1,582537 "

Schwere Güter, wie z. B. englische Steinkohlen, englisches und schwedisches Eisen ꝛc. gehen nicht mit der Eisenbahn, sondern noch größtentheils zu Wasser (die Oder hinauf) nach Berlin.

Längere Zeit hindurch, nämlich von 1820 bis 1845, wurde Stettin von der Preussischen Regierung besonders begünstigt; seit der Eröffnung der Berlin=**Samburger** Eisenbahn hat aber der Handel Stettins in mehrfacher Beziehung abgenommen. Auch die innere Wasserver-

bindung zwischen Oder und Elbe (durch den Friedrich=Wilhelm= und den Finow-Kanal) entzieht Stettin manches, was sonst aus Oberschlesien nach Stettin gelangen würde, durch die Havel und die Elbe aber nach Hamburg geht, wodurch nicht allein Fracht und Zeit, sondern auch der Sundzoll erspart wird. Was jedoch Stettin auf der einen Seite durch die Eisenbahnen verliert, gewinnt es wieder auf der andern Seite auf den gleichen neuen Verkehrswegen. So wurden z. B. im Juni 1853 pr. Eisenbahn bedeutende Quantitäten Weizen binnen 8 Tagen von Stettin nach **Nürnberg** geliefert, nachdem die Bestellung durch den Telegraphen geschehen, und ohne Verzug ausgeführt wurde. Auch Stettins Verkehr mit Rußland und Schweden nimmt durch diese rasche Beförderung sichtbarlich zu, namentlich für Eilgüter, für russisches Pelzwerk, Kupfer u. s. w., die jetzt meist über Stettin zur Weiterbeförderung nach Deutschland, England, Frankreich &c. gehen.

Zu den Hauptartikeln der Stettiner Einfuhr gehören englische Steinkohlen, Colonialwaaren, Heringe, französische Weine, Oele, Salz, Pottasche, Talg, Eisen, Kupfer, Farbhölzer &c.; zu den Hauptartikeln der Ausfuhr: Getreide, Bauholz, Spiritus, Branntwein, Delfuchen, Zink &c.

In Bauholz hat Stettin einen bedeutenden Handel. Das meiste Holz kommt die Oder herab, denn Oberschlesien hat noch ungemein ergiebige Waldungen, namentlich Eichen zum Schiffsbau, die für England gesucht sind.

Die Bauholz=Ausfuhr betrug, dem Werthe nach,

im Jahr 1851 . 1,609700 Thlr.

1852 . 1,402215 "

Von letzteren gingen nach England für 591070 Thlr.

„ Frankreich „ 463190 "

„ Dänemark „ 175379 "

Von Getreide wurden ausgeführt (meist Weizen):

im J. 1850	1,882992 Scheffel	
1851 47960 Wispel od.	1,151040	„ (d. Wisp. zu 24 Sch.)
1852 42693 „ „	1,024632	„ Darunter
1853 1,845827 Scheffel Weizen,		696097 Sch. Weizen,
54653 „ Roggen,		139547 „ Roggen,
16949 „ Gerste.		146958 „ Gerste.

Der Scheffel Weizen wird in Preußen zu 85 Pfd. gerechnet, der Scheffel Roggen u. s. w. zu 80 Pfd.

	1850.	1851.	1852.	1853.
von Delfuchen	68830 Ctr.	50580 Ctr.	112579 Ctr.	90800 Ctr.
„ Zink . .	157144 „	155063 „	232778 „	249393 „
„ Rüböl . .	5442 „	27807 „	21525 „	35974 „
„ Branntwein				
u. Spiritus	62647 „	9676 (?)	33899 „	8595 (?)
„ Brettern .			185207 St.	128507 St.

Die Einfuhr betrug in den Jahren

von	1851.	1852.	1853.
Wein (d. Gew. nach)	85412 Ctr.	77879 Ctr. fremden 2498 „ deutschen	91595 Ctr. fremden 1849 „ deutschen
		(Rh. = u. Moselw.)	
Kaffee	55553 Ctr.	80951 Ctr.	106530 Ctr.
Zucker (Roh = *)	4404 „	7870 „	2898 „ Hutzucker

*) Die frühere starke Einfuhr von Rohzucker in Stettin, für die 3 großen Siedereien daselbst, hat fast ganz aufgehört, seitdem die zunehmende Runkelrübenzuckerfabrikation mit der Colonialzuckerfabrikation wirksam concurrirt. Im Jahr 1846 betrug die Einfuhr in Stettin von Indischem Rohzucker 440000 Ctr., im J. 1850: 219845 Ctr., im J. 1851 bloß noch 4404 Ctr. Dagegen verarbeiteten die beiden

von	1851.	1852.	1853.
Seringen . . .	133878 T.	154940 Tonn.	139886 Tonnen.
Reis	—	126223 Ctr.	102072 Ctr.
Guano	—	36402 "	91636 "
Farbhölzern . .	104821 Ctr.	44594(1850 172467)	70059 "
Eisen u. Stahl			
(aller Art) .	467884 "	454889 (ob. Schien.)	355862 " Roheisen
			56148 " Stabeis.
Kupfer und			25885 " Schienen
Kupferwaaren .	38536 "	37675 Ctr.	44008 "
Steinkhl.(engl.)	1,841565	"1,390040 "	1,914951 "
Salz	—	47689 "	132745 "

Nach den Mittheilungen des statistischen Bureaus in Berlin, 3r Jahrg. S. 64 (Berlin 1850) war die Steinkohleneinfuhr Stettins in den Jahren 1845 bis 1849 wie folgt:

1845 .	2,191141 Ctr.
1846 .	2,062702 "
1847 .	1,764081 "
1848 .	1,520482 "
1849 .	2,336344 "

Zu verwundern ist, daß, während sich in der Nähe der Oder (Oberschlesien) die ergiebigsten Steinkohlenbergwerke befinden, Stettin und Berlin es noch immer vortheilhafter finden, diesen Brennstoff aus England zu beziehen (von der Steinkohleneinfuhr Stettins gehen $\frac{2}{3}$ nach Berlin).

Dem Gewichte nach hat sich die Gesamt-Einfuhr Stettins im Jahr 1852 (gegen 1851) verringert, dem Werthe nach aber vermehrt.

noch bestehenden Raffinerien im J. 1852 179500 Ctr. Rüben-Rohzucker, wovon der größte Theil (an 100000 Ctr.) auf die Pommersche Provinzialsiederei kam.

Folgendes war der Werth der Ein- und Ausfuhr seewärts in den Jahren 1847 bis 1852, nach dem Berichte der Stettiner Handelskammer.

	See-Einfuhr.	See-Ausfuhr.	Zusammen.
1847	6,890000 Thlr.	27,014000 Thlr.	33,904000 Thlr.
1848	3,850000 „	11,280000 „	15,130000 „
1849	4,512000 „	12,212000 „	16,724000 „
1850/52	7,323000 „	12,949000 „	20,272000 „
durchschnittl.			

Die Ein- und Ausfuhr land- und flufswärts sind noch nicht bekannt. (S. weiter unten.)

Nach dem Gewichte betrug die Gesamt-Einfuhr im Jahr 1850 . 3,641160 Ctr.

1852 . 3,785000 „ (mit Steinkohlen).

Zu den Fabrikanstalten Stettins gehören bedeutende Del- und Mahlmühlen, Holzsägen, eine Eisengießerei, Branntwein- und Spiritusbrennereien und 2 Zuckersiedereien:

- 1) die Pommersche Provinzialsiederei,
- 2) die neue Stettiner Siederei. Die 3te (Bereins-Siederei) hat fallirt; doch beabsichtigt man dieselbe wieder in's Leben zu rufen.

Spiritus und Kornbranntwein wird besonders stark in der Preussischen Ostseeprovinz verfertigt. Auch in Posen gehört Spiritus zu den beträchtlichsten Handelsartikeln.

Es lag in der Absicht der Preussischen Regierung, Stettin vom Jahr 1854 an zum Freihafen zu erklären, womit zugleich die Erbauung von Docken verbunden sein sollte. Dieser Plan scheint aber wieder aufgegeben worden zu sein.

Stettins Ein- und Ausfuhr seewärts,*) nach den Hauptartikeln und deren Gewicht, von 10 zu 10 Jahren, seit 1815.

E i n f u h r.

Jahr.	Kaffee. Ctr.	Rohzucker. Ctr.	Reis. Ctr.	Wein. Ctr.	Heringe. Tonnen.	Salz(a. Engl.)C.
1815	21074	24768	1307	119165	32084	98851
1825	12201	60477	9631	66101	37224	63090
1835	5570	97346	22620	99276	72899	393902
						i. J. 1844
1845	60034	346587	91929	91160	125845	191691
1852	80951	7870	162229	68203	154940	47696

	Palm- u. Cocusöl. Ctr.	Baumöl od. Olivenöl. Ctr.	Thran. Ctr.	Talg u. Seife. Ctr.	Pottasche. Ctr.
1815	—	1563	13800	80006	17993
1825	—	7362	18272	41933	30618
1835	22209	5378	91088	32889	25331
1845	61273	45073	199427	11317	40503
1852	94659	24131	54962	32663	56759
			i. J. 1851	(u. Lichter)	

	Steinkohlen. Ctr.	Leinsaat. Ton.	Flachs, Hanf u. Heede. Ctr.	Baum- wolle. Ctr.
1815	19680 (328 £. v. 6000 Pfd.)	13283	14247	484
1825	86820 (1447 " "	24098	4654	732
1835	518280 (8638 " "	31809	13398	3707
1845	2,190710 (36512 " "	73514	19204	8032
1852	2,336334 (38939 " im J. 1849)	83414	10585	6418
	1,889075 (31314 " 1850)			i. J. 1850
	1,841565 (30693 " 1851)			
	1,390040 (" 1852)			

*) Die Landwärts erfolgten Ein- und Ausfuhr sind hiervon ausgeschlossen, da bis jetzt noch keine amtliche Aufstellung davon gemacht worden ist. (S. Statistik der überseeischen Ein- und Ausfuhr Stettins in den Jahren 1814—1851, nach amtlichen Quellen herausg. von dem Vereine für Pommersche Statistik. Stettin 1852. 8.) Der Werth der Güter ist hierbei nicht bemerkt (Holz ausgenommen).

Fortsetzung der Einfuhr seawärts.

Jahr.	Eisen u. Stahl.	Eisenschienen.	Kaypsaat.	Mehl a. Rußl.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1815	2977	—	—	—
1825	10310	—	—	—
1835	17395	—	—	—
1845	73981	363229	59877	—
1846	—	166867	—	—
1847	—	138087	—	581249
1848	—	75519	—	—
1849	—	5172	—	—
1850	—	163827	95	171
1851	467884	102813	—	—
1852	454889	72183	—	—

A u s f u h r.

	Bauholz.	Schiffsholz.	Zink.	Weizen.	Branntw.u.
	Thlr. Werth.	Thlr.	Ctr.	Last.	Spir. Ctr.
1815	26215	1486	—	75	1030
1816	—	—	2970	—	—
1825	15370	4558	29783	405	1849
1834	—	—	—	—	133642
1835	23658	47142	89475	79	18679
1842	—	—	—	—	211923
1845	40862	47170	162519	10152	66775
1847	150282	—	172716	Scheffel	109240
1849	—	—	—	1,095615	103831
1850	—	—	156944	913512	62647
1851	—	—	235542	668256	33899
1852	55122	44411	155063	—	9676
	Roggen.	Gerste.	Erbfen.	Leinsaat.	
1850	3686 Last	5805 Last.	32382 Sch.	— Sch.	
1851	88416 Sch.	1596 "	21168 "	14254 "	
1852	133968 "	141072 Sch.	38016 "	—	

Schiffahrtsverkehr von Stettin und Swinemünde.

Daß dieser Verkehr, was die Schiffezahl betrifft, nicht grade im Abnehmen, sondern im Jahr 1852 eher im Zunehmen war, beweist die Zahl der im Vorhafen von Stettin (Swinemünde) in den Jahren 1851 u. 1852 eingelaufenen Schiffe, worunter freilich auch viele leere.

Es kamen nämlich daselbst an

im Jahr 1851	2163 Schiffe mit	153584 Lasten,
1852	2241 " "	159780 "

Zunahme im J. 1852 78 Schiffe mit 6196 Lasten.

Unter den im Jahr 1852 eingelaufenen waren (beladen und in Ballast)

730 Preussische Schiffe mit	75502 Last,
933 fremde " "	77009 " (d. h. nicht Preuß., woru. viele deutsche)
469 Küstenfahrer " "	7269 "
109 Dampfschiffe	—
<u>2241 Schiffe mit</u>	<u>159780 Last.</u>

Der Nationalität oder Flagge nach liefen in Stettin ein:

Beladene Schiffe.	1850.	1851.
Preussische	385	449
Russische	24	8
Schwedische	38	25
Norwegische	48	65

Beladene Schiffe.	1850.	1851.
Dänische	29	55
Mecklenburgische	12	14
Lübecker, Hamburger und Bremer	13	11
Hannoversche und Oldenburgische	44	56
Holländische und Belgische	146	126
Englische	326	371
Französische	15	4
Italienische, Spanische und Portugiesische	12	6
	<hr/>	<hr/>
	1092	1190

(Im Jahr 1849: 915 Schiffe, worunter 1 Amerikanisches.)

S. Statistik der Ein- und Ausfuhr Stettins in den Jahren 1814 bis 1851, von dem Vereine für Pommersche Statistik, Stettin 1852, herausgegeben.

Von den im Jahren 1852 von Stettin ausgelaufenen Seeschiffen hatte kein einziges eine transatlantische Bestimmung.

Nach England gingen	412	Schiffe,
" Frankreich	106	"
" Holland	29	"
" Belgien	4	"
" den Rheinprovinzen	42	"
" Algier	1	"
" Hannoverschen Häfen	18	"
" Bremen	4	"
" Hamburg	1	"
" Norwegen	90	"
" Schweden	47	"
" Dänemark	191	"
" Rußland	59	"
" Lübeck	13	"
" Mecklenburg	9	"

1026 Schiffe.

Rhederei von Stettin.

Am 31. December 1852 besaß Stettin (ohne Swinemünde) 167 Schiffe mit 22876 Last, und am 31. December 1853: 170 Schiffe von 24017 Last.

Ferner an Dampfsschiffen:

2 Seedampfer, die der Regierung angehören,

6 Flußdampfer, die fremden (d. h. nicht Stettiner) Rhedern angehören,

10 Schleppdampfer, und 2 Dampfbugger.

Swinemünde besaß

am 31. Decbr. 1851 : 33 Schiffe von 4110 Last,

„ 31. „ 1853 : 36 Schiffe von 4613 Last.

Gegen das Jahr 1851 fand im Jahr 1852 zu Stettin eine Abnahme der (eigenen) Schiffe und Lastenzahl statt (nämlich 10 Schiffe mit 1047 Last weniger als im Jahr 1851); dagegen zeigte sich im Jahr 1853 wieder eine Zunahme von 3 großen Schiffen mit 1141 Last. Die mittlere Größe der Stettiner Schiffe ist ungefähr 70 Last.

Flußdampfschiffahrt.

Die Oder wird von Stettin bis Frankfurt, 23 M. weit, mit Dampf befahren. 3 Personendampfboote fahren täglich zwischen diesen beiden Städten und den Zwischenstationen (Schwedt, Küstrin &c.). Unterhalb Stettin unterhalten 3 Dampfer den Verkehr zwischen Swinemünde und Stettin. Außer diesen 6 Flußdampfern besitzt Stettin 10 Schleppdampfer und 2 der Regierung gehörige Dampfbagger.

Seedampfschiffahrt.

Die Preussische Regierung besitzt zu Stettin 2 Seedampfer, die zwischen Stettin, Danzig, Königsberg und Petersburg fahren. Die Fahrt nach Petersburg wurde im Frühjahr 1854 wegen den kriegerischen Verhältnissen eingestellt, und dagegen eine nach Stockholm (über Calmar) eingerichtet.

Ein dänischer Dampfer (Postschiff) fährt wöchentlich zweimal zwischen Kopenhagen und Stettin.

Güterverkehr auf der obern (Schlesischen*) Oder.

Durch die Schleuse zu Brieg (oberhalb Breslau)
gingen zu Berg und zu Thal

	1850.	1851.	1852.
belad. Rähne zu Thal 2447 mit 1,326412 Ctr. Güter.	2509	1633	
ditto zu Berg 1374 leer u. 27413 Klafter Holz.	835	765	
	3821	3344	2398

Die Ladung der zu Berg gehenden Rähne (Oder-Zillen) besteht meist aus Bruch- u. Gußeisen, Getreide, Mehl, Siedsalz ꝛc.

*) Schlessien ist die volkreichste Provinz Preußens, selbst stärker bevölkert wie die Rheinprovinz; dennoch ist der dortige Verkehr bei weitem noch nicht so entwickelt, als er sein könnte. Ungarische Produkte gehen zu Land bis Ratibor und Breslau, und von da die Oder hinab, jetzt aber auch viel auf der Eisenbahn, wie überhaupt der Waarentransport auf der oberschlesischen Eisenbahn (die mit der österreichischen Nordbahn in Verbindung steht) jährlich im Zunehmen ist. Es wurden auf derselben befördert

im Jahr 1845 . . .	300891 Ctr. Güter
1846 . . .	1,375770 "
1847 . . .	1,735716 "
1848 . . .	1,936440 "
1849 . . .	2,236420 "
1850 . . .	3,619000 "
1852 . . .	6,820000 " (Unt. letzteren 4,611139 Ctr.

Steinkohlen.) Eine Zweigbahn von Ratibor nach Nicolai ist gegenwärtig im Bau, vornehmlich für Steinkohlen, welche künftig in großer Menge auf der Ferdinands-Nordbahn nach Wien gehen wer-

Durch die Schleuse zu Brieg gingen in den Jahren 1850/52 folgende Hauptartikel:

	1850.	1851.	1852.
Zink	348607 Ctr.	322750 Ctr.	249350 Ctr.
Fabrikirtes Eisen	362902 "	366179 "	322099 "
Roheisen	51068 "	101936 "	48506 "
Eisenschienen	25598 "	28733 "	11809 "
Steinkohlen	193784 "	72579 T.	57439 T.
Steinsalz	19156 "	26099 Ctr.	21717 Ctr.
Getreide	64230 "	3994 Wsp.	2044 Wsp.
		à 24 Sch.	
Runkelrüben	10193 "	23216 Ctr.	15643 Ctr.
Ferner Stammholzflöße zu Thal		2054	2883

Durch die Schleuse zu Dhlau (zwischen Brieg und Breslau) gingen im Jahr

1847 :	3485 belad. Rähne m. 2,	195301 Ctr. Güter u.	50195 Klafter Holz
1850 :	2418 ditto	" 1,316988 "	" " 21731 " "

den. Im März 1853 wurde für die Oberschlesische Eisenbahn ein neues Capital von 4½ Million Thlr. geschaffen.

Nach Tellkampff wird Schlesien durch die Zollbefreiungen und Zollermäßigungen im Zwischenverkehr mit Oesterreich sehr gewinnen und durch Beseitigung der bisherigen Nachtheile der Grenzsperre zu einem höhern Aufschwunge aller Industriezweige gelangen. Seine natürlichen Reichthümer an fruchtbarem Boden, gesunden Weiden, großen Waldungen, ergiebigen Eisen- und Zinkbergwerken, unerschöpflichen Steinkohlen- und Braunkohlenlagern, schönem Marmor, kurz an allen natürlichen Materialien und Bedingungen, eine vielversprechende Landbau- und Fabrikindustrie, werden Schlesien zu einem reicheren Lande machen und seine Bevölkerung zu größerer Thätigkeit antreiben, und die Ausfuhr von Getreide aus dem kornreichen Ungarn wird den armen Webern in Schlesien das Brod reichlicher gewähren als bisher. (S. Beiträge zur Nationalökonomie und Handelspolitik von J. F. Tellkampff. Leipzig 1853, 2s Heft S. 90.)

Durch die Unterschleuse zu Breslau (im Bürgerwerder) gingen im Jahre 1852 stromab

ganz belad. Rähne	1225	} 1352 mit 33118 Ctr. Roheisen,	
halb belad. Rähne	127		
			24177 T. Steinkohlen,
			210010 Ctr. Zink,
			45934 " Zinkblech,
			33032 Stämme Bauh. i. Flößen.

stromauf ganz beladene Rähne	84	} 1182.
unter halber Tragfähigkeit	1098	

Dem Gewichte nach gingen durch dieselbe Schleuse

	zu Thal.	zu Berg.
1851 .	1,563914 Ctr.	190096 Ctr.
1852 .	796261 "	180139 "

Ueber den Verkehr auf der mittleren und unteren Oder fehlen zur Zeit noch zuverlässige Angaben.

Durch das Wehr zu Beuthen (zwischen Breslau und Frankfurt) gingen zu Thal im Jahr

1851	1702 Rähne mit Gütern,	743 Rähne mit Salz,	310 leer,
1852	1557 " " "	601 " " "	110 "

Durch die Brieskower Schleuse (Friedrich = Wilhelm = Kanal) gingen im Jahr 1850

von der Oder aufwärts in die Spree	2175 beladene Rähne,	
	51 leere	"
in die Oder von der Spree abwärts	2117 beladene	"
	1333 leere	"

Von den aus der Oder in die Spree gegangenen waren beladene 130 nach Berlin, 161 nach der Elbe bestimmt, größtentheils mit Zink befrachtet. (S. Handelsarchiv. 1851. 48. Hest.)

Nach Hübner (Jahrb. für Statistik 2r Jahrg. S. 386)
 kamen nach Stettin die Oder herab im Jahr

	1851	7194	Rähne mit	178098	Ctr.
	1852	7123	„ „	169825	„
und gingen von Stettin ab,					
die Oder hinauf . .	1851	7390	„ „	181482	„
	1852	7111	„ „	167473	„

Diese Angabe bedarf jedoch noch der nähern Nachweisung.

Die Stettiner Asscuranzgesellschaften versicherten gegen
 Gefahr der Stromreise im Jahr 1851 für 10,412280 Thlr.

1852 „ 11,591688 „

O d e r z ö l l e .

Die Oder ist für inländische Erzeugnisse frei von
 Zöllen, da dieser Fluß, so weit er schiffbar, nur unter
 einer Regierung steht (der preussischen); eben so wie der
 Main, so weit er durch bairisches Gebiet strömt, zoll-
 frei ist. Die neuen Beschlüsse über die Durchgangs-
 zölle auf der Oder traten am 1. October 1851 in Kraft.
 Dadurch wurde den Beschwerden Stettins über die unver-
 hältnismäßige Besteuerung des Oderhandels gegen die Elb-
 zölle größtentheils abgeholfen. Dennoch sind noch immer
 manche ausländische Artikel, wenn man den Sundzoll mit-
 rechnet, hoch belastet, wie z. B.

	Oderzoll.	Sundzoll.	Elbzoll.
Baumöl	5 Sgr.	3 Sgr. 3 ³ / ₄ Pf.	6 Sgr. 6 ³ / ₄ Pf.
Farbholz in Blöcken	2 ¹ / ₂ "	— " 8 ¹⁷ / ₂₀ "	6 " 6 ³ / ₄ "
" gemahlen	5 "	— " 8 ¹⁷ / ₂₀ "	6 " 6 ³ / ₄ "
Harze	2 ¹ / ₂ "	1 " 7 ⁷ / ₈ "	6 " 6 ³ / ₄ "
Palmöl	5 "	3 " — "	6 " 6 ³ / ₄ "
Sumack	2 ¹ / ₂ "	1 " 11 ³ / ₄ "	6 " 6 ³ / ₄ "
Soda	5 "	— " 9 ¹⁵ / ₁₆ "	5 " 3 "
Schwefel	5 "	1 " 1 ¹ / ₄ "	5 " 3 "
Thran	5 "	— " 9 ¹⁹ / ₂₀ "	5 " 3 "
Seringe	3 ³ / ₄ "	— " 6 ²⁴ / ₂₅ "	2 " 7 ¹ / ₂ "
Salpeter	2 ¹ / ₂ "	5 " 2 ¹⁹ / ₂₀ "	2 " 7 ¹ / ₂ "

Schiffahrtsverkehr in Berlin im Jahr 1851*)

(zum Oder- und Elbgebiete gehörig).

	Schiffsgefäße.			Floßhölzer.
	(Warum nicht einfach Schiffe?**) beladen.	leer.	zuf.	Stk. (soll wohl heißen Stämme?)
eingegangen	20348	1123	21471	19429 u. 27 Föße
ausgegangen	2990	17863	20853	11
durchgegangen	4794	1134	5928	32698
	28132	20120	48252	52138
im Jahr 1850	24701	19895	44596	35927
mehr 1851	3431	225	3656	16211 u. 2 Föße.

(Nach dem amtlichen Centralblatte der Abgaben-, Gewerbe- und Handelsgesetzgebung für 1852. Nr. 5.)

*) S. Bericht über den Handel und die Industrie von Berlin in den Jahren 1850 u. 1851, erstattet von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft. Berlin 1852. 4. (Dieser Bericht enthält im ganzen wenig Statistisches, mehr Wünsche und Andeutungen zur Verbesserung der verschiedenen Handels- und Gewerbszweige.)

**) Es ist sehr zu tadeln, daß man auch in Preußen dergleichen unpassende und unklare Benennungen einführt. Man hat an den Oesterreichischen genug. (S. meine Donau S. 71.)

Unter den im Jahr 1851 zu Wasser eingegangenen Gütern waren

zum Verbleib in Berlin (soll wohl heißen z. Verbrauch?)

1,294217	Etr.	Kaufmannsgüter,
211229	„	Mühlenfabrikate (Mehl?),
78931	Wsp.	Getreide,
22106	Last	Salz,
127726	Sch.	Obst,
140043	Etr.	rauhe Fourage (?),
3,762441	Sch.	Steinkohlen.

Zum Durchgang:

379031	Etr.	Kaufmannsgüter,
15358	„	Mühlenfabrikate,
1706	Wsp.	Getreide,
4307	Last	Salz und 1944 Sch. Obst,
2595	Etr.	rauhe Fourage,
75037	Sch.	Steinkohlen.

Auf der Hamburger Eisenbahn kamen im Jahr 1851 nach Berlin 1,127194 Etr. und von den Zwischenstationen 186454 Etr.

Darunter waren 248000 Etr. Twiste und Garne,

105000	„	Baumwolle,
184000	„	Kaffe,
89673	„	Milch,
50000	„	Rohzucker,
72000	„	Eisen und Eisenwaaren zc.

(S. Elbe. „Hamburgs Handelsbeziehungen zu Berlin“.)

Auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn wurden befördert:

im Jahr 1850	263518	Perf.	1,142805	Etr. Güter.
1851	273969	„	1,319113	„
1852	291406	„	1,582359	„ Davon
			928379	zwischen Berlin u. Stettin
			und 653978	streckenweise.

Der Produktenhandel Berlins besteht hauptsächlich in Bau- und Brennholz, Steinkohlen, Getreide, Wein, Branntwein, Tabak, Rübol, Leinöl, Wolle; ferner in industriellen Erzeugnissen: in Eisen und Maschinen, Wollen- und Seidenzeugen, Teppichen, Leder, gedruckten Rattunen &c. Im Jahr 1849 wurden in Berlin über 450000 Stück Rattun gedruckt. Seit dem neuen Zollvertrag zwischen Oesterreich und den deutschen Vereinsstaaten kommen jetzt viele Rattune zum Drucken aus Oesterreich nach Berlin, und gehen bedruckt zollfrei wieder zurück. Die Berliner Rattundruckereien beschäftigen allein an 2200 Arbeiter; die Metallfabriken und Eisengießereien über 4000 Arbeiter. (Borsig zu Moabit hat im März 1854 die 500ste Locomotive erbaut.)

Die Zufuhr von Branntwein und Spiritus in Berlin betrug im Jahr 1849 an 13,000000 Quart,
 1850 „ 11,000000 „

Der Verbrauch von Steinkohlen in Berlin ist in den letzten Jahren ungemein gewachsen (durch die vielen Fabriken, Gasanstalten, Eisenbahnen &c.). Man schätzt ihn auf nahe an 2,000000 Last. Die Schlesiſchen Kohlen, obgleich weniger gut als die Englischen, indem sie mehr Schwefeltheile enthalten und viele Schlacken geben, entsprechen doch sehr vielen Erfordernissen in den Fabriken. Nur erschwert die Versendung des Oderbetts noch die Anfuhr der Schlesiſchen Kohlen. (S. v. Redens Erwerbs- und Verkehrsstatistik Preußens S. 441. Darmst. 1853.)

Die übrigen Flüsse (und Häfen) der Preussischen Ostseeküste.

1. Weichsel.
 2. Pregel.
 3. Niemen.
-

I. Die Weichsel.

Nächst der Oder ist die Weichsel der wichtigste Fluß der Ostsee, bis Krakau für Fahrzeuge von 800 bis 1000 Zentner schiffbar (bei hohem Wasser). Das Preussische Gebiet durchströmt sie 32 Meilen weit.

Die Dampfschiffahrt kommt auch auf der Weichsel immer mehr in Aufnahme. Zwischen der Preussischen Grenze (bei Thorn) und Warschau vermitteln 2 Dampfer den Verkehr für Reisende und Güter. Ein Schleppschiff von 100 Pferdekraft bugsiert Holz von Neuhof nach Warschau, und 3 kleinere Dampfer von 32 bis 60 Pferdekraft schleppen Güterschiffe. Außerdem besteht noch ein kleiner Schraubendampfer, der im Herbst 1851 zum erstenmal mit einer Ladung Getreide nach Danzig kam. Diese Dampfschiffe gehören einer Warschauer Actiengesellschaft.

Die Weichsel ergießt sich in 3 Armen in die Ostsee, 2 davon fallen rechts in die sandige Meerbucht „das frische Haff“ (13 Meilen lang und 2½ Meilen größte Breite), an dem die Städte Königsberg, Braunsberg und Frauenburg liegen. Bei Braunsberg mündet die Passarge ein, die bis Braunsberg schiffbar und 4 Meilen weit flößbar ist. An der Hauptmündung *) des linken Arms der Weichsel liegt Danzig, an der andern Hauptmündung (Nogat) Elbing; und die Nogat weiter hinauf das Städtchen Marienburg mit Schiffbrücke.

Die Stadt Elbing wird von dem kleinen Flusse Elbing bespült, der durch einen ½ Stunde langen Kanal (Grassuhl-Kanal) mit der Nogat in Verbindung steht.

Die Weichsel hat mehrere schiffbare Nebenflüsse, nämlich:

die Narew, bis Tykoczin schiffbar, mit der gleichfalls schiffbaren Bober und Sissel, die sich in die Narew ergießen;

den Bug, bis Dubienka schiffbar;

die Brahe, bis Bromberg schiffbar. Zwischen Bromberg und der Weichsel geht ein 3½ Meilen langer Kanal aus der Nege in die Brahe und durch diese in die Weichsel, 1 M. unterhalb Bromberg. Siehe vorher „Oderkanäle“;

die Wieprz, bis Kranislaw schiffbar.

*) Die alte Mündung der Weichsel ist sehr versandet, daher die Seeschiffe durch einen Kanal (Neufahrwasser), der auf der Westseite durch eine hohe Sandbank (Plate) gegraben ist, fahren. Eine Schleuse schützt diesen Kanal gegen den vom Strom mitgeführten Sand, und ein Fort „Weichselmünde“ gegen feindlichen Angriff. Das Puziger Wyk bildet einen Theil der sehr guten Rhyede von Danzig.

Die Fahrzeuge auf diesen Flüssen sind viereckig und laden meist nur Getreide für Danzig; sie gehen bloß zu Thal bei gutem Wasserstande und werden in Danzig als Holz verkauft.

Für die Regulirung der Weichsel und Unterhaltung der Flußbauten werden von Preußen und Rußland fortwährend große Summen verwendet. Nach den Preussischen Vorschlägen sind die Kosten sämmtlicher Strom- und Deichbauten an der Weichsel und Rogat auf Rthlr. 3,150,716 P. C. berechnet, wovon bis jetzt Rthlr. 2,490,196. ausgegeben wurden. Außerdem sind für die neuen großartigen Eisenbahnbauten und Brücken bei Danzig, zwischen Rogat und Weichsel, mehrere Millionen angewiesen. Dieser Riesenbau über die Weichsel soll spätestens Anfangs 1856 und der über die Rogat im Jahr 1857 vollendet sein.

Nach dem Berichte der Danziger Handelskammer für 1852 arbeitet man daran die Weichsel bis zum Eingang der Mottlau auf 17 Fuß Tiefe zu bringen, wodurch Danzig in den Stand gesetzt würde, alle seine großen Seeschiffe in der Weichsel zu beladen.

Die Hauptartikel, die auf der Weichsel stromab nach Danzig gelangen, sind: Getreide, Mehl, Schiffbauholz, Leinfaat, Knochen, Hanf, Spiritus *ic. ic.*, zur Ausfuhr nach England, Holland, Frankreich, Schweden *ic.*

Rüb- und Leinfaat gehen fast ausschließlich nach England; Roggen nach Schweden; Mehl nach Preussischen Häfen. Die stärkste Ausfuhr ist in Weizen. Davon kamen im Jahr 1851 nach Danzig zur Wiederausfuhr:

16030	Last	aus	Polen	und	Rußland;
8200	"	"	"	"	dem Inlande, zu Wasser;
4800	"	"	"	"	zu Lande.

Zusammen 29030 Last. (Bei dem Eingang wird die Schiffs-
last zu 60 Scheffel gerechnet, bei der Ausfuhr bloß zu
56½ Scheffel, was sehr störend ist, und einer Aenderung
bedarf.)

Nach	England	gingen	im	J.	1851:	26429	Last	Weizen.
"	"	"	"	"	1852:	17968	"	"
"	Holland	"	"	"	1851:	5168	"	"
"	"	"	"	"	1852:	8325	"	"

(Im Jahr 1853 war die Ausfuhr stärker.) In früheren
Jahren war Danzig der stärkste Kornmarkt für Spanien,
bis die Continentalkriege hierin eine Aenderung bewirkten.

Das Fichten- und Eichenholz, das von Danzig
nach England, Holland, Frankreich ic. ausgeführt wird,
kommt theils aus den Wäldern des Inlandes, theils die
Weichsel herab aus Polen.

Garn und Leinen werden hauptsächlich von den 4
Ermlandschen Kreisen: Braunsberg, Heilsberg, Kössel und
Allenstein zur Ausfuhr nach Danzig gebracht.

Danzig (vormalige Hansestadt, seit 1793 Preussisch,
mit 67000 Einw.) besitzt außer vielen Branntwein- und
Spiritus-Brennereien auch 15 Bierbrauereien. Ferner:
Tabak- und Cigarren-Fabriken, eine Dampfmahlmühle,
eine Maschinen-Fabrik, Gewehr-Fabrik und Eisengießerei
(namentlich für Alteisen oder Brucheisen, dessen Zufuhr im

Jahr 1851 123000 Ctr. betrug), eine Holzschneidemühle und eine bedeutende Einsalzerei, zum Zwecke des Einsalzens und der Ausfuhr von Schweinesfleisch.

Vom October 1850 bis zum 1. April 1851 führte diese Anstalt aus:

1700 große Fässer (Tierceen von 318 Pfd. engl.) Schweine-
 5600 kleine „ (Barrels „ 200 „ „ } fleisch.
 12800 Stück Schinken, gesalzene und geräucherte.
 580 Ctr. Schweineschmalz.

Auf auswärtigen Märkten concurrirt das Danziger Schweinesfleisch in Mittelfahren gegen das Irländische, Nordamerikanische und Hamburger mit vielem Erfolg.

Folgendes war die Ausfuhr von Danzig in den Jahren 1851 und 1852 nach den Hauptartikeln:

Ausfuhr von Danzig:

Getreide:	1851.	1852.
Weizen	32897 Last.	26495 Last.
Roggen	4817 „	2196 „
Gerste	1842 „	125 „
Hafer	300 „	— „
Erbfen	639 „	447 „
Rappfamen (Rübsaat) . .	607 „	1485 „
Leinsamen	276 „	123 „
Bohnen	758 Scheffel.	45 Scheffel.
Mehl	3 Tonnen.	425 Tonnen.
Fichtenholz:		
Balken	119360 Stück.	85589 Stück.
Maften	329 „	499 „
Spieren	592 „	384 „
Dielen und Enden . . .	256088 „	254526 „
Sleepers und Klöße. . .	74498 „	286053 „
Weser, Ems und Oder.		17

Eichenholz:	1851.	1852.
Balken	10577 Stück.	8172 Stück.
Planken	53851 "	64749 "
Krummholz	629 "	538 "
Stäbe aller Art	14903 Schock.	9995 Schock.
Radselgen	53472 Stück.	46805 Stück.
Spiritus und Branntwein	1779 Eimer.	66 Eimer.
Zink	9221 Centner.	2004 Centner.
Stahl	163 "	404 "
Eisen	2773 "	4009 "
Schmalz und Fleisch . .	25170 "	10796 "
Thierknochen	3785 "	19171 "
Rohes Bernstein	350 "	320 "
Delkuchen	21119 "	10150 "
Gewehre	—	1500 "

Die Einfuhr in Danzig besteht besonders in Colonialwaaren, französischen Weinen, Südfrüchten, englischen Steinkohlen &c. &c. Von letzteren (Steinkohlen) wurden im Jahr 1850 eingeführt, in 135 Schiffen: 10500 Last zu 16 Danziger Meßtonnen, oder 56 Etr. die Last. Davon geht etwa der 4te Theil die Weichsel hinauf.

Die Gesamt Ein- und Ausfuhr von Danzig betrug dem Werthe nach:

	Einfuhr.	-Ausfuhr.	Zusammen.
Im Jahr 1849	3,115540 Thlr.	8,147386 Thlr.	11,262926 Thlr.
" " 1850	3,609304 "	8,179593 "	11,788897 "
" " 1851	3,878393 "	8,212560 "	12,090953 "
" " 1852	6,064458 "	7,095217 "	13,159675 "

Diese Werth-Summen sind jedoch noch mit einigem Mißtrauen aufzunehmen, da sie von andern Angaben abweichen, die, namentlich in Betreff der Ausfuhr, weit stärker aufgeführt sind.



Danzigs Schiffsverkehr im Jahr 1853.

Eingelaufen:	Schiffe.	Ausgelaufen:	Schiffe.
Von England	727.	Nach England	1207.
„ Holland	135.	„ Holland	154.
„ Preußen	202.	„ Preußen	52.
„ Dänemark	271.	„ Dänemark	30.
„ Schweden u. Norw.	155.	„ Schweden u. Norw.	84.
„ Frankreich	70.	„ Frankreich	115.
„ Belgien	20.	„ Belgien	37.
„ Spanien	1.	„ Spanien	2.
„ Italien	1.	„ Portugal	1.
„ Rußland	11.	„ Rußland	10.
„ Mecklenburg	34.	„ Lübeck	1.
„ Lübeck	14.	„ Oldenburg	10.
„ Oldenburg	7.	„ Hannover	11.
„ Hannover	26.	„ Bremen	42.
„ Hamburg	24.		
„ Bremen	41.		

1739.

1756.

Darunter waren:

Darunter waren:

188 Steinkohlensch. aus England.	769 Schiffe mit Getreide.
189 Sch. m. Haringen.	754 „ „ Holz.
152 „ „ Stückgüter.	20 „ „ Saat.
40 „ „ Salz.	18 „ „ Knochen.
69 „ „ Dachschiefer.	3 „ „ Fleisch.
40 „ „ Roh- u. fabriz. Eisen u. Alteisen.	32 „ in Ballast.
966 „ in Ballast u. m. Kalkstein u. f. w.	

Nach der Nationalität der Schiffe bestanden die im Jahr 1853 eingelaufenen, aus:

435 Englischen.	4 Bremer.
203 Dänischen.	7 Hamburger.
198 Holländischen.	3 Russischen.
190 Schweden u. Norweg.	20 Französischen.
98 Mecklenburgischen.	1 Amerikanisches (Peru).
80 Hannoverischen.	169 Danziger.
16 Oldenburgischen.	310 inländ. Preussischen.
5 Lübecker.	

Weizen und Holz bilden Danzigs Hauptausfuhrartikel. Delisaat wird viel in Danzig selbst verbraucht für die 2 Danziger Del-Dampfmühlen, die im Durchschnitt jährlich über 1000 Last Rübsaat und 150 Last Leinsaats gebrauchen (aus Ostpreußen und Polen).

Rhederei von Danzig.

Vor 40 bis 50 Jahren war die Rhederei von Danzig stärker wie jetzt, nämlich 114 Schiffe mit nahe an 27000 Last. Danzig war damals der bedeutendste Hafen der Ostsee; jetzt wird es in der Zahl der Schiffe von Stettin und noch mehr von Rostock übertroffen.

Am 31. Dez. 1851 besaß Danzig 110 Schiffe von 23199 Last,
 " " " 1852 " " 108 " " 22561 "
 " " " 1853 " " 111 " " 24921 " und
 3 Dampfer von 120 bis 130 Pferdekraft.

Neu gebaut wurden im Jahr 1853: 9 Schiffe und angekauft 4 Schiffe. Dagegen gingen in Abgang 3, und verkauft wurden 7 Schiffe.

Elbing (21700 Einw.). Der Verkehr dieses Hafens, der eine Zeitlang im Rückgang war, hat sich in den letzten Jahren durch verbesserte Verbindungen, namentlich durch den Tigenhofer- und den Trauensee-Kanal, wieder beträchtlich gehoben. Im Jahr 1852 kamen auf dem Tige-Kanal 460 beladene Rähne nach Elbing.

Die Rhederei von Elbing bestand am 31. Dez. 1851 aus 12 Segelschiffen von 1896 Last und 4 Dampfern, worunter ein Schleppschiff; und am 31. Dez. 1853 aus 11 Schiffen von 1946 Last, nämlich: 1 Pinck von 597 Last, 4 Barken von 180, 253, 267 und 286 Last, 1 Brigg von 150 Last, 1 Schoner von 103 Last und 3 Dampfern nebst 1 Schleppdampfer. Im Bau waren 3 Schiffe von 200, 300 und 350 Last.

Der Pregel.

Dieser Fluß ist bis Gatterburg (25 Meilen weit) schiffbar gemacht, mittelst einer Schleuse zu Groß-Bubainen. Bei Insterburg (an dem Zusammenflusse der Inster und Angrepp) nimmt er den Namen Pregel an. Zwei Kanäle: der große und kleine Friedrichsgraben und der Linkführer- und Seckenburger-Kanal verbinden den Pregel mit dem Ruß (S. weiter u. „Niemen“).

Ein Nebenfluß, der sich bei Wehlau in den Pregel ergießt, ist die Alle, die bis Schippenbeil oder Lanskersee (8 Meilen) für kleine Fahrzeuge schiffbar und noch weiter hinauf flößbar ist. Der Pregel fließt durch Königsberg und mündet eine Meile unterhalb in das frische Haff. Ein nördlicher Zweig des Pregels (Deine) der bei Labiau in das Kurische Haff fällt, ist ebenfalls $4\frac{1}{2}$ M. weit kanalisiert. Aus der Deine geht der obenerwähnte große Friedrichsgraben (3 Meilen lang) in die Wiepe oder Remonin. Der kleine Friedrichsgraben (1 Meile lang) geht aus der Gilge in die Remonin.

Der Wasserstand am Königsberger Pregel war am 28. Mai 1853 bloß 6' 8", am Haffstrom 9' 5" und am See-
gat 13' 9".

Königsberg (80600 Einw.) ist die größte und bevölkerteste Stadt der Preussischen Ostseeküste. Die Hauptausfuhr derselben besteht in Getreide nach England, Holland, Frankreich u. Im Jahr 1850 wurden 63839 Last und im J. 1851 42061 Last, à $56\frac{1}{2}$ Scheffel, ausgeführt.

An beladenen Seeschiffen gingen von Königsberg ab: im Jahr 1850: 1102 Schiffe mit 72270 Last und im Jahr 1851: 1077 Schiffe mit 50737 Last. (?)

Den Pregel herab kamen im Jahr 1850 aus Rußland und Polen: 119 größere Fahrzeuge und 54 Rähne mit Getreide, Flachs, Hanf u. u.

Die Gesamtausfuhr von Königsberg ist nicht genau bekannt, wird aber durchschnittlich auf 7 Millionen Thlr. und die Einfuhr auf etwa 4 Millionen Thlr. geschätzt.

Die Ausfuhr der an dem frischen Haff gelegenen Häfen: Königsberg, Pillau, Fischhausen, Braunsberg, Frauenburg und Elbing, soll zusammen an 10 Millionen Thlr. jährl. betragen.

Zu den bedeutendsten Fabriken Königsbergs gehören: 3 Zuckerfabriken (darunter eine mit Dampf betrieben) für Colonialzucker, 3 Tabaks-Fabriken, 2 große Seife- und Lichter-Fabriken, 2 Dampf-Mahlmühlen, 2 Dampf-Delmühlen, 1 Maschinen-Fabrik, 1 Ketten- und Anker-Fabrik und Eisengießerei u. u.

Die 3 Zuckerfabriken bezogen im Durchschnitt der Jahre 1850 bis 1852 119346 Ctr. Rohzucker, und führten aus 24318 Ctr. Hutzucker.

Mit der Verarbeitung des Flachses und Hanfes beschäftigen sich im Regierungsbezirke Königsberg 3 Fabriken.

	An rohen Leinen wurden von Königsberg ausgeführt:
	im Jahr 1851: 3398 Ctr.
	„ „ 1852: 655 „
an gebleichten Leinen	„ „ 1851: 3321 „
	„ „ 1852: 589 „

Die Ausfuhr von Flachß und Heede betrug seewärts:
im Jahr 1851: 13825 Ctr.
„ „ 1852: 13900 „

Die Eisenbahn zwischen Berlin und Königsberg ist jetzt bis auf das 2 Meilen lange Stück zwischen Rogat und Weichsel, unweit Danzig, vollendet und wurde im October 1853 dem Verkehr übergeben.

An eigenen Schiffen besaß Königsberg:

am 31. Dez. 1851:	42	Schiffe	von	6524	Last,
" " " 1852:	41	"	"	5965	"
" " " 1853:	39	"	"	5270	"

darunter 4 Dampfer und ein Schlepddampfer.

Im Bau waren noch am 31. Dez. 1853: 3 Schiffe von 190, 200 und 250 Last.

Unter den 39 Schiffen am 31. Dez. 1853, waren in Königsberg der Gattung nach 14 Briggen, 8 Barken, 2 Pinaken (von 331 und 317 Last), 8 Schoner, 1 Galease, 1 Yacht, 4 Dampfschiffe, 1 Schlepddampfer. Davon gehörten 5 Segelschiffe und 1 Dampfschiff dem Königsberger Handelsverein.

Pillau, am Eingange in das frische Haff (Seegat), mit Leuchtthurm, ist als Vorhafen von Königsberg zu betrachten. Zwischen beiden Städten fahren täglich Dampfschiffe in 2 Stunden-Zeit.

Im Jahr 1851 liefen in Pillau **ein**: 1346 Schiffe von 72811 Last, darunter waren in Ballast: 602 Schiffe von 31711 Last. Im Jahr 1851 liefen von Pillau **aus**: 1376 Schiffe von 76234 Last, darunter waren in Ballast: 83 Schiffe von 5885 Last.

Der Flagge nach waren es:

	eingelaufen:	ausgelaufen:
Preussische	307 Sch. v. 16838 L.	340 Sch. v. 18936 L.
Norwegen u. Schwed.	291 " " 13080 "	292 " " 13407 "
Dänische	278 " " 10729 "	278 " " 12260 "
Holländische	173 " " 10864 "	165 " " 11435 "
Englische	133 " " 10864 "(?)	138 " " 10225 "

Fortsetzung.	eingelaufen:		ausgelaufen:	
Hannoversche . . .	106 Sch. v.	6268 P.	102 Sch. v.	5242 P.
Hanseatische . . .	19 " "	1016 " "	22 " "	2054 " "
Oldenburgische . . .	18 " "	1134 " "	18 " "	1175 " "
Mecklenburgische . . .	9 " "	1145 " "	9 " "	1145 " "
Russische	8 " "	553 " "	8 " "	550 " "
Amerikanische	2 " "	200 " "	2 " "	229 " "
Französische	2 " "	120 " "	2 " "	116 " "
	1346	72811	1376	76234

(Darin sind auch die Dampfschiffe begriffen, die zwischen Königsberg, Danzig und Stettin fahren.)

Beladen wurden	im J. 1850.		im J. 1851.	
In Pillau bloß . . .	57 Sch. v.	3934 P.	65 Sch. v.	2669 P.
Dagegen in Königsb.	1102 " "	72270 " "	1077 " "	50737 " "
Ferner in Elbing . .	76 " "	4659 " "	112 " "	5681 " "
„ Braunsberg	40 " "	3494 " "	20 " "	2080 " "
„ Frauenburg	4 " "	190 " "	5 " "	208 " "
„ Marienburg	3 " "	290 " "	2 " "	70 " "
und gemeinschaftlich in Königsberg, Pillau, Elbing u. Braunsberg	16 " "	1457 " "	10 " "	753 " "
Zuf. am frischen Haß	1298	86294	1291	62198

Pillau besaß am 31. Dez. 1852 3 Schiffe von 492 Last, und am 31. Dez. 1853 bloß noch 1 Schiff von 192 Last, dagegen war am 31. Dez. 1853 1 Schiff von circa 402 Last daselbst im Bau.

Im Jahr 1853 war die Schiffbewegung in Pillau wie folgt:

Es liefen ein:	Schiffe	von Last.
Preussische	369	16285 $\frac{1}{2}$
Norwegische	158	6061
Dänische	147	6846
Holländische	97	5735
Englische	89	6550
Hannoversche	81	3912
Schwedische	27	1381
Hamburgische	13	697
Russische	8	581
Oldenburgische	7	343
Lübecker	5	296
Mecklenburgische	3	261
Französische	3	200
Rostocker	1	169
Amerikanisches	1	150
Bremer	1	62
	<hr/>	<hr/>
	zusammen 1010	von 49529 $\frac{1}{2}$

Darunter waren

276	Schiffe v.	10688 $\frac{1}{2}$	℔.	mit Wein, Früchten u. versch. Gütern,
157	"	4917	"	Heringen und Thran,
115	"	8552	"	Steinkohlen,
73	"	7019	"	Salz,
39	"	3936 $\frac{1}{2}$	"	Eisen, Kupfer, Theer,
79	"	2608	"	Stein, Gyps ꝛ.
198	"	9916 $\frac{1}{2}$	"	in Ballast, u. s. w.

Abgingen zusammen 1014 Schiffe mit 52355 Last, meist nach England und Holland. Darunter waren

691	Schiffe v.	34875	Last	mit Getreide,
128	"	4558	"	m. raff. Zucker, Syrup, Del, Hanf, Heede ꝛ.
53	"	2530	"	m. Delfuchen,
37	"	3835	"	m. Flachs u. Heede,
35	"	1617	"	m. Rapsaat u. Leinsaat,
15	"	762	"	m. Knochen,
6	"	215	"	m. Holz, u. s. w.

Die Hauptartikel der Einfuhr bestehen in Colonialwaaren, Südfrüchten, französischen Weinen, englischen Steinkohlen, Salz, Thran, Häringen u.

Gegen das Jahr 1851 hat sonach der Schiffsverkehr von Pillau im Jahr 1853 bedeutend abgenommen, namentlich mit England, Holland, Norwegen und Dänemark.

Der Niemen oder Memel.

Der Niemen ist 30 Meilen weit schiffbar (bis Ponie-mon), fließt durch Lithauen, und nimmt erst bei seinem Eintritt in Preußen (unterhalb Jansborg) den deutschen Namen „Memel“ an. Er theilt sich bei Schanzenkrug, unterhalb Tilsit, in 2 Arme: Ruff und Gilge, die beide in das kurische Haff*) münden. Der Ruff ist darunter am bedeutendsten (6 Meilen weit schiffbar).

Die Stadt Memel mit 10200 Einwohnern, liegt am Eingang in das kurische Haff, das 15 Meilen lang und bis $4\frac{1}{2}$ Meilen breit ist. Der Hafen von Memel hat Raum für 300 Seeschiffe. Die großen Holzschiffe können jedoch nur mit halber Ladung aus dem Hafen von Memel kommen. Den Rest müssen sie auf der Rhede einnehmen. Eine Hafenvertiefung wäre deshalb sehr wünschenswerth.

*) Die schmale 16 Meilen lange Landzunge, die das kurische Haff von der Ostsee scheidet, heißt „kurische Nehrung“ (Niederung), und die Landzunge zwischen Königsberg und Danzig am frischen Haff (12 Meilen lang und $1\frac{1}{2}$ bis 3 Meilen breit) frische Nehrung; beide bestehen meist aus Sandhügeln, von der See gebildet.

Schiffahrt von Memel im Jahr 1853.

Eingelaufen:

Schiffe
106 m. Steinkohlen,
81 „ Salz,
40 „ Heringen (v. Norwegen und Schottland),
53 „ versch. Gütern, auch Eisen,
35 „ Mauersteinen, Ziegeln zc.
2 „ Brennholz,
3 „ Obst,
2 „ Theer u. Pech,
661 „ Ballast u. Steinen,
1 Dampfschiff,
<hr/>
984 Sch. mit 129591½ Last.

Ausgelaufen:

Schiffe
686 m. Holz,
72 „ Flachß, Heede, Hanf,
93 „ Leinfaat,
59 „ Getreide (im Jahr 1851 150 Sch.),
42 „ Delfuchen,
32 „ Lumpen,
8 „ Knochen,
6 „ Del (Rüb- u. Leinöl),
5 „ verschiedenen Gütern,
<hr/>
1003
3 in Ballast,
1 Nothhafner (?)
<hr/>
1007 Sch. mit 134380½ Last.

Im J. 1852 kamen an 740 Sch. m. 92083 Last.

1851	„	1104	„	„	143210	„	Darunter waren jedoch
1850	„	848	„	„	107728	„	749 Sch. in Ballast.

Von den im Jahr 1853 ausgelaufenen gingen 791 Schiffe mit 119461 Last nach Großbritannien, 40 mit 5771 L. nach Belgien, 28 mit 2199 L. nach Holland, 15 mit 1677 L. nach Frankreich, 34 mit 1119 L. nach Dänemark, 40 mit 810½ L. nach Preußen zc.

Unter den im Jahr 1853 eingelaufenen 984 Schiffen waren der Flagge nach: 447 Preussische, 188 Englische, 73 Mecklenburgische, 71 Hannoverische, 64 Dänische, 55 Holländische, 46 Norwegische, 15 Oldenburgische, 8 Schwedische, 7 Russische, 6 Hamburger, 2 Belgische, 1 Lübecker, 1 Bremer, zus. 984.

Das Bau- und Zimmerholz, worin Memel am stärksten verkehrt, geht meist nach England und einiges nach Holland, Belgien, Frankreich und Spanien; das Getreide meist nach England, Holland und Norwegen; Flachs, Heede, Lumpen, Knochen &c. nach England; Leinsaat nach England, Frankreich und Belgien.

Im Jahr 1852 bestand die Holzausfuhr Memels in 116372 St. Fichtenbalken, 312876 St. Fichtenplanen (Bohlen), 414192 St. Fichtendielen, 64522 St. Fichtensleepers, 18203 Schock Eichenfaßdauben (Pipenstäben) &c.

Die Ausfuhr von Flachs und Heede betrug im Jahr 1851 212129 Stein, im Jahr 1852 418128 Stein.

Eine regelmäßige Dampfschiffahrt zwischen Hull und Memel (über Copenhagen, Danzig und Pillau), soll im Mai 1854 ins Leben treten.

Rhederei von Memel.

Am 31. December 1853 besaß Memel 77 Seeschiffe von 17159 Last und 4 Dampfer von 50 und 60 Pferdekraft. 9 Schiffe waren noch im Bau.

Im Jahr 1853 gingen verloren	4 Sch. v.	738 Last,
	wurden verkauft	5 " " 1536 "
	<u>zus. 9 Sch. v.</u>	<u>2274 Last.</u>

Dagegen wurden neu gebaut	. 5 Sch. v.	1107 Last,
	angekauft . .	7 " " 1173 "
	<u>zus. 12 Sch. v.</u>	<u>2280 Last.</u>

Der Gattung waren es 2 Pinken,
 35 Barken,
 34 Briggen,
 3 Schooner,
 1 Schoonerbrigg,
 1 Gallease,
 1 Schaluppe,

77 Schiffe.

Die meisten halten 200 bis 300 Last. Die 2 größten sind von 323 und 424 Last.

Tilsit (14500 Einw.) durch den Tilsiter Frieden 1807 bekannt, liegt ebenfalls am Flusse Memel, 13½ M. von der Stadt Memel entfernt, und treibt einen ansehnlichen Handel in Rüb- und Leinöl, und in Leinen- und Wollewaaren, die im Regierungsbezirk Gumbinnen verfertigt werden. Die 2 Dampf-Deilmühlen in Tilsit beschäftigen über 200 Arbeiter. Der Verkehr zwischen Tilsit und Memel wird durch ein Dampfboot und mehrere Flussfahrzeuge vermittelt. Eine Schiffbrücke führt zu Tilsit über den Memel (Niemen).

In den unter russischer Herrschaft stehenden ehemaligen deutschen Provinzen Liefland und Kurland sind die Haupthäfen: Riga und Pirnau (Liefland) und Libau und Windau (Kurland). Riga und Libau haben bedeutende Getreideausfuhr. Von der Seeseite wird Riga durch die Festung Dünemünde beschützt.

Uebersicht der Preussischen Häfen *).

Von Westen nach Osten dehnen sich die Preussischen Häfen der Ostsee in nachstehender Reihenfolge aus:

Barth, Hafen von 5000 Einw. in der Nähe der Mecklenburgischen Grenze, im ehemaligen Fürstenthum Barth (zwischen Rostock und Stralsund) treibt beträchtlichen Schiffbau und besaß Ende 1853 79 Schiffe von 9451 Last.

Stralsund (19500 Einw.) ist besonders für die Verbindung mit Schweden (als kürzester Uebergangspunkt) wichtig. Von hier gehen regelmäßig wöchentlich zweimal Dampfschiffe nach der schwedischen Küste (Ystad) ab, in 10 bis 12 Stunden. Auch ist eine Eisenbahn zwischen hier und Berlin beschossen. Stralsund besaß am Schlusse des Jahres 1853 112 Schiffe von 13543 Last, und 2 Dampfer von 70 Pferdekraft. Der Schiffbau ist hier ebenfalls beträchtlich, so wie die Getreide-Ausfuhr. Ferner besitzt Stralsund mehrere Branntweinbrennereien, Tabak- und Cigarren-Fabriken, u. s. w.

*) Eine genaue amtliche Aufstellung über die Ein- und Ausfuhr und den Schiffbau dieser Häfen fehlt noch. Die Bevölkerung der Preussischen Hafenstädte hat in der letzten Zeit bedeutend zugenommen.

Schiffsverkehr von Stralsund im Jahr 1853.

Eingelaufen: 261 Schiffe von 12540 Last (165 Sch. beladen, 73 in Ballast, 23 leer).

Von den beladenen kamen

71	Sch.	von England mit Eisen, Steinkohlen &c.
4	" "	" " mit Salz.
8	" "	Hamburg und Lübeck, mit Wein, Brantwein, Colonialwaaren.
5	" "	Kiel &c. mit Getreide und Butter.
12	" "	Copenhagen und Rostock, mit Häringen, Theer, Wolle.
2	" "	Apenrade, mit Bleh.
3	" "	Borstel, mit frischem Obst.
6	" "	Petersburg und Riga, mit Hanf, Talg, Potasche &c. &c.
1	" "	Bordeaux, mit Wein.
31	" "	Schweden u. Norwegen, mit Eisen, Theer, Holz &c.
3	" "	Königsberg,
9	" "	Stolpemünde,
10	" "	Rügewalde,
} mit versch. Gütern &c. &c.		

Ausgelaufen: 256 Schiffe von 14553 Last (158 Sch. beladen, 69 in Ballast, 29 leer).

Davon gingen

71	Sch.	nach London,	}	mit Getreide, Saat, Delfuchen &c.
28	" "	andern Häfen Englands,		
5	" "	Antwerpen u. Dünkirchen,		
7	" "	Holland,		
5	" "	Norwegen,		
7	" "	Hamburg u. s. w.		

Der Flagge nach waren unter den

	eingelaufenen:		ausgelaufenen:	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
Preussische	134	7136	129	9159
Dänische	59	2333	58	2259

Fortsetzung.	eingelaufenen:		ausgelaufenen:	
	Sch.	v. Last.	Sch.	v. Last.
Schwedische	31	1533	31	1543
Hannoversche	16	334	17	388
Holländische	11	477	11	477
Englische	6	489	6	489
Hamburger	3	134	3	134
Russische	1	104	1	104
	261	12540	250	14553

Greifswalde (15300 Einw.) liegt am schiffbaren Flüsschen Ryck (Hilde), $\frac{1}{2}$ Meile von der Ostsee, hat Tabaks-Fabriken und Branntweimbrennereien, eine alte Universität (1456), ein Schullehrer-Seminar ic. Diese Stadt besaß Anfangs 1854: 52 Schiffe von 6381 Last.

Nach Dehrlrich (Deutschland zur See) liefen im J. 1846 zu Greifswalde ein: 206 Schiffe von 11554 Last. Darunter 148 Preussische, 12 Dänische, 11 Holländische, 8 Schwedische, 2 Russische, 18 Hannoversche, 2 Oldenburgische, 3 Hamburger, 1 Bremer, 1 Mecklenburger.

Unter der Einfuhr waren 1436 Last Steinkohlen.

Unter der Ausfuhr 99299 Scheffel Weizen, 67235 Scheffel Roggen, 89868 Scheffel Gerste, 38380 Scheffel Hafer, 4311 Scheffel Erbsen, 33292 Ctr. Delfuchen.

Wolgast (5400 Einw.) an der Mündung des kleinen Haffs oder Achterwasser, das mit dem großen Haff (bei Stettin) zusammenhängt, ist ein kleiner Ort, aber sehr belebt durch Handel und Schifffahrt, wozu besonders das dortige vermögende und thätige Handelshaus Homeyer viel beiträgt. Wolgast treibt

eigenen Schiffbau und besitzt 6 von einem Actienverein seit 1841 erbauten Schiffe von 140 bis 170 Last jedes, die im Zwischenhandel mit europäischen und amerikanischen Häfen ihre Beschäftigung finden. Die Gesamtzahl der zu Wolgast Ende 1853 gehörigen Schiffe betrug 33 von 4366 Last. Die Ausfuhr besteht meist in Mecklenburgischem Getreide.

Im Jahr 1853 liefen zu Wolgast Schiffe ein: 121 Preussische, 19 Holländische, 21 Dänische, 14 Schwedische, 9 Hannoverische, 3 Englische, 1 Mecklenburgisches, 1 Französisches; darunter 67 mit Steinkohlen, 21 mit Roheisen, 9 mit Häringen, 29 in Ballast u. s. w.

Im Jahr 1853 liefen zu Wolgast Schiffe aus: 110 Preussische, 14 Schwedische, 23 Dänische, 11 Holländische, 4 Englische, 7 Hannoverische, 2 Hamburger, 1 Mecklenburgisches, 1 Französisches, 1 Norwegisches; darunter 112 mit Weizen, 23 mit Rübsaat, 32 in Ballast u. s. w.

Anclam (9000 Einw.) an der Mündung der schiffbaren Peene in das kleine Haff, dient mit Wolgast als Hafen für Mecklenburg-Strelitz und theilweise auch für Mecklenburg-Schwerin zur Ausfuhr von Getreide, und besaß Ende 1853 11 Schiffe von 1413 Last.

Demmin (7700 Einw.) liegt ebenfalls an der Peene, höher hinauf, wo die Nebenflüßchen Trebel und Tollense einmünden, und besaß Ende 1853 2 Schiffe von 233 Last. Auf der Peene geht, wie oben bemerkt, viel Getreide nach Anclam und Stettin zur Ausfuhr.

Ein Nebenflüßchen der Peene: Die Stoberow, die an Alt-Treptow vorbeifließt und durch die Tollense in die Peene bei Demin mündet, ist für Rähne bis Friedland schiffbar gemacht.

Uckermünde (2000 Einw.) liegt an der Mündung der Ucker in das kleine Haff. Die Ucker ist bis zur Stadt Pasewalk (7200 Einw.) für kleine Fahrzeuge und noch weiter bis Prenzlau am Uckersee schiffbar, und dient vornehmlich zur Ausfuhr von Getreide nach Wolgast und Stettin. Zu Ende 1853 besaß Uckermünde 29 Schiffe von 4324 Last.

Neuwarp, (kleiner Hafen von 1300 Einw.) am großen Haff, besaß Ende 1851 1 Schiff von 220 Last; Altwarp Ende 1853 3 Schiffe von 243 Last, (Ende 1851 4 Schiffe von 327 Last). Bogelsang Ende 1851 2 Schiffe von 341 Last, Ende 1853 keins. (?)

Die beiden letzten Orte: Altwarp und Bogelsang, östlich von Uckermünde, sind im Ganzen unbedeutend und fast nur als Dörfer zu betrachten.

Gemmin (2200 Einw.) an der Mündung des großen Haffs (Divenowstrom) rechts, besaß Ende 1851 3 Schiffe von 192 Last, und Ende 1853 bloß 1 Schiff von 90 Last.

Böllin (2800 Einw.) oberhalb Gemmin, am Divenowstrom, links, besaß am Ende 1853 3 Schiffe von 207 Last.

Swinemünde (2700 Einw.) Vorhafen von Stettin, an der mittleren Mündung der Oder, (oder des großen Haffs) Swine genannt, besaß Ende 1853 36 Schiffe von 4613 Last, Ende 1851 bloß 33 Schiffe von 4110 Last.

Stettin mit Damm (47500 Einw.) besaß Ende 1853 170 Schiffe von 24017 Last und 8 Dampfer ohne die Schleppdampfer.

Aufwärts der Jhna, die nur für kleine Fahrzeuge schiffbar, liegt die Stadt Stargard mit 12300 Einw. Ein anderes Küstenflüßchen: die Rega, ist $1\frac{1}{2}$ M. weit bis Neu-Treptow (6200 Einw.) schiffbar und 16 Meilen weit flößbar.

Colberg (Festung mit 9500 Einw., berühmt durch ihre Vertheidigung im Freiheitskriege), liegt an dem Grenzflusse von Pommern, der Persante, deren Hafen 6 Fuß Tiefe hat. Zu dieser Stadt gehörten Ende 1853 19 Schiffe von 3351 Last. Der Vorhafen von Colberg ist Colbergmünde, $\frac{1}{4}$ Meile unterhalb der Stadt, an der Mündung der Persante in das Meer. Die Persante ist bloß einige Meilen schiffbar, sonst aber flößbar.

Rügenwalde (3300 Einw.) an der Wipper, mit Schiffswerften, zählte Ende 1853: 21 Schiffe von 2654 Last. Der Vorhafen Rügenwaldemünde liegt ebenfalls $\frac{1}{4}$ Meile entfernt, an der Mündung der Wipper in die Ostsee. Die Wipper ist bloß flößbar (17 Meilen weit) und die Grabow (Nebenfluß

der Wipper, der bei Rügenwalde einmündet) ist 12 Meilen weit flößbar.

Die Hauptausfuhr von Colberg, Rügenwalde, Stolpe u. besteht in Getreide (nach England und Holland).

Cöslin (8800 Einw.), schönes Städtchen, seit dem Brande von 1718 neu aufgebaut, zwischen Stettin und Danzig, liegt etwas landeinwärts, 1 Meile von der Ostsee, und besaß Ende 1853 3 Schiffe von 721 Last.

Stolpe (10580 Einw. im J. 1847), am Flüsschen Stolpe, das 15 Meilen weit flößbar ist. Der Vorhafen Stolpemünde liegt 2 Meilen weiter hinab. Zu Stolpe gehörten Ende 1853: 30 Schiffe von 2320 Last.

Danzig (67000 Einw.) besaß Ende 1853: 111 Schiffe von 24921 Last. (Siehe vorher „Weichsel“).

Elbing (21700 Einw.) an der Mündung der Rogat in das frische Haff, besaß Ende 1853: 10 Schiffe von 1693 Last. (Marienburg (7100 Einw.) liegt oberhalb Elbing an der Rogat).

Braunsberg (9800 Einw.) am frischen Haff, zählte Ende 1851: 3 Schiffe von 432 Last.

Königsberg (80600 Einw.) zählte Ende 1851: 42 Sch. von 6602 Last und Ende 1853: 39 Schiffe von 5270 Last.

Pillau (Vorhafen von Königsberg), zählte Ende 1851: 5 Schiffe von 549 Last und Ende 1853 bloß 1 Schiff von 132 Last. Der kleine Hafen Fischhausen, zwischen Pillau und Königsberg, innerhalb des frischen Haffs, ist für die Schiffahrt von keiner besondern Bedeutung (mehr für Bernstein).

Memel (10800 Einw.) besaß Ende 1853: 82 Schiffe von 17598 Last.

Tilsit (14520 Einw.) an der Memel, besaß Ende 1853: 1 Schiff von 269 Last.

Schiffahrts - Verkehr

in sämmtlichen Preussischen Häfen in den Jahren
1851 und 1852.

(Nachweisung des Handels-Ministeriums an den Verein zur Beförderung des Gewerbflusses in Berlin.)

				Darunter waren bel.	
		Sch. v. Last.	Sch. v. Last.		
Im Jahr 1851	liefen ein:	6983	557724	3954	310189
" "	1852 " "	5650	457305	3948	316057
" "	1851 " aus:	6799	558939	5884	476949
" "	1852 " "	5737	481672	4519	368974

Der Verkehr mit England war auch im Jahr 1852 der bedeutendste von allen. Es liefen nämlich ein von England: 1920 Schiffe, (darunter 720 Englische und 836 Preussische). Es liefen aus nach England: 2103 Schiffe, (darunter 687 Englische und 813 Preussische).

Mit andern Ländern war im Jahr 1852 der Verkehr wie folgt:

	Von dort kommend:	Dahin gehend:
Dänemark	1824 Sch.	681 Sch.
Norwegen	388 "	389 "
Holland	334 "	369 "

Fortsetzung.	Von dort kommend:	Dahin gehend:
Hansestädte	233 Sch.	127 Sch.
Rußland	171 "	258 "
Schweden	139 "	140 "
Mecklenburg	88 "	38 "
Frankreich	70 "	207 " (bel.)
Belgien	47 "	60 "
Westindien	1 "	1 "
Mexico	1 "	— "
Brasilien	1 "	— "

Der Verkehr von Preussischen Häfen zu Preussischen Häfen, war wie folgt: eingelaufen 1104 Sch., davon 684 bel.
 ausgelaufen 1102 " " 587 "

Die Preussische Flagge betheiligte sich an diesem Verkehr mit 1508 eingelaufenen Sch., darunter 1057 bel.
 und 1643 ausgelaufenen " " 1496 "

In Bezug auf Preussische Schiffe hat die Schifffahrt der beladenen in Preussischen Häfen seit 1845 abgenommen. Im Jahr 1852 betrug die Zahl der leer oder in Ballast angekommenen fast die Hälfte aller Preussischen. Diese Abnahme ist jedoch nicht, wie einige meinen, den Beschränkungen des Zollvereins, sondern mehr der Einführung der Eisenbahnen zuzuschreiben. (Siehe Elbe.)

Vergleicht man übrigens die Gesamtzahl der ein- und ausgelaufenen beladenen Schiffe in den Jahren 1845 bis 1847 mit der Gesamtzahl im Jahre 1852, so ist in der Lastenzahl der Schiffe im Jahr 1852 bloß bei den ausgelaufenen eine Abnahme bemerkbar.

Das Jahr 1847 war das bedeutendste aller vorhergehenden Jahre. Gegen 1834 hatte sich in diesem Jahre (1847) die Zahl der Schiffe und Lasten fast auf das Doppelte erhoben. Im Jahr 1834 betrug die Zahl der eingelaufenen Sch.: 1815 von 125277 Last, darunter waren Preussische: 965 von 82502 Last; der ausgelaufenen Schiffe: 2921 von 237102 Last, darunter waren Preussische: 1756 von 162233 Last.

Aus den Jahren 1845 bis 1848 gibt Dieterici das Zahlenverhältniß folgendermaßen an:

Jahr.	Preussische.		Fremde.		Zusammen.	
	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
1845 Eingel.	2025	188081	1678	106932	3703	295013
Ausgel.	2563	272502	1872	117342	4435	389844
1846 Eingel.	1685	165853	1858	118232	3543	284085
Ausgel.	2533	268753	2125	145648	4658	414401
1847 Eingel.	1672	145375	2192	151379	3864	296754
Ausgel.	2496	269337	2549	192879	5045	462216
1848 Eingel.	735	85107	1793	148004	2528	233111
Ausgel.	1026	124164	2436	214036	3452	338200

Unter den fremden Schiffen sind die englischen bei weitem die zahlreichsten (worunter auch die vielen Steinkohlenschiffe begriffen). Nach der englischen Flagge ist die Holländische und die Schwedisch-Norwegische am stärksten vertreten, und unter den Deutschen die Hannoverische (Ostfriesische) und Mecklenburgische.

Nach v. Reden (Erwerbsverhältnisse des Königsstaates Preußen, 3r Band, S. 2025) hat die Preussische Flagge in den Jahren 1847 bis 1851 um 31₁₀₆ pCt. abgenommen. Die fremden Flaggen standen in dem gleichen Zeitraume auf 53₁₂₂ pCt., während die Preussische auf 46₁₇₈ pCt. herabgesunken war. Die Theilnahme der einzelnen Preussischen Häfen an der Gesamt-Schiffbewegung gibt v. Reden (S. 2029) folgendermaßen an:

	In den J. 1837—39.	In den J. 1845—47.
Ewinemünde (Stettin)	21 ₁₁₄	32 ₁₂₈
Danzig	29 ₁₂₈	28 ₁₉₂
Memel	23 ₁₉₄	19 ₁₅₆
Villau (Königsberg)	14 ₁₀₁	9 ₁₃₂
Stralsund	5 ₁₀₆	3 ₁₁₆
Greifswalde	1 ₁₈₃	1 ₁₅₆
Wolgast	1 ₁₈₉	1 ₁₉₉
Colberg	0 ₁₉₉	1 ₁₀₇
Rügenwalde	0 ₁₉₄	1 ₁₂₀
Stolpemünde	0 ₁₇₁	0 ₁₈₅

Preussisches Consulatwesen.

Preußen zählte am Schlusse des Jahres 1853 275 auswärtige Consuln, die zugleich die Interessen der Unterthanen der deutschen Zollvereinsstaaten und Oesterreichs vertreten (vorkommenden Falls), wie umgekehrt die Consuln

dieser Staaten den Unterthanen Preußens ihre Vertretung angedeihen lassen. Nicht nur in den Seehäfen, sondern auch in den Städten des Binnenlandes (Wien, Frankfurt a. M., Birmingham &c.) besitzt Preußen Consulate. Eine gediegene Schrift hierüber ist vor kurzem unter folgendem Titel erschienen: „Das preussische Consulatwesen, von B. W. König. Berlin 1853.“

Außer Preußen unterhalten auch noch die übrigen deutschen Küstenstaaten eigene Consuln im Auslande, welche jährlich sehr bedeutende Summen kosten. Nach Dehlich (Deutschland zur See) betrug die Gesamtzahl derselben schon im Jahre 1846 über 1000, nämlich:

für Preußen	230,
„ Hannover	160,
„ Mecklenburg	56,
„ Oldenburg	55,
„ Lübeck	105,
„ Hamburg	175,
„ Bremen	103,
„ Oesterreich	123,
	<hr/>
	1007.

Wie wünschenswerth wäre nicht eine Vereinigung dieser auswärtigen Handelsvertreter unter einer gemeinschaftlichen Centralregierung, schon des Kostenpunktes wegen!

Von den deutschen Flüssen der Preussischen Ostseeküste sind hier noch zu erwähnen die zwischen Stralsund und Stettin in das kleine Haff sich ergießenden Peene und Ucker.

Die Peene fließt theils durch Mecklenburgisches, größtentheils aber durch Preussisches Gebiet (10 Meilen weit): sie ist von Demmin (wo sie durch die Trebel und die Tollense verstärkt wird) bis zur Mündung bei Anclam schiffbar, und weiter hinauf durch die Stoberow (Nebenflüßchen der Tollense) bis Alt-Treptow und Friedland für Kähne. Auch die Trebel ist von Bassendorf bis Demmin (3 Meilen) schiffbar gemacht. Viel Mecklenburgisches Getreide geht auf der Peene nach Anclam und Stettin zur Ausfuhr nach England &c.

Die Ucker ist bis zur Stadt Pasewalk schiffbar und für kleine Fahrzeuge bis Prenzlau am Uckersee: sie dient ebenfalls zur Ausfuhr von Getreide nach Wolgast und Stettin. Der Haupthafen ist Uckermünde.

Das Flüßchen bei Greifswalde (die Nyck oder Hilde) ist nur an seiner Mündung $\frac{1}{2}$ Meile von Greifswalde bis zur Ostsee bei Wieck für Seeschiffe zugänglich. Ebenso

die östliche Persante nur bis Colberg; letztere ist jedoch 10 Meilen weit flößbar (von Groß-Cössin nach Colberg).

Zu den nichtpreussischen Flüssen der deutschen Ostseeküste gehören die Warne und die Trave, die zwar nur eine kurze Strecke für Seeschiffe zugänglich, aber durch ihre beiden bedeutenden Häfen: Rostock und Lübeck sich einen Weltnamen erworben haben.

1. Die Warne und Mecklenburg.

Die Warne (Warnow) erhält ihr Wasser aus mehreren Land-Seen und dehnt sich von Rostock bis Warnemünde (2 Meilen) in eine schöne breite Bucht aus. Die Tiefe der Warne zwischen Rostock und Warnemünde beträgt nur 8 bis 9 Fuß, daher alle größere Seeschiffe entweder in Warnemünde bleiben oder einen Theil ihrer Ladung in Leichterschiffe laden und mit einem Dampfer nach Rostock bugsiren lassen müssen.

Der Schiffbau wird besonders stark zu Rostock und Warnemünde betrieben.

Rostock mit 24000 Einw. ist in Bezug auf Schiff- und Lastenzahl der Haupthafen an der ganzen deutschen Ostseeküste. Diese Stadt treibt lebhaften Handel in Getreide, Wolle, Vieh re. und hat eine bedeutende Schifffahrt;

besonders im Zwischenhandel mit entfernten Ländern, viele Branntweimbrennereien, eine Bank *) u. s. w.

Außerdem besitzt Rostock eine rühmlich bekannte alte Universität (1419 gestiftet) mit 23 Professoren; eine lateinische Schule mit 9 Lehrern, ein protestant. Seminar, ein anatomisches Theater, einen botanischen Garten u. Auch ist Rostock der Geburtsort des tapfern Preussischen Degens: Blücher.

Rostocks Rhederei übertrifft die von Lübeck fast um das vierfache, sowohl in der Zahl der Schiffe als der Lasten.

Nach dem genauen Verzeichnisse von Otto Wiggers in Rostock bestand die Handelsflotte von Rostock am 31. Dez. 1852 aus 268 Seeschiffen von 25228 Last von 6000 Pfd. oder 37842 Last von 4000 Pfd.

Neugebaut wurden im J. 1853: 26

und abgingen 8

verkauft wurden 4 12

Zuwachs im J. 1853: 14. Bestand am 31.

Dez. 1853: 282 Schiffe.

Darunter fuhren 198 unter Mecklenburger Flagge,
82 „ Rostocker „ zwei
Schiffe hatten ihre Flagge noch nicht angegeben.

Vermessen waren am 31. Dez. 1853 von diesen 282 Schiffen bloß 253, von zusammen 25993 Last. Im

*) Die Rostocker Bank wurde im Jahr 1850 auf Actien gegründet, und besitzt ein Capital von 1 Million Thaler in 500 Actien: sie macht Leih-, Disconto-, Wechsel- und Depositen-Geschäfte.

Bau waren noch 28 Schiffe, nämlich 1 Dreimaster, 21 Barken, 3 Briggen, 1 Schooner und 2 ohne Benennung, worunter ein eisernes.

Der Bauart nach bestanden obige 280 Schiffe aus:

- 1 dreimastigen vollen Schiffe,
- 41 Barken, worunter 1 Grönlandsfahrer,
- 147 Briggen, „ 1 dto.,
- 23 Schoonerbriggen,
- 13 Schooner,
- 40 Galeassen,
- 2 Hufer-Galeassen,
- 2 Hufer,
- 6 Sloopen,
- 5 Dampfer, worunter 2 eiserne Schraubenschiffe,
die zwischen Rostock und Petersburg fahren
3mal monatlich, und einer Actiengesellschaft
angehören. Das eine Schiff machte auch
2 Reisen nach London.

280

Davon waren 11 gekupfert,
20 kupferfest gebaut
und 34 gezinkt.

Der zweite Hafen von Mecklenburg-Schwerin (Mecklenburg-Strelitz hat keinen eigenen Hafen) ist Wismar (mit 12000 Einwohnern). Diese Stadt liegt unmittelbar an der Ostsee, die hier ebenfalls eine schützende Bucht bildet, steht aber an Schiffahrt und Handel weit gegen Rostock zurück.

Die Tiefe des Fahrwassers daselbst ist abwechselnd, jedoch nur selten der Schifffahrt hinderlich (gewöhnl. 19 bis 20 Fuß). Am 31. Dez. 1852 besaß Wismar 45 Segelschiffe und 2 Dampfer von 4424 Last von 6000 Pfd. Darunter waren der Bauart nach: 31 Briggen, 7 Schooner, 7 Galeassen und 2 Dampfschiffe (von 40 und 100 Pferdekraft), die zwischen Wismar und Copenhagen, 2mal wöchentlich, als Postschiffe fahren. Wismar ist der eigentliche Hafen der Stadt Schwerin.

Noch vor 10 Jahren hatten Rostock und Wismar wenige große Seeschiffe (die größten hielten 100 bis 120 Last). Jetzt sind die meisten Mecklenburgischen Schiffe zur weiten überseeischen Fahrt gebaut von 150—250 Last.

Außer zu Rostock (Warnemünde) und Wismar befindet sich auch ein Schiffswerft zu Ribniz. Ribniz (mit 3813 Einwohnern) ist noch Mecklenburgisch. Die schmale Landzunge, Fischland genannt *), die von Ribniz in das Meer führt, gehört aber zu Preußen. Im Schiffsbau ist Mecklenburg dadurch begünstigt, daß es keinen Zoll auf metallene Schiffsbaumaterialien zu zahlen braucht, den auch jetzt Preußen abgeschafft hat.

Zum Schiffbau erhält Mecklenburg noch immer viel Holz (Eichen und Tannen) aus seinen eigenen alten Waldungen, die sich nach der Elbe hin erstrecken; doch sind die ritterschaftlichen Waldungen schon sehr verhauden. Die großen

*) Bei dem Seebad Dobberan ist der sogenannte heilige Damm, 1 $\frac{1}{2}$ M. lang, an 100 Fuß breit und 12 bis 15 Fuß hoch, aus losen, glatten Steinen aller Farben bestehend.

Gutsbesitzer sind zum Theil sehr verschuldet. Im April 1853 kaufte die Schwedische Regierung von dem Magistrat der Stadt Neubrandenburg (Mecklenburg-Strelitz) 800 Eichenstämme zu Rthlr. 30,000, und schloß noch Contracte für Rthlr. 2000 jährlich ab.

Die Mecklenburgischen Schiffe sind, gleich den Lübeckischen, hauptsächlich im Zwischenhandel beschäftigt, d. h. in ständigen Frachtfahrten von fremden zu fremden Häfen.

Namentlich findet man sie häufig im mittelländischen Meere, in der Levante, im schwarzen Meere (Odessa), in den Donauhäfen (Galatz und Ibraïla) und in Italien (Triest, Livorno &c.), wo sie die Frachten zwischen diesen und englischen, belgischen und holländischen Häfen vermitteln, und wegen ihrer soliden Bauart und Seetüchtigkeit ihrer Mannschaft besonders beliebt sind. — Auch bringen sie seit Aufhebung der englischen Navigationsakte viele Steinkohlen aus England nach Swinemünde (Stettin), Pillau und Danzig, als Rückfracht für nach England geladenes Getreide.

Die Mecklenburgischen Schiffsführer (Capitäne) erhalten gewöhnlich einen Antheil an der Fahrt, sind daher gleichsam als Miteigenthümer ihrer Schiffe zu betrachten und in ihrem Dienste besonders aufmerksam.

Schiffsbewegung von Warnemünde und Rostock in den Jahren 1851—1853.

	Eingelaufen			Ausgelaufen		
	zu Warnemünde (Rostock).			v. Warnemünde (Rostock).		
	1851.	1852.	1853.	1851.	1852.	1853.
Mecklenburgische	132	106	111	166	159	122
Rostocker . . .	128	116	114	133	130	129
Preussische . . .	25	28	45	26	28	40
Hannoversche . .	26	29	30	25	29	30
Oldenburgische .	1	1	1	1	1	1
Hamburger . . .	3	7	3	3	7	3
Lübecker	1	—	2	1	—	2
Dänische	139	184	135	139	182	137
Schwedische . . .	52	42	73	52	42	73
Norwegische . . .	25	10	19	24	9	19
Russische	14	7	5	14	7	5
Englische	29	10	12	29	10	12
Französische . . .	—	3	2	—	3	2
Holländische . . .	45	38	38	45	37	38
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	620	581	590	658	644	613

Schiffsverkehr von Wismar im Jahr 1852.

	Eingelaufen:	Ausgelaufen:
Mecklenburgische	115	115
Rostocker	—	—
Preussische	4	6
Hannoversche	8	8
Oldenburgische	—	—
Hamburger	2	3
Lübecker	—	—
Dänische	55	56
Schwedische	64	64
Norwegische	3	3
Russische	17	17
Englische	4	4
Französische	—	—
Holländische	23	23
	<hr/>	<hr/>
	295	299

Im J. 1851: 266 i. J. 1851: 269

„ 1850: 345 „ 1850: 349

Rostock und Wismar sind nun ebenfalls durch Eisenbahnen mit Hamburg und Berlin verbunden (die erste Eisenbahn von Rostock nach Hagenow wurde im Mai 1847 eröffnet, die von Schwerin nach Wismar im Mai 1850). Beide Städte können daher in der raschen und billigen Beförderung der Ostseegüter gleiche Vortheile wie Lübeck und Stettin gewähren. Auch geht jetzt viel Mecklenburgisches Getreide und Delsaat u. auf dem Schienenwege nach Hamburg.

Seewärts führte Rostock in den Jahren 1847—52 an Getreide (namentlich Weizen und Gerste) folgende Quantitäten meist nach England und Frankreich aus:

im J.	Last	Weizen. Gerste.	
		Last	Last
1847	11355 (à 96 Scheffel.)	Darunt. waren	8579 1699
1848	13530	" "	9422 1610
1849	10503	" "	7487 1512
1850	9387	" "	7657 1290
1851	10902	" "	8625 1432
1852	12149 (ob. 1,166304 Schffl.)	" "	9716 1491

Wismar führte seewärts aus im Jahre 1852: 2491 Last Weizen und 201 Last Gerste.

Eine Rostocker Getreidelast hat 96 Scheffel (wie die Lübecker Last) oder 8 Drönte, und ist ungefähr gleich 65 Berliner Scheffel. Ein Rostocker Scheffel kommt der Ostfriesischen Hinte gleich. Im Braunschweigischen sind die Hinten etwas kleiner. (Ein Preussischer Scheffel = $1\frac{3}{5}$ Hinten in Braunschweig.) In Bayern ist der Scheffel das Vierfache eines Preussischen. In Bremen wird die Getreidelast zu 40 Scheffel gerechnet; am Rhein zu 24 Malter oder 48 Etr.

Nach den englischen Einfuhrlisten kamen im Jahre 1852 von Mecklenburg-Schwerin nach England:

120544	Quarters	Weizen,
15580	"	Gerste,
2239	"	Hafer,
7344	"	Erbsen u. Bohnen,

zus. 145707 Quarters.

Im Jahre 1849: 139005 Quarters Weizen,
 22170 " Gerste,
 15718 " Erbsen u. Bohnen
 (das Quarter zu circa 480 Pfd. gerechnet).

Einen Theil seines Getreides führt Mecklenburg auf der Peene aus (die in das frische Haff mündet), durch die Häfen Anclam und Wolgast. (Seeschiffe fahren bis Anclam.)

Man trifft im Mecklenburgischen noch vielfach die alte Koppelwirthschaft der Felder, in Schlägen eingetheilt, wie in Holstein, Lauenburg und England, abwechselnd für Pflug und Weide. Der Getreidebau ist vorherrschend, und wie es scheint, auch am einträglichsten. Es gibt hier Güter bis zu 1000 Morgen (in Pommern sogar bis zu 3 und 4000 Morgen). Im Ganzen hat die Landwirthschaft im Mecklenburgischen in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte gemacht, durch Trockenlegung von Ländereien, Urbarmachung von Haide Strecken und größere Abrundung der Güter. Das Grundeigenthum besteht meist aus landesherrlichen Domainen und ritterschaftlichen Gütern. Erstere be-

decken einen Flächenraum von 95 Quadratmeilen mit 206986 Bewohnern, letztere einen Flächenraum von 107 Quadratmeilen mit 140707 Bewohnern. Die Städte besitzen auf einem Flächenraum von 24 Quadratmeilen 172092 Bewohner; dann gibt es auch einige Kämmergeüter mit 13926 Bewohnern und einige Klostergüter mit 9052 Bewohnern. Zu den Domainen gehören hauptsächlich: Pachtböfe, Mühlen, Försterwohnungen, Schmieden, Ziegelbrennereien, Fischereien, Land-, Wasser- und Brückenzölle *), Wirthschaften, Schulen, Kirchen u.

In Mecklenburg-Schwerin zählt man außer 40 Städten und 9 Flecken, 308 Dörfer über 200 Einwohner, 908 kleinere Dörfer und einzelne Gehöfte, 1252 Höfe und 180 Meiereien. Das ganze Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin zählte im Jahre 1852 542763 Einwohner auf 278 Quadratmeilen Flächenraum, darunter bloß 3332 Juden und 687 Katholiken. Die Zahl der Gutsbesitzer betrug 648, nämlich:

- 1 Landesherrschaft,
- 2 Fürstliche Familien,
- 29 Gräfliche „

*) In Mecklenburg-Schwerin gab es bis auf die neueste Zeit 27 Hauptzollämter und 53 Nebenzollämter. In Mecklenburg-Strelitz gibt es noch 38 Zollstätten, davon die Mehrzahl mitten im Lande liegt. Die Zollstätten haben ihren eigenen seit mehr als 200 Jahren unveränderten Tarif. Die Mecklenburgische Regierung belastet nicht bloß Land und Fluß (Elbe) mit Zöllen, sondern auch die durch ihr Land gehende Eisenbahn, d. h. alle auf derselben beförderten Güter.

256	Freiherrliche Familien,
315	Bürgerliche „
13	Geistliche Stiftungen,
17	Weltliche Communen,
6	Bauernschaften,

648.

Das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz zählte im Jahre 1851 99628 Einwohner.

Eine Zerspitterung des Grundbesizes wie in Süddeutschland kennt man in Mecklenburg nicht; dagegen auch freilich nicht die freie Selbstständigkeit der süddeutschen Bauern. Ueberhaupt findet man dort noch wenig Mittelstand, wohl aber eine sehr große Zahl besitzloser Arbeiter- und Tagelöhnerfamilien, auf dem flachen Lande (bis zum Jahr 1814 herrschte noch völlige Leibeigenschaft in Mecklenburg), die jedoch in der Regel besser leben und mehr Brod, Butter, Käse und Fleisch genießen als z. B. die sächsischen und schlesischen Fabrikarbeiter.

In der Viehzucht und Meierei steht Mecklenburg gegen Holstein zurück, mit Ausnahme der Pferdezucht, die im Mecklenburgischen stark getrieben wird *). Die Mecklenburger Pferde zeichnen sich durch ihren schönen und starken Bau aus, und sind besonders als Kutschen- und Kavalleriepferde gesucht. Die Pferdezucht erfordert aber bedeutende Auslagen und ist vielen Wechselfällen unterworfen, daher sich nur wohlhabende Leute damit befassen können.

*) In Mecklenburg-Schwerin schätzt man die Zahl der Pferde auf 250000, des Rindviehs auf eben so viel, der Schweine auf 150000, der Schafe auf 2 Millionen. Auch die Bienenzucht wird stark betrieben.

Mehrere seiner Rohprodukte könnte Mecklenburg weit besser selbst verarbeiten und sich dadurch eine naturgemäße industrielle Thätigkeit schaffen. Namentlich fehlen noch gute Bierbrauereien, wozu es die vortrefflichste Gerste besitzt. Auch leidet es an vielen lästigen und unzweckmäßigen Steuern und Verkehrsbeschränkungen, die besonders Nichtadelige treffen. So besteht noch eine Vieh-, Schlacht-, Mahl-, Handels- und Gewerbesteuer in den Städten; in Rostock eine Accise, in Wismar ein Seezoll (Vicent) von ein- und ausgehenden Waaren, und ein besonderes Staatsgeld (von mehr denn 3000 Preuß. Thlrn. jährlich). Ferner stößt man dort noch auf mehrere alte Zunft-Privilegien und Monopolen, die nicht mehr im Einklang mit den Forderungen der Zeit sind. So darf sich z. B. in Rostock, in einem Umkreis von 2 Meilen, kein Handwerker niederlassen, daher man auch nur wenige Handwerker auf dem Lande trifft. Auf etwa 180 Landbewohner kommt erst 1 Handwerker, während in den Städten schon auf 16 Bewohner ein Handwerker kommt.

Von wirklicher Bedeutung sind nur diejenigen Zweige des Handwerks, welche ihrem Betriebe nach, der Fabrik-Industrie am nächsten stehen. Diese sind Tuch- und Leinenbereitung, Wagen-, Schiff- und Maschinenbau, Zuckersiedereien, Tabaksfabriken, Oelmühlen, Gerber, Sattler u.

Im südwestlichen Theile von Mecklenburg-Schwerin sollen noch an 5000 Webstühle für Leinen vorhanden sein. Die Mecklenburger Wollentücher stehen den besten Niederrheinischen zur Seite.

Die bedeutendsten Städte in Mecklenburg-Schwerin sind außer den erwähnten beiden Seehäfen Rostock und Wismar:

Schwerin	mit	20163	E.	(an	einem	schönen	Landsee),
Güstrow	"	10117	"				
Parchim	"	6626	"				
Waren	"	5217	"				
Malchin	"	4542	"				
Teterow	"	4510	"				
Grabow	"	3442	"				
Hagenow	"	3351	"				
Boizenburg	"	3554	"				
Dömitz	"	2371	"	ic.			

In den 3 erstgenannten größeren Städten, wie auch in Rostock und Wismar, befindet sich ein gutes Gymnasium. Realschulen sind zu Rostock, Schwerin und Ludwigslust und Navigationschulen zu Güstrow, Dändorf und Dieshagen.

Im Allgemeinen gehört das Mecklenburger Land mit seinen schönen Seen und Wäldern, herrlichen Triften und wohlbestellten Feldern, zu den anmuthigsten und fruchtbarsten an der ganzen Ostsee.

(Ausführlicheres über Mecklenburg enthält Hübner's Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, 2r Jahrg. Leipz. 1854, nach Auszügen aus dem Mecklenburger Staatskalender, aus dem Archiv für Landeskunde, und aus Mittheilungen des statistischen Bureaus zu Schwerin.)

Mecklenburgs Ein- und Ausfuhr.

Darüber fehlen noch jedwelsche zuverlässige Angaben. Nach ungefährender Schätzung beträgt die Gesamt-Ausfuhr der beiden Großherzogthümer (Schwerin und Strelitz, wobei Schwerin weitaus am bedeutendsten,) an 5 Millionen Thaler *) jährlich, und die Gesamt-Einfuhr ungefähr eben so viel.

Unter den Hauptausfuhrartikeln Mecklenburgs waren im Jahre 1851:

Getreide und Hülsenfrüchte für Rthlr.	448688,
Delsamen " "	399952,
rohe Häute und Felle . . " "	155910,
Butter und Käse " "	775314,
Pferde und Maulthiere . " "	302800,
Rühe " "	45020,
Kälber " "	27312,
Gemästete Schweine . . " "	635520,

*) Früher wurde der Mecklenburgische Thlr. zu 48 Schillinge oder circa $1\frac{1}{6}$ Thlr. Pr. St. gerechnet; jetzt ist der Preussische Münzfuß oder 14 Thaler-Fuß allgemein eingeführt und wird auch bald in Lübeck und Hamburg das herrschende Circulationsmittel seyn, da beide Städte das eigene Prägen fast ganz aufgegeben haben, und der Preussische Thaler überall cursirt, selbst im Holsteinischen. In Hamburg werden zugleich noch vielfach Dänische Münzen benutzt.

Hämmel	für Rthlr.	127107,
Schafe und Ziegen	„ „	33575,
Wolle (an 30000 Etr.)	„ „	944322,

Ueber Mecklenburgs Anschluß an den deutschen Zollverein sind mehrere treffliche Abhandlungen erschienen, welche die Vortheile eines solchen Anschlusses überzeugend darthun. Darunter zeichnet sich besonders aus ein Aufsatz in der deutschen Vierteljahrschrift vom Juli—Sept. 1853: „Das Verhältniß der Großherzogthümer Mecklenburg zum deutschen Zollverein.“ Durch die freie Einfuhr nach Berlin würde sich Mecklenburgs Ausfuhr von Getreide, Vieh, Butter &c. sehr heben, und auch die Rhederei würde, mit einigen Modificationen des Eisenzolltarifs, nur gewinnen. Bleibt es aber ausgeschlossen, so werden die landwirthschaftlichen Produkte des ganzen Elbe-Havel-Elbe- und Störgebiets von Mecklenburg, und namentlich der westlichen Hälfte, die ihren Absatz auf dem Hamburger Markt finden, durch die Zwischen-Schranken des Zollvereins empfindlichen Nachtheil erleiden.

Man befürchtet durch diesen Anschluß eine bedeutende Vertheuerung vieler Waaren, die zum täglichen Gebrauche dienen. Diese Besorgniß ist aber ungegründet und kann sich höchstens nur auf französische Weine erstrecken, die allerdings im Zollverein etwas hoch besteuert, aber im Ganzen auch nur als Luxusartikel zu betrachten sind, namentlich was Champagner und feine Bordeaux-Weine betrifft.

2. Die Trave und Lübeck.

Die Trave war lange Jahre hindurch für die Schiffahrt von Lübeck insofern von keiner besondern Bedeutung *), als die größeren Seeschiffe nicht bis Lübeck herauf kommen konnten, sondern ihre Ladung zu Travemünde (2 $\frac{1}{2}$ M. unterhalb Lübeck) löschen und durch Leichter-schiffe heraufbringen lassen mußten.

Erst in den 4 letzten Jahren hat Lübeck die Vertiefung und Grablegung der Trave mit Nachdruck betrieben und

*) Die Trave entspringt bei dem Dorfe Gieseltrabe im Fürstenthum Lübeck, tritt in den Werdersee, nimmt bei Oldesloe das Flüßchen Beste auf und fließt in 2 Armen westlich an Lübeck vorbei nach Travemünde. Ihre ganze Länge beträgt 14 Meilen (von Lübeck bis Travemünde 2 $\frac{1}{2}$ Meile). Oberhalb Lübeck, von Oldesloe bis zur Lübecker Schiffbrücke (Obsterbrücke), ist sie nur für flache Fahrzeuge (Kähne) schiffbar. Des Nachts wird die Trave bei Lübeck durch Balken (sogen. Bäume) geschlossen. $\frac{3}{4}$ Meilen unterhalb Lübeck ist die Herrenfähre, wohin ein schöner Weg von hohen Linden und Ulmen beschattet, führt, mit reizenden Landschaften und üppiger Waldung zu beiden Seiten. Von Travemünde geht eine Fähre hinüber ins Mecklenburgische.

Die Wackenitz (Abfluß des Rageburger Sees) fließt auf der Ostseite von Lübeck durch den Krähenteich und den Mühlenteich, und von da durch die Schleusen der Stadtmühle (auf dem Damm) in

bereits einen schönen Erfolg erzielt. In den Jahren 1850/51 verwilligte es dafür 664000 Mark und fast eben so viel war noch für die Jahre 1852/54 veranschlagt. Im Jahre 1850 wurde ein neuer Dampfbagger in England angekauft, der mit den 2 älteren Dampfbaggern und 6 Handbaggermaschinen ununterbrochen arbeitet. Im Jahre 1851 hob der neue Dampfbagger über 6,000,000 Cubikfuß festen Boden aus, und die beiden ältern Dampfbagger und die Handbagger in den Jahren 1850/51 über 13,000,000 Cubikf., wobei eine große Zahl alter Pfähle, Steine und selbst Schiffstrümmer zum Vorschein kamen.

Am 26. Mai 1851 wurde der neue Trave=Durchstich an der Herrenfähre eröffnet.

Durch diese Arbeiten ist das Fahrwasser der Trave zwischen Travemünde und Lübeck bereits von 14 auf 17

die Trave. Die Länge derselben beträgt nahe an 3 M. Die Wadenitzer Holzschiffe befahren die Wadenitz und den Rageburger See. Der Hafen von Wadenitz wird bei der Schafferei durch einen Baum geschlossen. Ein großer Wirthschaftsgarten mit Sommertheater und Glasfaal befindet sich an der Wadenitz vor Lübeck. Aus der Wadenitz wird Lübeck durch 2 besondere Werke (Brauerkunst und Bürgerkunst) mit Wasser versorgt, mittelst durch Wasserräder getriebene Druckwerke, worüber eigens angestellte Kunstmeister die Aufsicht führen.

Die schiffbar gemachte Stecknitz ist ein Ausfluß des Möllner Sees, der sich bei Genen in die Trave ergießt. Der Stecknitz-Kanal (1391 — 1398 erbaut) ist einer der ältesten in Europa. Er ist $9\frac{1}{2}$ Meilen lang, hat 13 Schleusen und ist durch die Delvenau bei Lauenburg mit dem Möllner See verbunden.

Von Lübeck bis in den Möllner See steigt er $37\frac{1}{2}$ Fuß,
 von da bis zum Scheitelpunkt $17\frac{1}{2}$ „
 und fällt dann in die Elbe $40\frac{1}{2}$ „

(Siehe Elbe).

bis 18 Fuß Tiefe, die Breite von 150 auf 300 Fuß gebracht und der Nullpunkt des Travemünder Pegels um 12 Fuß gesenkt (am 18. Oct. 1851).

Was man noch vor 1848 für unmöglich gehalten, ist jetzt geschehen, nämlich daß große Dampfer bis Lübeck herauf kommen und man oft in dem geräumigen Lübecker Hafenbecken 7 bis 8 Seedampfer neben einander liegen sieht.

Folgendes war der höchste und niedrigste Wasserstand in den Jahren 1850 und 1851:

Zu Lübeck: Höchster Stand:		Niedrigster Stand:	
1850.	1851.	1850.	1851.
am 25. Oct. 17';	31. Oct. 16' 6";	20. Aug. 7' 2";	19. Oct. 8' 9".

Zu Travemünde:
am 25. Oct. 19'; 31. Oct. 20' 6"; 20. Aug. 9' 6"; 19. Oct. 12' 8".

Der durchschnittliche Wasserstand war:

		1850.	1851.
am Lübecker	Pegel	12' 1"	12' 3".
am Travemünder	"	14' 2"	14' 3".*)

Das Städtchen Travemünde (mit 1800 E.) hat durch diese Vertiefung bedeutenden Abbruch erlitten, da die Seeschiffe nicht mehr in Leichterschiffe zu laden brauchen oder doch nur in seltenen Fällen. Selbst die Sandbank von Travemünde (Plate) hat jetzt 17 F. Normaltiefe.

Travemünde hat eine Boots-Anstalt (mit 12 Booten und 1 Commandeur), einen 110 Fuß hohen Leuchtturm (seit 1827) und eine Seebad-Anstalt.

*) Im Jahr 1848 war der mittlere Wasserstand dem von 1850 gleich, im Jahr 1849 um 2 Zoll höher.

Durch seine neue Eisenbahn (Lübeck-Büchener Bahn, am 15. Oct. 1851 eröffnet,) steht Lübeck mit Hamburg und Berlin nun in directer Verbindung und dadurch auch mit dem Innern von Deutschland, sowie mit Belgien, Frankreich und der Schweiz. Diese Bahn durchschneidet das fruchtreiche Herzogthum Lauenburg fast seiner ganzen Länge nach. Auf derselben geht jetzt viel Getreide nach Hamburg, namentlich aus den Städtchen Mölln und Ragenburg, die von jeher einen bedeutenden Kornhandel besitzen. Im Jahr 1852 wurden auf der Lübeck-Büchener Bahn 795896 Ctr. Güter befördert, hin und her.

Eine Verlängerung der Lübecker Bahn mit einer Eisenbahnbrücke über die Elbe (bei Lauenburg) ist im Plan und wird hoffentlich auch zur Ausführung kommen.

Der Anschluß an den deutschen Zollverein ist für Lübeck eine Lebensfrage. Bleibt Lübeck außer der Zolllinie und Mecklenburg tritt dem Zollverbände bei, so gewinnt R o s t o c k (das nun ebenfalls eine Eisenbahn nach Hamburg und Berlin besitzt), in seinen Beziehungen zum innern Deutschland, und wird der Hauptmarktplatz für die Ostsee werden. Das können die umsichtigen Lübecker Kaufleute nicht wollen, oder man müßte an ihrem Streben und an ihrer richtigen Auffassung der handelspolitischen Verhältnisse gänzlich irre werden.

Lübeck's directer Seehandel hat zwar (wie bereits oben bemerkt) die große Bedeutung nicht mehr wie früher; doch würde man sehr irren, wenn man glauben wollte, daß die reichen Lübecker Rheder müßig säßen. Im Gegen-

theil zeigen sie sich unternehmend und regsam als Frachtführer im Zwischenhandel*) in entfernten Ländern. Lübecker Schiffe befördern den Verkehr von einem fremden Lande zum andern, nicht bloß in Europa, sondern auch in Amerika, und rivalisiren hierin mit den Engländern und Amerikanern, ja sie erhalten nicht selten den Vorzug (mit den übrigen deutschen Schiffen der Nord- und Ostsee) vor denen anderer Nationen, wegen ihres guten Baues und ihrer billigen Fracht und tüchtigen Seemannschaft. Die Zahl der im Zwischenhandel (in indirecter Fahrt) beschäftigten Lübecker Schiffe betrug im Jahr 1850: 122 von 14950 $\frac{1}{2}$ Last., 1851: 147 von 17341 $\frac{3}{4}$ Last, (also mehr wie im directen Handel). Am wichtigsten im auswärtigen Handel sind für Lübeck England, Rußland, Frankreich, Nordamerika und Brasilien.

In dem Verkehr der Ostsee nimmt Lübeck unter den deutschen Häfen noch immer den ersten Rang ein, besonders

*) Der Zwischenhandel ist der Uebergang zum Eigenhandel, England vermittelte auch Anfangs nur den Zwischenhandel, suchte aber bald mit den Erzeugnissen seines Gewerbleißes die Rohprodukte der Amerikaner zu bezahlen.

Nur den einheimischen Handel erst gehoben, der auswärtige folgt dann von selbst. Schon Heeren sagt, mit klarem Blick in die Bevölkerungsverhältnisse: „Lebhafter inländischer Handel, der am meisten die Industrie befördert, ist stets die sicherste Grundlage des Nationalreichthums und durch ihn des auswärtigen Handels. Der Gang von diesem hängt größtentheils von äußern Umständen und Verhältnissen ab, die sich nicht bestimmen lassen; der innere Verkehr aber ist bloß das Werk der Nation und geht nur mit ihr selbst zu Grunde.“ (Siehe Heeren Ideen über Politik, Verkehr und Handel der alten Welt, 2r Band, Seite 164.)

auch als rascher und bequemer Abgangspunkt nach dänischen, schwedischen und russischen Häfen. Dreimal wöchentlich fahren Dampfer nach Dänemark (Copenhagen)*) und Schweden, einmal wöchentlich nach Petersburg und einmal nach Riga. Seit dem Sommer 1853 fährt auch ein Dampfschiff von Lübeck nach Finland (Abo und Helsingfors). Die 2 eisernen Dampfer (die Trave und die Neva), die zwischen Petersburg und Lübeck unter Lübeck'scher Flagge fahren, sind von 220 Pferdekraft und von Lübecker und Petersburger Kaufleuten für gemeinschaftliche Rechnung erbaut, wozu die deutschen Handlungshäuser in Petersburg thätig mitwirkten. Der Weg von Hafen zu Hafen wird durchschnittlich in 70 Stunden zurückgelegt, d. h. von Stadt zu Stadt, denn die Dampfer legen weder in Travemünde noch in Kronstadt an. Jetzt ist die Fahrt durch die Kriegsverhältnisse unterbrochen.

*) Der Dänische Ausfuhrhandel (Bieh, Fleisch, Speck, Butter, Käse, Gerste u. s. w.) wird meist von Lübecker und Hamburger Kaufleuten für eigene Rechnung betrieben. Copenhagen und Flensburg haben keinen bedeutenden selbstständigen Handel mehr. Was dort noch von überseeischem Handel besteht, ist mit den Dänischen Westindischen Inseln, in Zucker, Rum &c. und selbst dieser Verkehr ist ziemlich matt (im Jahr 1852 giengen bloß 5 Schiffe von 488 Last dahin ab), da die gleichen Artikel u. a. Colonialwaaren billiger über England und Hamburg bezogen werden. Ob die neue Eisenbahn, die jetzt für englische Rechnung von Tönningen nach Flensburg gebaut wird, hierin eine bedeutende Aenderung hervorbringen wird, ist zweifelhaft, denn diese Bahn führt weder durch ein reich consumirendes noch produziendes Land, und die Versuche, den Handel nach solchen Punkten hinzuziehen, sind fast noch immer ohne Erfolg geblieben.

Fortsetzung.	Angekommen:				Abgegangen:			
	1852.		1853.		1852.		1853.	
Unter	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Dänischer	319	10441	299	8939.	319	10026	298	8925.
Lübecker	86	9030	134	13580.	103	10620	125	12801.
Mecklenb.	38	2742	35	2451.	44	3382	36	2677.
Preussischer	34	2085	22	1078.	39	2731	21	903.
Holländischer	42	1279	28	1166.	45	1875	29	1201.
Hannover.	23	792	26	861.	23	814	28	859.
Englischer	8	529	2	104.	8	529	2	104.
Norweg.	4	188	7	238.	4	188	7	288.
Hamburger	4	143	7	279.	7	1171	11	1513.
Französischer	1	42	7	510.	1	42	7	510.
Sachsenburg.	1	30	4	174.	1	30	4	174.
<hr/>								
	1022	63569	1018	60762.	1064	68293	1004	61007.
Zm Jahr 1851	1096	64598 ¹ / ₂ .			1091	63746.		
„ „ 1850	1153	71020.			1154	71605.		

2. Küstenfahrzeuge.

	Angekommen:				Abgegangen:			
	1852.		1853.		1852.		1853.	
Unter	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.	Sch.	Last.
Lübecker Flagge	20	194	16	385.	20	194	16	385.
Fremder	173	472	154	386.	173	472	154	386.
<hr/>								
	193	666	170	771.	193	666	170	771.
Zm Jahr 1851	165	853.			163	798.		
„ „ 1850	182	801.			182	801.		

Demnach Abnahme in der Gesamt-Schiffe- und Lastenzahl, aber bedeutende Zunahme der Lübecker Flagge.

Bei der Dampfschiffahrt hat der Verkehr mit Rußland abgenommen, dagegen der Verkehr mit Schweden, Norwegen und Dänemark zugenommen.

Der Herkunft nach kamen nach Lübeck im Jahr 1851:

	Segelschiffe von Lasten.	
von Petersburg	16	1192
„ Reval	42	2983
„ Libau und Reval	9	406 ¹ / ₂
„ Finnland	105	7722 ³ / ₄
„ Schweden	202	11734
„ Dänem. u. Schlesw. Holst.	246	3967
„ Norwegen	13	368 ¹ / ₂
„ England	138	10185 ¹ / ₄
„ Preußen	109	4137 ¹ / ₂
„ Holland und Belgien	13	560
„ Frankreich	15	1349
„ Rostock und Wismar	15	217 ³ / ₄
„ Hamburg und Bremen	17	478 ³ / ₄
„ Amerika	1	90 ¹ / ₂
	<u>941</u>	<u>45392¹/₂</u>

	Dampfschiffe von Lasten.	
von Petersburg	27	4849
„ Riga	1	56
„ Stockholm, Calmar u. Istad	29	3149 ¹ / ₂
„ Norköping u. Malmö	4	669
„ Copenhagen u. Gothenburg	30	4890
„ Copenhagen u. Malmö	38	1976
„ Copenhagen	18	2894
„ Abo und Helsingfors	6	696
„ Stettin	2	26 ¹ / ₂
	<u>155</u>	<u>19206</u>

Zusammen 1096 Schiffe von 64598¹/₂ Lasten.

(Im J. 1852 waren es: 1022 Sch. von 63569 Lasten, worunter 193 Dampfschiffe von 23379 Lasten.)

Außer den 165 Küstenfahrz. v. 853 L.

kamen	334 offene Fahrz.	„ 5268 „	von Travemünde u. dem Revier,
	139 „	„ 1869 „	von Dassow und Schönberg.

Zuf. im		
J. 1851.	638	7990
i. J. 1851	528	4915

Gesamtlastenzahl der Seeschiffe und der offenen Fahrzeuge:
 im Jahr 1851 72588 Last.
 im Jahr 1852 68484 „

Unter Revier versteht man den Lauf der Trave von der Stadt Lübeck bis zur Ostsee. Dassow ist eine kleine Mecklenburgische Stadt, 2 Meilen unterhalb Lübeck an einer weiten Bucht, welche die Trave kurz vor ihrer Mündung in die Ostsee macht, und steht unter Lübeck'scher Hoheit, daher auch dort kein Seehandel und keine Schifffahrt getrieben werden dürfen, und alle Schiffe (mit einzelnen Ausnahmen) in Lübeck ausladen müssen.

Zu den Hauptartikeln der Einfuhr zur See in Lübeck gehörten im Jahr 1851:

129177 (?) Tonnen Steinkohlen aus England,	
253891 Viertel Wein,	
7275 Flaschen „	
83437 Viertel Rum,	
10798 Ctr. Zucker	(u. 44115 Ctr. zu Land)
3512 „ Caffee	(„ 32920 „ „ „)
1694 „ Butter	(„ 8860 „ „ „)
76464 „ Eisen	(„ 1146 „ „ „)
6397 „ Eisenblech	(„ 1891 „ „ „)

10584 Ctr. Fabrik- u. furze	Waaren	(u. 47577 Ctr. zu Land)
35241 „ Glas u. Steingut	(„ 8657 „ „ „)	
3692 „ Feinewaaren	(„ 1442 „ „ „)	
3485 „ Reis	(„ 5079 „ „ „)	
141233 „ Syrup	(„ 2330 „ „ „)	
945 „ Tabak u. Cigarren	(„ 14320 „ „ „)	
20363 „ Hanf,		
19808 „ Pottasche, u. s. w.		

Die Einfuhr zu Lande und auf dem Stecknig-Kanal, der Obertrave und der Wakenig betrug in Lübeck in den Jahren 1851 und 1852 504633 Ctr. und 560474 Ctr. Davon kamen

	1851.	1852.	
	Fuhre m. Ctr.	Fuhre m. Ctr.	
Frachtfuhren von Hamburg und Altona	1157 170158	436 39253	} Abnahme.
Frachtfuhren von Mecklenb., Preußen, Sachsen u.	554 34157	136 8551	
Eisenbahnzüge	231 41240	1098 269192	} Zunahme.
Canal-Schiffe auf der Stecknig von Hamburg und Lauenburg	210 113858	225 112989	
Fahrzeuge v. d. Ober-Trave	180 80192	135 64607	
Wakenigböte i. J. 1851 73	} — 65028	} — 65882	
i. J. 1852 82			
Landfuhren und Posten			
	<hr/> 504633	<hr/> 560474	Zunahme.

Hierin sind Getreide, Rapssaat, Brennholz, Butter, Käse u., welche aus der Umgegend mit Landfuhren einge-

führt werden, nicht begriffen, da diese Artikel keinem Zoll unterliegen, mithin auch keinerlei Angaben unterworfen sind.

Der Werth von Lübeck's Ein- und Ausfuhr läßt sich zur Zeit noch nicht genau bestimmen, da, wie oben bemerkt, viele Artikel bei der Einfuhr keinem Zoll unterliegen und die Ausfuhr ganz frei ist.

In den Jahren 1834 bis 1843 schätzte man den ungefähren Werth der Einfuhr durchschnittlich auf Courant-Mark *) 40,360,000 des Jahrs. Davon zur See C.M. 10,100,000, zu Land C.M. 30,260,000. Etwa $\frac{1}{3}$ fiel auf den Durchgang.

*) Die Lübeck'sche Courant-Mark wird in Lübeck und Hamburg zu 16 Schillinge gerechnet und ist gleich $12\frac{1}{4}$ Sgr. oder circa 43 fr. rheinisch; die Hamburger Banco-Mark circa $15\frac{1}{4}$ Sgr.

Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg in den Jahren 1850, 51 und 52.

Nach Hamburger Angaben. (Siehe Tabellarische Uebersichten des
handelsstatist. Bureaus in Hamburg.)

Die Ausfuhr Lübecks nach Hamburg betrug dem Werthe
nach: 1850 1851 1852
B.M. 5,433820. B.M. 4,274490. B.M. 5,225050.

Die Einfuhr Lübecks von Hamburg betrug dem Werthe
nach: 1850 1851 1852
B.M. 18,403300. B.M. 13,882180. B.M. 13,535640.

Sonach hätte Lübecks Einfuhr von Hamburg in den
Jahren 1851 und 1852 bedeutend abgenommen (gegen
1850), wobei jedoch die im Jahr 1850 stattgefundenen
beträchtlichen Sendungen von edlen Metallen und Baar-
schaften (für Schweden und Rußland) in Anschlag zu
bringen sind.

Im Jahr	1847	betrug die Ausfuhr	nach Hamburg	4,143740	B.M.
" "	1848	" "	" "	4,848800	"
" "	1847	" "	Einfuhr von Hamburg	29,989880	"
" "	1848	" "	" "	17,824370	"

Unter der Einfuhr im Jahr 1847 befanden sich eben-
falls über die **Hälfte** Silberbarren und edle Metalle,
nämlich für B.M. 15,071830.

Im Jahr 1852 gingen (dem Werthe nach)

von Lübeck nach Hamburg:

mit der Lübecker Eisenbahn B.M. 4,567240,

mit Frachtfuhren „ 153900,

auf dem Stecknig-Kanal . . „ 503910,

B.M. 5,225050,

von Hamburg nach Lübeck:

mit der Lübecker Eisenbahn B.M. 9,898020,

mit Frachtfuhren „ 2,062220,

auf dem Stecknig-Kanal . . „ 1,575400,

B.M. 13,535640.

In Lübeck ist auch ein bedeutender Handel in Holz, wovon jetzt vieles auf der Eisenbahn nach Hamburg geht. (Vergl. damit Hamburgs Handelsbeziehungen zu Lübeck in der 3. Abtheil. „Elbe.“) Die Entfernung von Lübeck nach Hamburg beträgt zu Lande 6 Meilen, nach Kiel 10½ Meilen.

Ueber den Hafen und die Schifffahrt von Kiel s. **Elbe.**

Verkehr zwischen Lübeck und Schweden im Jahr 1847. *)

Die Einfuhr in Schweden von Lübeck betrug im Jahr 1847 11,171000 Thlr. S. B. (worunter 2,800026 Thlr. Spc. für Rechnung der schwedischen Bank).

Die Ausfuhr aus Schweden nach Lübeck im Jahr 1847 1,098000 Thlr. S. B.

*) Nach der Mittheilung des Commerz-Collegiums zu Stockholm vom 20. Dez. 1848.

Die Hauptartikel der Einfuhr von Lübeck waren:

381179	Pfd.	Caffee,
98032	Kannen	Wein,
330508	Pfd.	Wolle,
390571	"	Häute (trockene),
11640	"	" (gesalzene),
27267	"	Manufakturw., wollen,
182135	"	" halbwoollen,
95969	"	" Baumwollen,
12375	"	" seiden u. halbseiden,
40870	"	Seide (rohe),
10650	"	Baumwolle,
194150	"	Baumwollgarn, weißes,
47420	"	" rothes, &c.

Die Hauptartikel der Ausfuhr nach Lübeck waren:

22000	Schiff-Pfd.	Eisen (Stangen),
543	"	" Nägel,
780	"	" Platten,
437	"	" Band und Stab,
1389	"	Kupfer (gereinigt),
1506	"	Stahl,
44010	Pfd.	Papier,
5237	Tonnen	Roggen,
1158	"	Weizen,
1500	"	Hafer,
219	"	Gerste,

Ferner Bauholz, Bretter &c.

Von Lübeck kamen nach Schweden direct:

im J.	schwed. Sch.	Last	Sch.	Last
1847	138	v. 3487 belad. u.	39	v. 1567 in Ballast,
1846	159	" 3734 " "	45	" 1480 " "
1845	140	" 3337 " "	68	" 2516 " "
1844	150	" 3910 " "	58	" 2525 " "
1843	156	" 4010 " "	75	" 2715 " "

Von Schweden gingen nach Lübeck direct:

im J.	schwed. Sch.	Last	Sch.	Last
1847	162	v. 4426 belad. u.	9	v. 86 in Ballast,
1846	188	" 5096 " "	15	" 156 " "
1845	193	" 5673 " "	14	" 184 " "
1844	195	" 6188 " "	10	" 122 " "
1843	222	" 6723 " "	12	" 112 " "

Schwedische Schiffe kamen von auswärts nach Lübeck:

	schwed. Sch.	Last	u. in Ballast
1847	19	beladen v. 1101	— zu — £.
1846	5	" " 199	2 " 25 "
1845	9	" " 389	1 " 9 "
1844	6	" " 337	3 " 61 "
1843	7	" " 302	1 " 48 "

Von Lübeck gingen nach auswärts:

	schwed. Sch.	Last	Last
1847	2	92 beladen u.	6 v. 295 in Ballast,
1846	3	123 " "	3 " 142* " "
1845	4	155 " "	5 " 244 " "
1844	3	99 " "	3 v. 164 " "
1843	7	302 " "	4 " 171 " "

Der Schwedische Handel mit den nordischen Staaten
betrug im Jahr 1847 von und nach:

Lübeck	Thlr. 11,171000	Thlr. 1,098000	Schw. Bco.
Großbritannien	3,503000	9,684000	„ „
Dänemark u. Herzogthümer	1,647000	5,231000	„ „
Preußen	186000	2,383000	„ „
Rußland	1,517000	156000	„ „
Mecklenburg	42000	618000	„ „
Hamburg	552000	145000	„ „
Bremen	113000	479000	„ „
Hannover u. Oldenburg .	—	126000	„ „

Sonach mit Lübeck am bedeutendsten von allen.

Verkehr zwischen Lübeck und Holland in den Jahren 1846 u. 1847.

(Siehe Lübeck'sche Blätter vom 21. Januar 1849.)

	Schiffe	Von Lübeck nach Holland gingen:		Von Holland kamen nach Lübeck:	
		1846	1847	1846	1847
Lübecker		1	—	1	—
Holländ.	„	6	6	4	3
Preuß.	„	—	1	—	—
Hannover.	„	3	1	—	—
Oldenburger	„	—	1	1	—
Dänische	„	—	2	—	—
		<u>10</u>	<u>11</u>	<u>6</u>	<u>3</u>

Einfuhr von Holland :

	1846		1847	
	Pfd.	im Werth v.	Pfd.	im Werth v.
Käse	44384	fl. 15534.	41259	fl. 14440
Kaffee	39555	„ 17404.	13693	„ 6024
diverse Artikel	—	„ 29093.	—	„ 28987
		<hr/>		<hr/>
Gesammtwerth		fl. 62031.		fl. 49451

Ausfuhr nach Holland :

	1846		1847	
	Last	im Werth v.	Last	im Werth v.
Weizen	—	fl. — —	14	fl. 4200
Roggen	158	„ 31600.	137	„ 27400
Buchweizen . . .	41	„ 9020.	31	„ 6820
Rapsfaat	22	„ 7040.	52	„ 16640
	Pfd.		Pfd.	
Theer	73847	„ 5539.	145067	„ 10880
diverse Artikel	—	„ 3485.	—	„ 5384
		<hr/>		<hr/>
Gesammtwerth: Holländ.		fl. 56684.		fl. 71324

1 Last Getreide in Lübeck wird zu 96 Scheffel oder 8 Drömt gerechnet. $3\frac{1}{4}$ Lübecker Scheffel = 2 Preuß. oder circa 3 Rostocker Scheffel.

Lübeck's Verkehr mit England besteht hauptsächlich in der Einfuhr von Steinkohlen, Eisen und Colonialwaaren, und in der Ausfuhr von Getreide, Theer, Holz u. s. w.

Zu erwähnen ist hier noch der kleine Hafen Neustadt in der Nähe von Lübeck (bei Gutin in einer schönen Bucht), der ein ziemlich bedeutendes Getreidegeschäft hat. Im Jahr 1846 kamen hier an: 731 Schiffe von 6508½ Last und gingen ab: 732 Schiffe von 6544 Last, meist

kleine Küstenfahrer. Die Einfuhr besteht aus Steinkohlen, Eisen u. Im Jahr 1846 wurden 8869 Tonnen englische Steinkohlen hier eingeführt. (Neustadt gehört zu Holstein.)

Lübeck's Rhederei.

Am 31. Dez. 1852 bestand solche aus 68 Seeschiffen von 6823 $\frac{3}{4}$ Last zu 4120 Pfd. und 5 Seedampfern.

Am 31. Dez. 1853 aus: 65 Schiffen von 6085 $\frac{1}{4}$ Last. Darunter gekupferte 6, mit Metallbeschlag 7, mit Zinkbeschlag 4.

Der Gattung nach waren es:

- 7 Barkschiffe,
- 26 Briggen,
- 23 Schooner,
- 3 Galleassen,
- 5 Schaluppen,
- 1 Yacht.

Im Jahr 1853 gingen verloren 2 Sch. von 180 £.,
 verkauft wurden 4 " " 363 "
 und 1 Flußdampfer,

 zus. 7 Sch. von 543 £.

Neugeb. wurd. 3 Sch. v. 146 $\frac{1}{2}$ £.,
 angef. wurde 1 " " 100 "

 4 Sch. von 246 $\frac{1}{2}$ £.

folglich Abnahme im J. 1853 3 Sch. von 296 $\frac{1}{2}$ £.

Im Bau waren jedoch am 31. Dez. 1853:

- 2 Fregatschiffe von 700 u. 600 L.,
- 2 Barkschiffe „ 400 „ 350 „

An Dampfschiffen besaß Lübeck am 31. Dez. 1852:

- 5 Seedampfer, 3 Flußdampfer, 3 Dampfbagger.

Die Flußdampfer fahren zwischen Lübeck und Travemünde. Von den Seedampfern geht einer von 160 Pferdekraft (Lübeck) zwischen Lübeck, Copenhagen und Gothenburg; 2 (Trave und Nawa) von 220 und 160 Pferdekraft fahren zwischen Lübeck und Petersburg, 1 (Riga-Lübeck) von 120 Pferdekraft zwischen Lübeck und Riga, 1 (Hengist) von 60 Pferdekraft, Schraubenschiff, zwischen Lübeck und Finland. (Vergl. damit S. 305 und 306).

Außerdem unterhalten eine regelmäßige Fahrt auf Lübeck: 4 schwedische Dampfschiffe und 1 dänisches Dampfschiff.

Von den schwedischen fahren

- 2 zwischen Lübeck, Stockholm, Ystad und Calmar,
- 1 „ „ „ „ „ und Norköping,
- 1 „ „ „ „ „ Copenhagen u. Malmö.

Lübecker Schiffe im Auslande.

Von den Lübecker Segelschiffen befanden sich am 1. Jan. 1852

- 1 Sch. v. 246 L. in Bahia,
- 2 „ „ 289 „ „ Buenos-Ayres,
- 1 „ „ 149 „ „ Porto Grande (Brasilien),
- 3 „ „ 387 „ „ Rio de Janeiro,
- 1 „ „ 175 „ „ Newyork,
- 1 „ „ 166 „ „ Lima, (Callao)

1	Sch. v.	156	v.	in	Balparaiso,	
1	"	"	70	"	"	Eschesme,
1	"	"	154	"	"	Cephalonia,
1	"	"	85	"	"	Bordeaux,
1	"	"	228	"	"	Newcastle,
1	"	"	83	"	"	Christiania,
2	"	"	203	"	"	Copenhagen,
1	"	"	92	"	"	Hamburg,
2	"	"	155	"	"	Danzig,
1	"	"	27	"	"	Libau,
1	"	"	83	"	"	Reval,
2	"	"	117	"	"	Riga,
1	"	"	66	"	"	Stettin,
33	"	"	2809	"	"	Lübeck.

Auf der Reise (d. h. unterwegs) waren am 1. Jan. 1852:

nach	Montevideo	1	Sch. v.	124	ℓ.,
"	Rio de Janeiro	1	"	"	142 "
"	Bordeaux	1	"	"	124 "
"	Triest	1	"	"	161 "
"	Antwerpen	1	"	"	72 "

Assicuranz-Gesellschaften in Lübeck.

Im Jahr 1853 zählte Lübeck 5 Gesellschaften für Seegefahr. Ferner 3 Gesellschaften für Land- und Wassertransport (die Berliner, Triester und Düsseldorfer); für Feuergefähr 5 einheimische und 16 auswärtige Gesellschaften, und für Lebensversicherung 19 Gesellschaften.

Für Handlung und Schifffahrt bestehen (bis zur Errichtung einer Handelskammer, die für Lübeck sehr nöthig und allgemein gewünscht wird,) einstweilen noch 2 sogenannte Commissionen: 1) eine Senats-Commission und 2) ein Commerz-Collegium.

Die Lübecker Navigationsschule wurde im Jahr 1808 von der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit gestiftet.

In jedem größern deutschen Seehafen findet man eine Navigationsschule, die aber meist nur zur Bildung der Untersteuerleute dienen. Für die Bildung von Obersteuerleuten und Schiffsführer (Capitäne) sollte an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine Centralschule für die Handelsmarine eingerichtet und darin die für jede Stufe des seemannischen Berufs nöthigen Kenntnisse gelehrt werden.

Lübeck's Haupt handelsartikel sind: Wein, Theer und Tabak. Zu Lübeck findet man große Kellerräume, namentlich für französische Weine, und dicht an der Trave, auf

dem ehemaligen Wall, wo jetzt ein schöner Spaziergang mit Aussicht über Stadt und Hafen, liegt der Theerhof, wohl der größte in ganz Deutschland.

An dem Marktplatz steht noch das alte hansische wappenverzierte Rathhaus, dessen Schwibbogen und halbarabische Fensterwölbungen an Venedig erinnern. Auch an Kirchen und alten Wohngebäuden besitzt Lübeck noch viel steinernen Schmuck, die Ueberbleibsel einer freien großen Vorzeit, namentlich des 14ten Jahrh., wo Lübeck die Schiedsrichterin der nordischen Krone und Herrscherin der Ostsee war. In London besaß Lübeck lange Zeit hindurch (mit Hamburg und Bremen gemeinschaftlich) den alten Hanseatischen Stahlhof, der im Januar 1853 an die Actiengesellschaft des neuen Victoria-Docks für 72000 £. Strl. verkauft wurde. Dieser Stahlhof war das letzte ausländische Contor der deutschen Hansa, aber bloß Privateigenthum der 3 übrig gebliebenen Hansestädte, ohne die geringste handelspolitische Bedeutung. Auch in Antwerpen besitzen noch die 3 Hansestädte Grundeigenthum aus früherer Zeit.

Zu Lübeck's Fabriken von Bedeutung gehören mehrere Tabaks- und Cigarren-Fabriken, eine Eisengießerei und Eisengußwaaren-Fabrik, eine Messing- und Stahlwaaren-Fabrik, eine Fortepiano-Fabrik, eine Lederlackir-Fabrik, eine Portefeuille-Fabrik u.

Lübeck zeichnet sich auch besonders durch seine zahlreichen Armen- und gemeinnützige Anstalten und gute Schulen aus, die in den „Topographischen und Localnotizen über Lübeck, redigirt von dem Verein für Lübeck'sche Statistik. Lübeck

1852" verzeichnet stehen und wovon ich hier im Vorbeigehen einen kurzen Ueberblick gebe.

An der Spitze steht „die Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit“ (seit 1789), von der folgende 15 Zweiganstalten gebildet wurden:

1) Rettungsanstalt; 2) Industrieschule für dürftige Mädchen; 3) Schullehrer-Seminar; 4) Singklasse für angehende Volksschullehrer; 5) Spaar- und Anleihenkasse; 6) Verein für Lübeck'sche Geschichte; 7) Kleinkinderschulen; 8) Taubstumm- und Blindenanstalt; 9) Gewerbsaus-schuf; 10) Verein für Lübeck'sche Statistik; 11) Seemanns-kasse; 12) Gewerbschule; 13) Verein für entlassene Straf-gefangene; 14) Turnanstalt; 15) Navigationschule seit 1808, welche im Jahr 1825 als öffentliche Schule vom Senate übernommen wurde.

Armenanstalt: der Zweck derselben ist möglichste Verhütung der Armuth, Unterstützung der Dürftigen, Pflege und Heilung der Kranken und nöthiger Unterricht der un- vermögenden Jugend in 2 Armenschulen. Die Verwal- tung dieser Anstalt wird von 3 Senatoren und 38 Bür- gern besorgt. Letztere sind in 38 Stadtbezirke vertheilt und in 4 Hauptdistrikte mit Arzt, Wundarzt und Apotheke; Weiblicher Armenverein für die ihm von den Ar- menpflegern schriftlich empfohlenen Armen; Armenhöfe: (seit 1612, 1618, 1639, 1645, 1727) für Wittwen und Jungfrauen, die, außer freier Wohnung, auch zum Theil einiges an Geld, Holz &c. erhalten; Armenhäuser in den Landbezirken (und in der Stadt) für arme Frauen;

St. Johannis Jungfrauenkloster (noch aus dem 12ten Jahrhundert) für 36 Jungfrauen, wovon 16 im Stifte selbst wohnen. Die jährl. Einkünfte dieses Klosters betragen an 40000 M. B.; Brigittenstiftung (seit 1534) Versorgungsanstalt für 12 Frauenzimmer, gegen Einkaufsgeld; St. Annen = Armenhaus (St. Annen-Kloster) seit 1502, Straf- und Besserungshaus, und zugleich Versorgungsanstalt für Arme und solche, die an unheilbaren Schäden leiden; Hospital zum heil. Geist (aus dem 13ten Jahrhundert), Versorgungshaus für 150 alte Personen beiderlei Geschlechts. Die jährl. Einkünfte belaufen sich über 50000 M. B. Aus seinem Ueberschusse steuert es zur Unterhaltung anderer Wohlthätigkeitsanstalten bei; Freiwilliges Arbeitshaus (1846) mit Benutzung der Gebäude des alten Waisenhauses; Waisenhaus (1806 neu erbaut) für 150 vaterlose eheliche Kinder; Kinderpfleganstalt (1845); Rettungshaus für Verwahrloste: Privatanstalt nach dem Muster des rauhen Hauses in Hamburg; Taubstummen- und Blindenanstalt (seit 1834); Irrenhaus (1787 neu erbaut), mit 28 Zimmern und 2 Sälen und Wohnung für den Aufseher; Allgemeines Krankenhaus (1850) gegen Bezahlung, die für die Dürftigen von den betreffenden Behörden und Corporationen geleistet wird; die Siechenhäuser: für Männer (1849 gest.), für Männer und Frauen (1850).

Außerdem bestehen in Lübeck viele Vermächtnisse für Studirende, hülfsbedürftige Wittwen und Jungfrauen,

Kranke, arme Schulkinder, treue Dienstboten u. Dieselben werden von besondern Vorstehern unter Aufsicht der Central-Armen-Deputation verwaltet.

An Unterrichts-Anstalten besitzt Lübeck, außer seinem Catharinen-Gymnasium (seit 1530 mit 4 Professoren und 9 Hülflehrern, das auch von Ausländern besucht wird), mehrere Volksschulen, nämlich 2 Mittelschulen für Knaben und 2 für Mädchen und 4 niedere Schulen für Knaben und 4 für Mädchen; die Domschule mit einer niedern Schule für Knaben und 1 für Mädchen. Sodann mehrere Armentschulen, nach dem Muster der niedern Schulen (darunter auch 2 Privat-Armentschulen): Fabrik-schulen für Knaben, die in Fabriken arbeiten (Freischulen), und mehrere Privat-Erziehungsanstalten. (Wie sehr steht noch Frankfurt a. M. in der Zahl der öffentlichen Schulen, bei einer doppelten Seelenzahl, gegen Lübeck zurück!)

An guten Büchersammlungen ist Lübeck ebenfalls reich. Die Stadtbibliothek (1620 gest. in dem Gebäude der Katharinenkirche), zählt an 50000 Bände. Außer derselben bestehen noch folgende Bibliotheken: 1) Die Bibliothek der Gesellschaft zur Beförderung gem. Thätigkeit; 2) die Bibliothek des juristischen Vereins; 3) die Bibliothek des ärztlichen Vereins; 4) die Bibliothek des historischen Lesever-eins (in einem abgesonderten Theile der Stadtbibliothek); 5) die Bibliothek der Schullehrer.

Für freimüthige Besprechung einheimischer Angelegenheiten (mit statistischen und andern belehrenden Mittheilun-

gen) erscheinen sonntäglich die „neuen Lübeck'schen Blätter“ (seit 1835), ein Blatt, das allen deutschen Städten zur Nachahmung empfohlen werden kann.

Die Bevölkerung von Lübeck beträgt gegenwärtig über 30000 Seelen. Bei der letzten Volkszählung am 1. Sept. 1851 waren es 29852, darunter 224 Katholiken und 198 Juden. In den Vorstädten St. Jürgen, St. Lorenz und St. Gertrud wohnten 3754 Seelen, und in den Landbezirken mit 6 Ortschaften, einschließlich Bergedorf an der Elbe, aber ohne Travemünde: 12833; zusammen 42685.

Sund - Schifffahrt. *)

Nach den Sund-Listen gingen durch den Sund:

Im Jahr 1834 10609 Schiffe.

"	"	1843	14749	"
"	"	1847	21526	"
"	"	1848	16857	"
"	"	1849	18959	"
"	"	1850	19070	"
"	"	1851	19944	"
"	"	1852	17563	"
"	"	1853	21586	"

*) Die Zahl der **deutschen** Schiffe, die durch den Sund fuhren, betrug im Jahr:

	1851.	1852.	1853.
Preussische . . .	2652	2319	3487
Mecklenburgische .	1073	771	1103
Hannoverische . .	744	545	743
Oldenburgische . .	330	183 (?)	230
Lübeckische . . .	123	136	139
Hamburgische . . .	76	46	73
Bremische . . .	34	22	36
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/>
	5032	4022	5811

Darunter waren der Flagge nach:

	1851.	1852.	1853.
Englische Sch.	4730	3902	4665
Holländische "	2005	1691	1875
Preussische "	2652	2319	3487
Schwedische "	2272	2102	2007
Norwegische "	2906	3020	3393
Dänische "	1620	1464	2095
Russische "	1001	946	1202
Mecklenburgische . . "	1073	771	1103
Hannoverische "	744	545	743
Oldenburgische . . . "	330	183	230
Lübeckische "	123	136	139
Hamburgische "	76	46	73
Bremische "	34	22	36
Französische "	292	283	345
Italienische "	41	40	50
Belgische "	7	11	22
Oesterreichische . . . "	2	1	—
Nordamerikanische . . "	34	76	96
Südamerikanische . . . "	2	1	2 (Peru)
Spanische "	—	2	4
Portugiesische "	—	2	18
Griechische "	—	—	1
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	19944	17563	21586

Folglich im J. 1852 2441 Sch. weniger als 1851 und
 " " 1853 4008 " mehr " 1852

Unter den im Jahr 1853 waren:

10526	beladene Sch.	aus der Nordsee,
7716	" " " "	Ostsee,
2969	in Ballast	" " Nordsee,
375	" " " "	Ostsee.

Die Vermehrung der Sundschiffahrt im Jahr 1853 ist besonders dem lebhaften Getreidehandel der Ostsee-Häfen zuzuschreiben, sonst wäre wohl ebenfalls eine Verminderung der Schiffezahl, wie im J. 1852, zu erwarten gewesen, in Folge des sich immer mehr ausbreitenden norddeutschen Eisenbahnnetzes und der dadurch bewirkten rascheren Verbindung der deutschen Ostseeländer mit Hamburg und Bremen.

Den Hauptverkehr mit der Ostsee haben England, Holland, Schweden, Norwegen und Dänemark, und dann erst Rußland; und von den deutschen Staaten: Preußen, Mecklenburg und Hannover. (Schleswig-Holstein ist unter Dänemark begriffen.)

Sehr wünschenswerth wäre eine Angabe der Hauptartikel der befrachteten Schiffe, um den Charakter des Ostseehandels näher kennen zu lernen. Getreide und Bauholz bilden jedenfalls die wichtigsten Ausfuhrgegenstände der Ostseehäfen.

Der jährliche Ertrag des Sundzolls wird in Dänemark auf 2 Millionen dänische Reichsbankthaler geschätzt. Im Jahr 1843 betrug solcher (bei 14749 Sch.) 2,144000 Reichsbankthaler, folglich muß im J. 1853 die Einnahme bei 21586 Sch. weit stärker gewesen sein.

Die deutsche Rhederei.

Durch die im Jahr 1849 in England stattgefundene Aufhebung der alten Schiffahrtsgesetze und Beseitigung der Beschränkungen des fremden Schiffahrtsverkehrs, hat die deutsche Rhederei wesentliche Vortheile erlangt, sowohl in England selbst, als in den englischen Besitzungen. Die deutschen Schiffe können jetzt in überseeischen Häfen weit eher Rückfrachten finden wie sonst, namentlich nach englischen Häfen, von denen sie früher ganz ausgeschlossen waren, sobald sie aus andern Ländern als ihren eigenen kamen. (Bloß die hanseatischen Schiffe genossen hierin eine besondere Vergünstigung.)

Erzeugnisse transatlantischer Länder gehen jetzt selbst für deutsche Rechnung nach englischen Häfen. Wie sehr die Zahl der in Großbritannien eingelaufenen deutschen Schiffe sich in der letzten Zeit gehoben hat, zeigt die Aufstellung von 1841 und 1851. Im Jahr 1841 betrug solche 2347 Schiffe von 304746 Tonnen und im Jahr 1852 3207 Schiffe von 531139 Tonnen (zu 20 Ctr.).

Im Jahr 1852 kamen nach London allein 280 Preussische Schiffe von 109086 Tonnen aus direkten Ländern.

Ich stimme ganz mit Dr. Soetbeer überein, daß die außerordentlichen und vielseitigen Vortheile, welche für die deutsche Rhederei aus der Aufhebung der brittischen Navigationsakte erwachsen, von Jahr zu Jahr mehr hervortreten werden, wozu der colossale Antheil Englands am ganzen Welthandel und sein enormer Verbrauch an fremden Verzehrungsgegenständen und Rohstoffen aller Art wesentlich beiträgt. Auch die englische Küstenschiffahrt ist seit März 1854, nach Parlamentsbeschluß, für alle Nationen freigegeben, was für die deutschen Schiffe nicht minder von Wichtigkeit ist, da man sehr bald dieselben (besonders im zunehmenden Steinkohlenhandel, worin die engl. Schiffe nicht mehr ausreichen) thätig sehen wird.

In Holland, Schweden und Sardinien sind jetzt gleichfalls die Beschränkungen deutscher Schiffe aufgehoben und das Prinzip der Gleichstellung fremder Flaggen mit den einheimischen auch im indirekten Verkehr angenommen.

So lange Deutschland seine Rhederei noch nicht im eigenen Handel hinreichend beschäftigen kann, ist diese Rhederei zu ihrer Selbsterhaltung vielfach an das Ausland angewiesen (im Zwischenhandel). *)

*) Viele deutsche Matrosen dienen jetzt auf nordamerikanischen und englischen Schiffen, weil sie nicht genug Beschäftigung im eignen Lande finden, keine Fischerei und großen Küstenhandel besitzen, und die Löhne höher sind als auf deutschen Schiffen. Auch auf spanischen Schiffen an der amerikanischen Westküste trifft man sie. Was die Schiffsführer betrifft, so sind fast alle Capitäne der deutschen Handelsschiffe gute und erprobte Seeleute: sie haben von unten auf gedient, besitzen die nöthigen nautischen Kenntnisse und kaum

Mit dem Schutze dieser Rhederei sah es aber seither betrübt aus. Deutschland ist jetzt ein mächtiger Handelskörper, der über 32 Millionen Angehörige zählt, über 100 deutsche Meilen Seeküste hat, und nach England und Nordamerika die zahlreichste Handelsmarine der Welt besitzt, aber — keine Flotte (die wenigen Preussischen Kriegsschiffe können noch nicht als Flotte gelten), muß daher von Engländern, Amerikanern oder Franzosen, bei vorkommenden Kränkungen und Beeinträchtigungen, sich Hülfe erbitten, eine Hülfe die jedem ehrlichen Deutschen, der das Andenken an die alte starke Hansa in sich bewahrt, die Schamröthe in die Wangen treibt.

Im Jahr 1848 hatte die neuentstandene Kriegsmarine Deutschlands, trotz der ihrer Ausbildung gesteckten engen Grenzen und unter den schwierigsten Verhältnissen, einen Höhepunkt erreicht, der den Beweis lieferte, was Deutschland unter günstigen Umständen hinsichtlich seiner Wehrkraft zur See zu leisten vermöchte. Admiral Brommy, indem er den Akt der gänzlichen Auflösung dieser jungen Flotte in seinem letzten Generalbeschluss vom 31. März 1853 dem betheiligten Personale mittheilte, bemerkte: „daß durch diesen Akt nicht nur das mit nationaler Begeisterung erweckte und unter den schönsten Erwartungen emporgeblühte

wird einer ein Schiff erhalten, der nicht tüchtig befähigt ist. Namentlich genießen die Hanseatischen Schiffsführer hierin einen gewissen Ruf. Auch findet man sie in der Regel gebildeter und gegen die Reisenden aufmerksamer als bei irgend einer andern Nation. Ausnahmen kommen natürlich auch unter ihnen vor.

Institut einer deutschen Marine, der bloßen Erinnerung anheim fielen, sondern auch die Hoffnung so vieler Tüchtigen, die diesem Institut Kräfte und Leben zu weihen nicht anstanden, vernichtet worden seien.“

Hoffentlich wird der neue Preussische Kriegshafen an der Jade, den Kern zu einer bleibenden deutschen Flotte, unter der Oberleitung Preussens, bilden, der sich bei richtiger Auffassung und Festhaltung der deutschen Verhältnisse, mit jedem Jahre kräftiger entfalten wird.

Deutsche Nordseeküste.

Hannover.

Die Hannöversische Rhederei umfaßt 3 Landdrosteibezirke: 1) Den Bezirk Aurich oder Ostfriesland (Emsgebiet). 2) Den Bezirk Stade (Weser- u. Elbgebiet). 3) Den Bezirk Lüneburg (Harburg).

Im ersten Bezirk (Ostfriesland) zählte man am 31. Dez. 1852: 589 Seeschiffe v. 25582 Last à 4000 Pfd. *) 799 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 5308 Last und 3 Dampfschiffe v. 79½ Last.

Im zweiten Bezirk (Unterweser und Unterelbe ohne Harburg) 97 Seeschiffe v. 4787 Last, 885 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 3084 Last.

*) Bei den Angaben der deutschen Schiffslasten stößt man noch immer auf große Verschiedenheiten, obgleich hierin seit einigen Jahren bedeutende Verbesserungen stattgefunden haben. In Ostfriesland und den Hannoverschen Weser- und Elbhäfen, so wie im Oldenburgischen, in Bremen, Lübeck und den Preussischen Ostseehäfen rechnet man jetzt durchgängig die Schiffslast zu 4000 Pfd. oder 2 englische Tonnen; in Hamburg und Mecklenburg noch zu 6000 Pfd. (die Mecklenburger Last wird oft noch irrigerweise zu 4000 Pfd. bemerkt), in Altona zu 5200 Pfd.; doch wird auch an diesen Orten in der neuesten Zeit die Berechnung zu 4000 Pfd. allgemeiner, und hoffentlich wird in kurzem dieser Maßstab in allen deutschen Seehäfen eingeführt sein. Das Wort Commerzlast oder Normallast ist nicht mehr maßgebend.

Im dritten Bezirk (Harburg) 12 Seeschiffe von 870 Last.

Der Bauart nach besaß Hannover an der Unterweser am 31. Dez. 1852: 2 Fregatschiffe, 3 Barken, 2 Briggen, 1 Schooner-Brigg, 2 Schooner-Gallioten, 4 Gallioten, 1 Kuff und 2 Ewer (Zus. 21). Darunter 5 Grönland-fahrer. Ferner 81 Fluß-, Canal- und Watteschiffe.

Die Schiffe an der Hannöverschen Untereibe sind, ihrer Bauart nach, nicht bemerkt. Die Zahl derselben betrug im Jahr 1852: 76 Seeschiffe v. 2396 Last und 743 Fluß-, Canal- und Watteschiffe v. 6730 Last.

Harburg besaß am 31. Dez. 1853: 3 Barkschiffe von 120 bis 220 Last, 2 Briggen, 3 Schooner, 1 Gallioten und 3 Kuffen. Im Bau waren am 31. Dezember 1853 zu Harburg: 1 Fregattenschiff, 3 Barken und 1 Brigg.

Oldenburg. *)

Die Oldenburgische Rhederei und Schifffahrt theilt sich in 3 verschiedene Amts-Bezirke: 1) in das linke Ufer der

*) Die Oldenburgische Rhederei hat in den letzten 25 Jahren ungemein zugenommen, weit mehr wie die Hannoversche, in der Schiffezahl über 71 pCt., in deren Tragfähigkeit 242 pCt. gegen 1829. Die Oldenburgischen Schiffe sind in der Regel von fester und schöner Bauart, die Capitäne erfahrene und geschickte Leute, in jedem Hafen, an jeder Börse gern gesehen und namentlich bei den Bremer Kaufleuten großes Vertrauen genießend. Man findet sie in allen europäischen Gewässern, in den Häfen von Frankreich, Portugal, Spanien, im Mittelmeere wie in der Ost- und Nordsee. Einige fahren auch auf den Robbenfang in das Nordmeer und auf den Wallfischfang in die Südsee.

Unterweser (Weser = Gebiet); 2) in die Ufer des Zahde-
Meerbusens (Zahde = Gebiet) und 3) in den westlichen
Landestheil in der Nähe der Ems (Ems = Gebiet).

In dem Weser-Gebiet befanden sich:

	Große u. kleine Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	330	13752	1516
" " 1853:	353	15704	1648
Zunahme	23	1952	132

In dem Zahde-Gebiet befanden sich:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	70	1748	198
" " 1853:	65	1664	185
Abnahme	5	84	13

In dem Ems-Gebiet befanden sich:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1852:	113	1495	246
" " 1853:	116	1590	254
Diese bestehen bloß aus Flußschiffen od. Rähnen.			
Zunahme	3	95	8

Die Oldenburgische **Gesamtzahl** betrug:

	Schiffe.	Last v. 4000 Pfd.	Mannschaft.
am 1. Januar 1851:	482	14702	1769
" " 1852:	513	16995	1960
" " 1853:	534	18958	2087

Nach der Größe der Schiffe gehörten am 1. Jan. 1853,
Gebiet, als dem Hauptgebiet:

	Tragfähigkeit nach Kosten=						
	5	21	36	51	76	101	126
	bis 20	bis 35	bis 50	bis 75	bis 100	bis 125	bis 150
Im Amt Brake	69	23	7	10	6	2	3
" " Elsfleth	10	6	1	12	25	10	4
" " Berne (Stebingerl.)	24	1	4	13	16	1	1
" " Kodenskirchen . .	38	—	2	1	—	1	—
" " Stadt Oldenburg	18	5	—	1	—	1	—
" " Burchave	11	2	1	1	—	—	—
" " Rastede	—	—	—	—	—	—	—
" " Zwischenahn	—	—	—	—	—	—	—
" " Landwührden	7	1	—	—	—	—	—
" " Abbehaufe	10	—	—	—	—	—	—
" " Delmenhorst	—	—	—	—	1	—	—

Zum Fahde = Gebiet:

Im Amt Burchave	3	—	—	—	—	—	—
" " Rastede	—	—	—	—	—	—	—
" " Barel	3	1	—	2	—	—	—
" " Bockhorn	1	1	1	—	—	—	—
" " Zever	2	2	2	1	—	—	—
" " Minsen	18	1	6	2	—	—	—
" " Lettens (Wangeroge)	2	15	2	—	—	—	—

Zum Ems = Gebiet:

Im Amt Westerfede . . .	16	—	1	—	1	—	—
" " Friesoythe	77	16	1	3	—	—	—
" " Zwischenahn	—	—	1	—	—	—	—

*) Die Braker Schiffe sind meist im Bremer Handel beschäftigt.
Ende 1846 besaß Brake 27 Seesch. v. 1735 L. }
133 Küstensch. v. 2145 „ } zus. 160 Sch. v. 3880 L.

einschließlich der Fluß- und Canalschiffe, zum Weser-

lasten von 4000 Pfund.

151 bis 175	176 bis 200	201 bis 225	251 bis 275	276 bis 300	Laft.		Sch.	Laft.	
1	—	—	1	—		Zusammen	122	4150	
2	—	—	—	1		"	71	5719*)	
—	1	1	—	—		"	62	3483	
—	—	—	—	—		"	37	640	
—	—	—	—	—		"	25	572	
—	—	—	—	—		"	15	315	
—	—	—	—	1		"	1	300	
—	—	1	—	—		"	1	215	
—	—	—	—	—		"	8	114	
—	—	—	—	—		"	10	106	
—	—	—	—	—		"	1	90	
							<hr/>	353	15704
—	—	—	—	—		Zusammen	3	33	
—	—	—	—	—		"	—	—	
—	—	—	—	—		"	6	200	
—	—	—	—	—		"	3	91	
—	—	—	—	—		"	7	194	
—	—	—	—	—		"	27	607	
—	—	—	—	—		"	19	539	
							<hr/>	65	1664
—	—	—	—	—		Zusammen	18	248	
—	—	—	—	—		"	97	1302	
—	—	—	—	—		"	1	40	
							<hr/>	116	1590

u. Elsfleth u. Stedingen 70 Seesch. v. 5168 L. } auf. 122 Sch. v. 5881 L.
52 Küstensch. v. 713 " }

An eigentlichen Seeschiffen langer Fahrt zählte Oldenburg, der Bauart nach, in seinem Wesergebiet am 31. Dez. 1853: 145 von 13869 Last, nämlich: 12 Barken, 13 Briggen, 15 Schooner-Briggen, 1 Schooner-Barke, 16 Schooner, 55 Schooner-Gallioten, 20 Gallioten, 14 Ruffen, 1 Kutter, zusammen 145. Darunter waren 2 Sch. von 300 u. 430 Last, 4 Sch. von 200 bis 300 Last, 50 Sch. von 100 bis 200 Last, 89 Sch. unter 100 Last, einschließlich 5 Grönlandsfahrer und 2 größere Schiffe aus Rastede und Jever. Rastede besitzt 1 Barkenschiff von 300 Last und das Amt Jever 1 Barkenschiff von 430 Last (seit 1853), deren Hafen zu Brake ist. 44 von obigen 145 Schiffen haben Metallbeschlag und 20 Sch. sind mit Chronometern versehen. (Vergl. damit S. 113.)

Neugebaut wurden im Oldenburger Wesergebiet:

im Jahr 1849:	12	Seeschiffe	und	10	Flußschiffe,
„ „ 1850:	16	„	„	5	„
„ „ 1851:	17	„	„	10	„
„ „ 1852:	21	„	„	15	„

Zus. in 4 Jahren 66 „ „ 40 „

auf 13 Werften. Ende Dez. 1852 waren noch in Bau im Wesergebiet 15 Schiffe von 8090 Last.

Im Fahdegebiet dienen die vorhandenen Werfte meist nur zur Ausbesserung der Schiffe. Im Oldenb. Emsgebiet werden fast bloß Watten- und Flußschiffe (Kähne) gebaut.

In neuester Zeit baut man im Oldenburgischen Weser= gebiet ebenfalls mehr große Seeschiffe für transatlantische Reisen. Von den kleineren Seeschiffen sind die Schooner= gallioten die vorherrschenden. Rähne, Ewer und Kutter finden meist in der Fluß= und nahen Küstenfahrt ihre Verwendung.

B r e m e n.

Diese Stadt besaß am 31. Dez. 1853: 241 Seeschiffe von 58731 Last zu 4000 Pfund, darunter 2 neue Seedampfer von 2105 Last.; am 31. Dez. 1852 waren es: 239 Seeschiffe von 52048 Last. Der auffallende Unterschied in der Lastenzahl liegt wohl in seitdem gebauten größeren Schiffen. Unter den 239 Schiffen am 31. Dez. 1852 waren 209 mit Kupfer oder mit Münz=Metall (von Münz zu Birmingham) beschlagen, 6 mit Zink, 15 eisenfest und 9 ohne Metallbeslag. (Ausführliches s. Weser. S. 98.)

H a m b u r g.

Am 31. Dez. 1852 besaß Hamburg 369 Seeschiffe von 37562 Last zu 6000 Pfd. oder 56343 Last zu 4000 Pfd. Am 31. Dez. 1851 besaß Hamburg 351 Seeschiffe von 51950 Last (34633 Com. Last zu 6000 Pfd). Zunahme 18 Sch. von 4393 Last. Ferner 6 Seedampfer und 10 Flußdampfer am Ende 1852. (S. Elbe.)

Nach der Hamburger Börsehalle vom 17. April 1854 besaß Hamburg am 31. Dez. 1853: 408 Seeschiffe von

42565 Last (also Zunahme von 39 Sch. mit 5003 Last im Jahr 1853), darunter waren 304 gekupfert, 38 mit Zink beschlagen und 5 eisenfest.

Altona. (S. Holstein.)

S o l s t e i n.

Am 31. Dez. 1852 besaß Altona 22 große Seeschiffe von 2266 Last zu 5200 Pfd. oder 2946 Last zu 4000 Pfd. Am 31. Dez. 1853 hatte sich diese Zahl der großen Schiffe wieder auf 24 von 2515 Last zu 5200 Pfd. oder 3269 Last zu 4000 Pfd. gehoben. Am 31. Dez. 1848 zählte Altona zuzüglich der kleineren Schiffe: 227 Sch. von 3818 Last.

Blankenese besaß am 31. Dez. 1848: 259 Sch. von 7000 $\frac{1}{2}$ Last (einschließlich der Fischerboote) und am 31. Dez. 1853: 168 Seeschiffe von 6200 Last. Darunter 5 Briggen, 4 Schooner-Briggen, 86 Schooner, 1 Dreimast-Schooner, 3 Gallioten, 14 Galeassen, 48 Galeas-Ewer u. 3 Loots-Yachten. 4 Schiffe waren noch im Bau.

Blankeneser Schiffe fahren jetzt bis nach Westindien und Amerika.

In ganz Holstein zählte man, nach amtlicher Aufstellung, am 31. Dez. 1848: 1608 Schiffe, große und kleine von 21193 $\frac{3}{4}$ Last, darunter 347 Seeschiffe, einschließlich 5 Dampfer von 257 $\frac{1}{2}$ Last, und kleinere Fahrzeuge.

In ganz Schleswig zur gleichen Zeit: 1174 Schiffe von 22016 $\frac{1}{2}$ Last, darunter 348 Seeschiffe, einschließlich

3 Dampfer von 99 Last und kleinen Fahrzeuge. Davon kamen auf Flensburg 140 Schiffe von 6308 Last und 3 Dampfer, und auf Apenrade 82 Schiffe von 4154 Last.

Der Bestand der Handelsflotte Flensburgs war am 31. Dez. 1853, wie folgt:

Nach Abzug von 13 Schiffen (3 verloren und 10 verkauft), betrug die Zahl der in Flensburg und St. Jürgensbye zu Hause gehörenden Schiffe 128 von 5542½ Commerz=Lasten.

Darunter waren 1 Schiff von 160—170 Last.

3	„	„	140—150	„
1	„	„	130—140	„
2	„	„	120—130	„
7	„	„	110—120	„
4	„	„	100—110	„
3	„	„	90—100	„
1	„	„	80— 90	„
3	„	„	70— 80	„
4	„	„	60— 70	„
11	„	„	50— 60	„
15	„	„	40— 50	„
14	„	„	30— 40	„
10	„	„	20— 30	„
21	„	„	10— 20	„
28	„	„	10 und darunter.	

Deutsche Ostseeküste.

Kiel. S. vorher „Holstein.“

L ü b e c k.

Am 1. Januar 1852 besaß diese Stadt 68 Seeschiffe von 6895 Last (zu 4000 Pfd. Zollgew. oder 4120 Pfd. Lübisch) und 580 Mann, nämlich: 7 Barkschiffe, 27 Briggen, 25 Schooner, 3 Galeasen, 5 Schaluppen, 1 Yacht und 5 Dampfer, worunter 2 Seedampfer von 60—160 Pferdekraft, und 3 Flußdampfer von je 60 Pferdekraft, die zwischen Lübeck und Travemünde fahren (ohne die Dampfbugger). Am 31. Dez. 1853 zählte Lübeck 65 Schiffe von 6085 Last, darunter waren 6 gekupferte, 7 mit Metallboden und 4 mit Zinkboden. Neugebaut wurden im Jahr 1853: 3 Sch. und angekauft 1 Sch., dagegen gingen 3 in Abgang und 5 (darunter 1 Flußdampfer), wurden verkauft. Im Bau waren 2 große Fregattschiffe von 600 und 700 Last, und 2 Barkschiffe von 300 und 490 Last.

Die Trächtigkeit der Lübecker Schiffe wurde früher nach Com.-Lasten zu 6000 Pfd. gerechnet. Seit Anfang 1850 hat man aber eine andere Berechnungsweise eingeführt und sich damit an den Zollverein und zugleich an das französische Maßsystem angeschlossen, nämlich: 20 Zoll-Ctr. machen

1000 Kilogr. oder 1 Tonne, und 2 Tonnen eine Last von 4000 Pfd. Zollgew. oder 4120 Pfd. Lübisch. Bloß die Flußschiffe werden noch nach Lasten zu 5000 Pfd. gemessen.

M e c k l e n b u r g.

Am 31. Dez. 1852 besaß Rostock: 268 Seeschiffe von zusammen 25228 Last zu 6000 Pfd. oder 37842 Last zu 4000 Pfd. Hinzu kamen im Jahr 1853: 26 neue, und abgingen oder wurden verkauft 12; Zuwachs 14. Bestand am 31. Dez. 1853: 282 Sch., einschließl. 5 Dampfer, worunter 2 eiserne Schraubenschiffe. Davon waren 11 gekupfert, 20 kupferfest gebaut und 34 mit Zinkbeschlag.

Bermessen waren am 31. Dez. 1853 von diesen 282 Schiffen bloß 253 von zusammen 25993 Last.

Der Bauart nach bestanden solche aus: 1 dreimastigen Fregattschiff, 41 dreimastigen Barkenschiffen, 147 Briggen, 23 Schoonerbriggen, 13 Schoonern, 40 Galeassen, 2 Huker-Galeassen, 2 Hukern, 6 Sloopen und 5 Dampfern. 2 Schiffe hatten ihre Flagge noch nicht angegeben. Im Bau waren noch am 31. Dez. 1853: 28 Seeschiffe, darunter 21 Barkenschiffe.

Wismar besaß am 31. Dez. 1852: 45 Segelschiffe und 2 Dampfschiffe von zusammen 4424 Last zu 6000 Pfd. oder 6636 Last zu 4000 Pfd. Darunter waren der Bauart nach: 31 Briggen, 7 Schooner, 7 Galeassen und 2 Dampfschiffe.

Die meisten Mecklenburgischen Schiffe gehören jetzt zu den größeren Seeschiffen von 450 — 500 Tonnen, während früher die größten bloß 300 — 350 Tonnen hielten.

Preußen. In den Preussischen Häfen der Ostsee war der Stand der Rhederei in den Jahren 1852 und 1853 wie folgt:

	am 31. Dez. 1852.		am 31. Dez. 1853.	
	Sch. v. L. à 4000 Pf.		Sch. v. L. à 4000 Pf.	
Danzig . . .	109	22561	111	24921
{ Stettin *) . . .	167	22875	170	24017
	Darunter 12 Dpfr.			
{ Swinemünde . . .	37	4759	36	4613
Memel . . .	77	17298	82	17598
Stralsund . . .	103	12608	112	13543
Barth . . .	78	9334	79	9451
Greifswalde . . .	51	6043	52	6381
Königsberg . . .	41	5965	39	5270
Wolgast . . .	32	4385	33	4366
Uckermünde . . .	29	4331	29	4324 ¹ / ₂
Colberg . . .	7	3480	19	3351
Rügenwalde . . .	18	2202	21	2654
Stolpe . . .	25	2298	30	2320 ¹ / ₂
Anklam . . .	11	1369	11	1413
Elbing . . .	11	1386	10	1693
Cöslin . . .	3	721	3	721
Braunsberg . . .	3	432	3	432
Demmin . . .	2	233	2	233
Wollin . . .	2	116	3	207

*) In den „Beiträgen zur Kunde von Pommern 5r Jahrgang 2s Heft, Seite 41“ ist die Rhederei der Umgegend von Stettin mit 276 Schiffen von 19000 Last bemerkt. Diese Angabe muß jedoch, nach obiger Aufstellung, auf einem Irrthume beruhen.

Fortsetzung.	am 31. Dez. 1852.		am 31. Dez. 1854.	
	Sch. v. L. à 4000 Pf.		Sch. v. L. à 4000 Pf.	
Altwarp . . .	3	243	3	243
Cammin . . .	2	138	1	90
Pillau . . .	3	492	1	132
Bogelsang . .	2	341	—	—

Rechnet man dazu:

Tilsit a. Memel	1	269	1	269
Berlin a. d. Spree	4	1140	5	1510
Potsdam a. Havel	1	313	2	509
Cöln a. Rhein .	3	606	3	606
Duisburg a. Rhein	1	600	1	600

so beträgt die Ges.

Rhederei v. Preußen	836	126538 *)	862	131468
---------------------	-----	-----------	-----	--------

u. ohne Duisburg	835	125938	Darunter 37 Dpfsch. einschl. d. Schlepdpfvr.	
------------------	-----	--------	---	--

Bei dieser Aufstellung von Preußen ist zu bemerken, daß die Seeschiffe von Berlin, Potsdam und Duisburg sich nicht in diesen Städten befinden, sondern bloß deren Eigenthümer. Die Schiffe selbst haben in einem der Preussischen Ostseehäfen ihre Station, und das Duisburger Schiff in Bremen (S. meine 2te Abtheilung „der Rhein“ S. 121.).

Vergleicht man den Bestand der Preussischen Rhederei am 31. Dec. 1852 mit dem des vorhergehenden Jahres (31. Dec. 1851), so ergibt sich im Jahr 1852 eine Verminderung von 39 Schiffen mit 4973 Last. Dagegen hat sich die Zahl am 31. Dec. 1853 wieder auf 862 Schiffe mit 131468 Last gehoben, also eine Zunahme im Jahr 1853

*) Am 31. Dez. 1850 betrug die Zahl 878 Sch. v. 130047 Last.

„ „ „ 1851 „ „ „ 874 „ „ 130911 „

von 26 Schiffen mit 4930 Last. (S. unten.) In diesem Jahre (1853) herrschte, wie überall, so auch in den Preussischen Häfen, eine sehr rege Baulust, die ohne Zweifel auch im gegenwärtigen Jahre fortgedauert haben würde, wären die Kriegseignisse nicht dazwischen getreten.

Die deutschen Küstenländer der Nord- und Ostsee besitzen das trefflichste Schiffbauholz, das seither größtentheils in's Ausland ging. Bei der Verarbeitung desselben im eigenen Lande finden viele Menschen ihren Erwerb, und an tüchtigen Schiffszimmerleuten und Arbeitern fehlt es hier nicht, so wenig wie an tüchtigen Matrosen. Die zollfreie Einfuhr von Eisen, Ketten, Ankern &c. aus England wird den Preussischen und überhaupt den deutschen Schiffbau sehr erleichtern und aufmunternd auf denselben einwirken, wie es in Mecklenburg, Lübeck, Holstein, Hamburg und Bremen bereits seit längerer Zeit der Fall ist, so daß deutsche Schiffe künftig selbst nach England verkauft werden oder von dort zum Bau in Auftrag gegeben werden können. *)

*) In Wohlfeilheit der Frachten können die englischen Schiffe nicht mit den deutschen concurriren, denn nicht nur kostet die Erbauung eines englischen Schiffes durchschnittlich an 25 pCt. mehr, als ein gleiches deutsches, sondern die Ausrüstung und Verproviantirung in England kostet auch gegen 20 pCt. mehr und die Bezahlung der Besatzung an 30 pCt. mehr als in Deutschland. Auch Frankreich, Holland, Belgien, Spanien und Nordamerika bauen theurer wegen der höheren Arbeitslöhne. Erleichtert man nun noch die deutsche Rhederei durch freie Einfuhr des dabei verwendeten Eisens, Rückerstattung der Mahl- und Schlachtsteuer in Preußen bei der Verproviantirung der Schiffe &c., so eröffnet sich für die Werften der Ostseehäfen ein bedeutendes Geschäft, da sie das Schiff-

Bis jetzt sind die deutschen Häfen bei ihrem Schiffsbau noch immer auf englisches und schwedisches Eisen angewiesen, da das Eisen aus deutschen Hütten zu theuer kommt. Die größere Ausbeute von Eisen und Steinkohlen in Schlesiens und am Rhein wird jedoch hoffentlich hierin eine baldige Aenderung bewirken.

Im Jahr 1853 wurden auf Preussischen Werften gebaut: 60 Schiffe von 9819 Last; im Jahr 1852 bloß 31 Schiffe von 5187 Last, und in England für Preussische Rechnung bestellt: 1 eisernes Dampfschiff von 309 Last.

Der Seeverlust im Jahr 1853 betrug für Preußen 26 Schiffe von 3875 Last; abgingen und verkauft wurden 9 Schiffe von 1321 Last. Folglich Zuwachs im Jahr 1853: 26 Schiffe von 4930 Last, während im Jahr 1852 eine Abnahme von 37 Schiffen von 4668 Last statt fand, besonders durch starken Seeverlust. Das Jahr 1853 zeichnete sich im Ganzen durch sehr gewinnreiche Frachten und geringen Seeverlust aus.

Im Neubau waren am 31. Dec. 1853: 52 Seeschiffe von 12330 Last, nämlich:

zu Barth	7 Schiffe mit	1430 Last,
„ Stralsund	3 „ „	330 „

bauholz nahe zur Hand haben. Man muß dann aber auch suchen nicht nur wohlfeilere, sondern auch bessere Fahrzeuge zu bauen als bisher, namentlich schnellsegelnde Schiffe, nach dem Muster der nordamerikanischen, wie es auf den Werften Bremens und Hamburgs bereits geschieht. (S. Beiträge zur Nationalökonomie und Handelspolitik von J. L. Tellkamp, 13 Hest. Leipzig 1851. S. 75.

zu Greifswalde . . .	3	Schiffe mit	630	Last,
„ Wolgast . . .	3	„ „	360	„
„ Ufermünde . . .	6	„ „	1400	„
„ Swinemünde . . .	2	„ „	570	„
„ Stettin . . .	8	„ „	1470	„
„ Cammin . . .	1	„ „	180	„
„ Colberg . . .	1	„ „	300	„
„ Danzig . . .	6	„ „	1500	„
„ Königsberg . . .	2	„ „	350	„
„ Pillau . . .	1	„ „	300	„
„ Memel . . .	9	„ „	3510	„

52 Schiffe von 12330 Last.

Auch Elbing treibt Schiffbau. Im Jahr 1852 wurde hier ein Schiff von 150 Last gebaut.

In den Jahren 1846—48 war die Zahl der zur Rhederei in den Preussischen Ostseehäfen gehörenden Seeschiffe und Küstenfahrzeuge nach Dieterici wie folgt:

Seeschiffe (einschl. Dampfer)

im J. 1846	878	von 112141	Last v. 4000	Pfd. und 7014	Mann.
1847	912	„ 113595	„	—	(?)
1848	951	„ 123276	„	8406	„

Küstenfahrer.

1846	508	von 6795	Last und 1032	Mann
1847	518	„ 7027	„ „ (?)	„
1848	522	„ 7149	„ „ 1089	„

Zahl der Seedampfer.

Zahl der Flußdampfer.

1846	16	Schiffe von 552	Last.	5	Schiffe von 82	Last.
1847	17	„ „ 601	„	5	„ „ 82	„
1848	20	„ „ 818	„	5	„ „ 77	„ (?)

Neugebaut wurden und im Auslande angekauft:

1846	75	Seeschiffe v. 10763	Last u. 25	Küstenfahrer v. 486	ℓ.
1847	90	„ „ 15072	„ „ 19	„ „ 292	„
1848	88	„ „ 16577	„ „ 21	„ „ 297	„

Ueber die Preussische Kriegsmarine gebe ich hier eine kurze Aufstellung:

Das Preussische Kriegsgeschwader der Ostsee bestand am 31. Dec. 1852 aus 8 Kriegsschiffen (meist Dampfern) mit 118 Geschützen, ohne die Kanonenboote, nämlich:

1 Segelfregatte (Gefion od. Eckernförde) mit 48 Geschützen,	
1 Dampfcorvette (die Engländer nennen die Kriegscorvetten Sloops of war. Es sind sehr gewandte und schnell segelnde Fahrzeuge) Danzig von 440 Pferdekraft und 1100 Tonnen mit	12 „ (68 Pfänder)
1 Segelcorvette (Amazone?) mit	12 „
1 Dampfcorvette (Amazone) mit	12 „
1 Dampfcorvette (Barbarossa, von der aufgelösten deutschen Flotte) von 500 Pferdekraft mit	12 „
2 eiserne Dampfavisen (Nix und Salamander) jedes von 160 Pferdekraft u. jedes à	8 „ (früher 6 R.)
1 Transportschiff (Merkur) mit	6 „
	<hr/>
	zusammen 118 „

Ferner 36 Kanonenboote, jedes mit 1 Kanone 36 „
 6 Kanonenjollen, ditto 6 „

zusammen 160 Geschütze.

Im Sommer 1854 soll ein neuer Kriegsschooner „Hela“ in Danzig vom Stapel laufen. Die Schiffsmannschaft der Preussischen Kriegsmarine bestand am 31. Dec. 1853 (außer dem Seebataillon) aus 1 Commodore, 2 Capitänen zur See, 4 Corvetten capitänen, 31 Lieutenants zur See (1r u. 2r Classe), 480 Matrosen (1r, 2r u. 3r Classe) und 200 Schiffsjungen. Die Dampfcorvette „Danzig“ hat 193 Mann einschließlich 32 Seesoldaten, die Dampfcorvette „Amazone“ hat 170 Mann.

Die Hauptmarinedepots von Preußen waren seither zu Stralsund, Stettin und Danzig. Außer Preußen besitzt kein deutscher Staat der Nordsee ein einziges Kriegsschiff.

Oesterreich. Die Oesterreichischen Häfen bilden zwar keinen Theil von Deutschland, stehen aber unter einer deutschen Regierung, und sind in so fern als zu Deutschland gehörig zu betrachten.

Zu Anfang des Jahres 1852 bestand die Oesterreichische Handelsflotte aus folgenden Schiffen:

	Sch. v. Tonnen Mannsch. à 2000 Pf.		
Schiffe von weiter Fahrt	560	174688	6579
Große Küstenfahrer	701	45544	5703
Kleinere "	2042	25870	6395
Fischerbarken	2484	11545	6275
Sonstige kl. Barken nur für den Localverkehr bestimmt	3959	11780	9066
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	9746	269427	34018

Zu Anfang 1851 bestand die österr. Handelsflotte aus 9497 260803 33108 (worunter 32 Dampfer von 8630 T.)

Zunahme im J. 1851: 249 8624 910

*) Die Oesterreich. Kriegsmarine bestand am 31. Dez. 1852 aus 84 Segelschiffen (einschl. der Kanonenboote), und 11 Dampfern, mit 742 Kanonen, nämlich:

6 Fregatten	mit 215 Kanonen.
5 Corvetten	" 92 "
7 Briggen	" 112 "
6 Goeletten	" 58 "
2 Pramen	" 20 "
1 Bombardierschiff	" 10 "
34 Venichen	" 102 "
5 Schoonerbriggen	" 12 "
18 Kanonenboote	" 60 "
11 Dampfer	" 61 "
	<hr/>
	742

Seitdem sind wieder mehrere neue Schiffe hinzugekommen und auf den adriatischen Werften herrscht fortwährend lebhafteste Thätigkeit. Zu Anfang des Jahres 1854 lief die Fregatte Schwarzenberg mit 60 Kanonen vom Stapel und 2 große Schraubenfregatten waren in England für Oesterr. Rechnung im Bau. An 1800 Arbeiter sind beschäftigt um Pola in einen Kriegshafen ersten Rangs zu verwandeln.

Am 31. Dez. 1852 betrug die Zahl der Schiffe von weiter Fahrt 552 Segelschiffe nebst 56 Dampfern von 9080 Pferdekraft. 202311 Tonnen Gesamtgehalt und 7025 Mann, und mit den Küstenfahrern 9120 Schiffe von 295885 Tonnen und 32811 Mann.

Die großen Schiffe gehören zu Triest, Venedig, Dalmatien u. und haben größtentheils italienisch sprechende Mannschaft.

Vergleichung der Oesterreichischen Handelsmarine in den Jahren 1841 und 1851.

	1841.			1851.		
	Sch.	Tonn.	M.	Sch.	Tonn.	M.
Schiffe von weiter Fahrt	533	115302	6218.	537	167296	6338.
Küstenfahrer	903	42614	4478.	699	45892	3700.
„ kleine	1983	16341	6319.	1997	24992	6262.
	<u>3419</u>	<u>174257</u>	<u>17015.</u>	<u>3233</u>	<u>238180</u>	<u>16300.</u>

(Abnahme in der Zahl der Schiffe, aber Zunahme in der Tonnenzahl, also größere Schiffe seit 1841.)

Durchschnittlich kam	1841.	1851.
auf jedes Schiff in weiter Fahrt	216 Tonnen	300 Tonnen.
auf die Küstenfahrer	47	66
auf die kleinen Fahrzeuge . . .	8	12

Es waren im J. 1851 große und kleine Schiffe, einschließlich der Fischerboote und Barken:

	Sch. v. Tonnen.	Darunter Fischerb. v. T.
im Triester Küstenlande	1990 194788.	525 1946.
„ Venetianischen „	1725 31891.	1400 8022.
„ Croatischen „	342 5809.	63 75.
„ Dalmatischen „	5440 28315.	374 987. und 3728
	<u>9497 260803.</u>	<u>Barken v. 9168 Tonnen.</u>

Zusammenstellung der deutschen Rhederei, zu Anfang 1853.

Nach Lasten von 4000 Pfund.

Deutsche Nordseeküste:

	Seeschiffe.	Lasten.
Hannover Ostfriesland	589	25582
" Weser- u. Elbgebiet	97	4787
Harburg besonders (Ende 1851)	8	560
Oldenburg Jahdegebiet	65	1664
" Wesergebiet	130	12147
Bremen	239	52048
Hamburg	369	56343
Altona (Holstein).	22	2946
	<hr/>	
	1521	156077

Deutsche Ostseeküste:

Lübeck	68	6895
Mecklenburg	315	44478
Preußen	835	125938

Dohne Schleswig-Holstein (aber einschließl.

Altona) zusammen . . . 2739 333388 Last. von
4000 Pfd. oder 666776 Tonnen von 2000 Pfd.

Die Hannoverschen, Oldenburgischen und Preussischen Seeschiffe gehören mehr zu der mittleren Gattung; die Mecklenburgischen, Lübeckischen, Hamburger, Bremer und Altonaer mehr zu den großen Seeschiffen; doch werden auch jetzt im Oldenburgischen (zu Brake) und im Hanno-

verischen (in Ostfriesland, Harburg u.) Schiffe von größerem Gehalt gebaut (Dreimaster). Bei den Bremer Schiffen sind 50 sogenannte Rähne einbegriffen.

Die Watteschiffe sind in obiger Aufstellung nicht aufgeführt, obgleich solche ebenfalls zu den eigentlichen Seeschiffen (Küstenfahrern) gehören. (S. „Ems“ S. 188.)

Von den Holsteinischen Häfen ist bloß Altona bemerkt; von den übrigen fehlen genaue Angaben aus neuester Zeit.

Meine frühere Aufstellung der deutschen Rhederei im Bremer Handelsblatt vom 18. Juni 1853, zeigt eine stärkere Schiffe- und Lastenzahl wie die gegenwärtige, ist aber weniger genau, weil damals noch verschiedene amtliche Angaben fehlten, auch in der Schiffezahl viele kleine Fahrzeuge begriffen waren die nicht zu den Seeschiffen gehören, wie es sich jetzt näher herausstellt. *)

Rechnet man dazu auch die Oesterreichische Rhederei der Schiffe weiter Fahrt und Küstenfahrer — am 31 Dez. 1851 mit 3233 und 238180 Tonnen, so beträgt die Gesamtzahl der deutschen Rhederei mindestens (ohne Schleswig-Holstein, aber einschließlich Altona) 5972 Seeschiffe von 904956 Tonnen.

Zur Vergleichung füge ich einen Ueberblick der Handelsmarinen von Holland, Belgien und Frankreich bei:

*) Bei allen Zusammenstellungen über Rhedereien sind die kleinen Fischer-, Fluß- und Kanal-Fahrzeuge von den eigentlichen Seeschiffen zu trennen, da hierin sehr oft (selbst in amtlichen Angaben) Irrthümer vorkommen, und dadurch die Zahl viel größer erscheint, als sie in Wirklichkeit ist.

Die Holländische Rhederei zählte am 31 Dez. 1852:
1936 Schiffe von 224432 Last zu 4000 Pfd. oder
448864 Tonnen zu 2000 Pfd.

Die Belgische Rhederei zählte am 41. Dez. 1850: 149
Schiffe von 30577 Tonnen zu 2000 Pfd.

Die Französische Rhederei zählte am 1. Januar 1850:
14364 Schiffe von 680565 Tonnen zu 2000 Pfd.
(Darunter 6537 Fischerboote unter 10 Tonnen und
119 Dampfschiffe.)

Eine genauere Aufstellung dieser Marinen folgt weiter
unten.

U e b e r s i c h t

der deutschen Seeschiffe nach ihrer Bauart,
am 31. December 1852.

Deutsche Nordsee- küste.	Fregat- od. Barkschiffe volle Sch. (Dreim.) (Dreim.)	Briggen.	Schooner- briggen.	Schooner.	Gallioten.	Kuffen.
Ostfriesland (fehlt noch)	—	—	—	—	—	—
Oldenb. (Zahde)	—	—	—	2	2	40
„ (Weser)	10	9	14	17	20	8
				u. 50 Schoon. Gall.		
Hann. (Weser)	2	3	5	1	4	1
				u. 2 Sch. Gall.		
„ (Elbe) (in obig. Weserzahl begr., ob. Harburg)	—	—	—	—	—	—
Bremen . .	53	78	72	9	11	7
				u. 1 Sch. Bark	u. 7 Sch. Gall.	1
Hamburg . .	36	109	105	24	51	7
		1 Bark. 1 Brigg.			18 Galeassen	11

Sorts.	Fregatt- volle Sch. (Dreim.) (Dreim.)	ob. Barkschiffe	Briggen.	Schooner- briggen.	Schooner.	Gallioten.	Ruffen.
Harb. (Hann.)	—	3	2	—	3	1	3
Altona (Holst.)	1	7	9	3	3	1	—
übr. Holstein*) einschl. Kiel am 31. Dec. 1848	3	5	16	107		8	80
						21 Galeass.	

zus. ob. Ostfriesl., Oesterreich u. Schleswig	95	217	218	324	71	144
---	----	-----	-----	-----	----	-----

Deutsche

Ostsee- Küste.	Fregatt- schiffe.	Bark- schiffe.	Brig- gen.	Schooner- briggen.	Schoo- ner.	Schooner- gallioten.	Galeas- sen.	Yach- ten.
Lübeck . . .	—	7	27	—	25	3	—	—
Mecklenburg:								
Rostock . .	1	21	152	26	13	41	—	—
Wismar . .	—	—	31	—	7	7	—	—
Preußen (unvollständig):								
Königsberg	—	8	14	—	8	—	1	1
Elbing . .	1 Pink	4	1	—	1	—	—	—
Memel . .	2	35	34	1	3	—	1	—

zus. so weit bekannt . . .	4	75	259	27	57	51	2	1
-------------------------------	---	----	-----	----	----	----	---	---

*) Nach amtlicher Angabe waren am Schlusse 1848:
in Holstein in Schleswig

Fregattschiffe	4	26
Barken	12	19
Briggen	25	48
Schooner u. Schoonerbriggen	113	74
Galeassen	21	13
Gallioten	9	4
Schluppen und Kutter . . .	8	44
Yachten und Boote	175	783 (?)
Ruffen und Smags	80	24
Ewer	495	101
Prahmen, Jollen u. Rähne .	584	32
Fischerboote	77	3
Dampfschiffe	5	3

Gesammtzahl der deutschen Schiffe nach ihrer Bauart:
an der Nordseeküste (ohne Ostfriesland):

95 Fregattschiffe	} Dreimaster,
217 Barkschiffe	
218 Briggen,	
324 Schooner, Schoonerbriggen u. Schoonergallioten,	
71 Gallioten,	
144 Kuffen.	

An der Ostseeküste (ohne Preußen, mit Ausnahme von Königsberg, Memel und Elbing):

4 Fregattschiffe (einschließl. 3 Pinken),
75 Barkschiffe,
459 Briggen,
27 Schoonerbriggen,
57 Schooner,
51 Schoonergallioten u.

Von Preußen fehlen noch genaue Aufstellungen über die Gattungen der Schiffe in den verschiedenen Häfen.

Die Zahl der kleineren Seeschiffe (Kuffen, Smacken, Tjalken u.) ist sicherlich noch weit beträchtlicher, als hier angegeben.

In der Zahl der Barkschiffe und Briggen ist Deutschland Holland weit überlegen; dagegen besitzt Holland mehr große Ostindienfahrer (Fregattschiffe) und kleine Kuffen (Küstenfahrer).

Die Handelsschiffe führen dieselben Namen wie die Kriegsschiffe, nur sind erstere kleiner und anders gebaut. Barkschiffe sind Dreimaster, die keinen so scharfen Boden haben wie die Fregatten.

Die Briggen (Zweimaster) sind am beliebtesten und auf Fregattenart gebaut. Auch die zweimastigen Schooner und Lugger sind beliebt. Die Kutter sind nur einmastig und wegen ihrer großen Schnelligkeit im Segeln zum Kreuzen und Ueberbringen von Nachrichten geeignet. (Jetzt werden mehr die Dampfschiffe dazu benutzt). Die Schluypen und Yachten sind kleiner wie die Kutter, aber eben so gebaut.

Die Fregatthandelschiffe oder Ostindienfahrer halten zwischen 300 und 400, manche sogar bis zu 700 Last von 4000 Pfd. die Barkschiffe halten zwischen 200 und 300 ditto.

Nur diese großen Dreimaster werden von den Seeleuten Schiffe genannt.

Die Briggen halten zwischen 125 u. 200 Last	} Zweimaster.
„ Schooner „ 50 „ 125 „	
„ Gallioten „ 20 „ 50 „	

Die Battschiffe sind kleine Küstenschiffe, die man auf der Unterweser „Bordschiffe“ nennt.

Die Kuffen sind ziemlich platt und vorn und hinten rund (wie in Holland). Die Smacken und Tjalken sind ungefähr wie die Kuffen.

Zahl der Dampfschiffe an der deutschen Nord- und Ostseeküste, am 31. Dez. 1853.

Preußen:	Fluß- u. Seedampfer.	Schleppdampfer.
Stettin	8	10
Danzig	3	—
Königsberg	4	1
Pillau	1	—
Elbing	3	1
Memel	4	—
Stralsund	2	—
	<hr/> 25	<hr/> 12

Fortsetzung.	Fluß- u. Seedampfer.	Schleppdampfer.
Mecklenburg	7	—
Lübeck	5	3
Holstein	5	—
Hamburg	10	6
Bremen	5	3
Oldenburg	1	1
Hannover (Ostfriesland)	3	—
	<hr/> 61	<hr/> 25 zusammen 86 Dampfr.

In Oesterreich zählte die Gesellschaft des Lloyd in Triest im Mai 1853: 56 Seedampfer von 9080 Pferdekraft und 26775 Tonnen Tragfähigkeit. Diese Lloyd-Dampfer sind mit Postflaggen und die Mannschaft mit eigener Uniform versehen.

Zunahme der deutschen Rhederei im Jahr 1853 (gegen 1852).

Darunter sind bloß Seeschiffe verstanden. Die Last ist zu 4000 Pfund gerechnet.

In Hannover:

	Ende 1852. von Last.	Ende 1853. auf Last.	Vermehrung.
Ostfriesland	25582	26200	2 pCt.
Weser- u. Elbgebiet	4787	4860	1 "
Harburg besonders	560	670	20 "
Oldenburg Wesergebiet	15704	17020	10 "

i. J. 1852 gegen 1851
über 15 pCt.

	Ende 1852. von Last.	Ende 1853. auf Last.	Vermehrung.
Bremen	52508	58731	12 pCt. <small>i. J. 1852 gegen 1851 3 pCt.</small>
Hamburg	56343	63847	13 1/2 " <small>i. J. 1852 gegen 1851 8 1/2 pCt.</small>
Altona	2946	3269	1 " <small>i. J. 1852 Abnahme.</small>
Lübeck	8643 <small>od. 6649 Last zu 5200 Pfd.</small>	8212 <small>Ende 1851 od. 6317 Last zu 5200 Pfd.</small>	5 1/2 " <small>i. J. 1852 gegen 1851 Zunahme.</small>
Mecklenburg Rostock	37842	38899	7—8 " <small>nebst 29 noch unvermes- senen Sch., zuj. minde- stens 40000 Last.</small>
Preußen	126538	131468	3 " <small>i. J. 1852 gegen 1851 Abnahme.</small>

Demnach schreitet die Oldenburgische, Bremische und Hamburgische Rhederei am raschesten vor.

Zur Vergleichung diene folgender Ueberblick der Handelsmarinen von Holland, Belgien und Frankreich (Siehe vorher S. 356).

Holländische Handelsmarine.

Am 31. Dez. 1849 bestand die niederländische (holländische) Handelsflotte aus folgenden Schiffen:

	Sch.	L. à 4000 T od. 2000 Kil.	Durchsch. pr. Sch.
Fregatten (sog. Ostindienfahr.)	237	v. 77400	326 L. od. 652 T.
Barken	149	" 41494	280 " " 560 "
Yinken	17	" 3089	181 " " 362 "
Galeassen (Galiotten)	18	" 1962	109 " " 218 "
Brigantinen	1	" 99	99 " " 198 "
Briggen	65	" 6366	98 " " 196 "

Fortsetzung.	Sch.	L. à 4000 R. Durchsch.	
		od. 2000 Ril.	pr. Sch.
Schooner	110	v. 9005	82 L. od. 164 L.
Koffen (Kuffen)	889	" 50889	57 " " 114 "
Hoegers	68	" 3433	50 " " 100 "
Dampfschiffe	10	" 1668	166 " " 332 "
Schiffe unter 50 Last . . .	746	" 20826	28 " " 56 "
Zus. am 31. Dez. 1849		2310	216231 oder 432462 Tonnen.
Am 31. Dez. 1847 best. sie aus	1936	v. 189774	" 379548 "
" 1848 " " "	2146	" 205240	" 410480 "
" 1851 " " "	1860	" 205753	" 411506 "
" 1852 " " "	1971	" 224432	" 448864 "

Demnach besitzt Holland über 400 große Seeschiffe von 350 bis 650 Tonnen (durchschnittlich), die sich auch jetzt mehr an dem allgemeinen Welthandel betheiligen, während sie sich sonst ausschließlich auf die Fahrten zwischen Holland und seinen Colonien, namentlich Java, beschränkten.

Die vielen kleinen Holländischen Fahrzeuge, die sich mit dem Fischfang beschäftigen, sind in obiger Aufstellung nicht begriffen. Die Häringsfahrzeuge (Buisen), deren Zahl sich früher nahe an 2000 belief, waren im Jahr 1849 durch die schottische Concurrrenz auf fast 200 herabgesunken.

Die Holländische Kriegsflotte zählte Ende 1852 101 große und kleine Schiffe (einschl. 18 Dampfer), zusammen mit 2350 Kanonen, und 48 Kanonenboote mit 152 Kanonen.

Wären die Niederlande noch deutsch, d. h. gehörten sie noch zu Deutschland (wie früher), so brauchte man keine neue Flotte zu schaffen.

Neugebaut wurden in Holland im Jahr 1849: 1 Schiff von 359 Last (Fregatte); 14 Schiffe von 4150 Last (Barken); 5 Schiffe von 622 Last (Briggen); 19 Schiffe von 1647 Last (Schooner); 51 Schiffe von 2539 Last (Koffen); 3 Schiffe von 128 Last (Hoegers); 4 Schiffe von 680 Last (Dampfer); 98 Schiffe von 2756 Last (Schiffe unter 50 Last). Zusammen 195 Schiffe von 11881 Last.

Folgendes gibt eine kurze Uebersicht der Schiffsbewegung der Holländischen Häfen im Jahr 1849, die vielen Fischerboote und kleinen Fahrzeuge mit inbegriffen.

	Beladen.		Leer.	
	Sch.	v. Tonnen.	Sch.	v. Tonnen.
Im Jahr 1849 liefen ein:	6419	1,010148	und 707	66416
liefen aus:	4560	724610	„ 2427	370974
Unter den eingelaufenen waren Holländische, zuzüglich der kleinen Fahrzeuge . .	3296	452812	„ 370	20559
Englische, zuzügl. der Steinkohlenschiffe	1651	303298	„ 263	42110
Norwegische	609	141562	—	—
Deutsche	470	34398	„ 68	2864
<hr/>				
Letztere (die deutschen) bestanden aus:				
Hannoverschen	299	11430		
Preussischen	41	8562		
Mecklenburgischen	30	5856		
Oldenburgischen	70	2498		
Lübeckischen	2	398		
Bremischen	10	2636		
Hamburgischen	8	2109		
Knipphaufischen	8	519		
Holsteinischen	1	73		
Oesterreichischen	1	317		
		<hr/>		
	470	34398		

Die Schifffahrt von Rotterdam ist weit bedeutender unter britischer Flagge als unter niederländischer (fast noch einmal so viel), was besonders dem großen Verkehr Großbritanniens mit dem deutschen Zollverein, mittelst der Rhein-Dampfschifffahrt, zuzuschreiben.

Belgische Handelsmarine.

Nach amtlicher Angabe betrug die Zahl der belgischen Schiffe im Jahr 1841 155 Schiffe von 21562 Tonn. v. 20 Ctr. od. 1000 Kil.

1841	155	Schiffe	von	21562	Tonn.	v. 20	Ctr. od.	1000	Kil.
1842	139	"	"	21956	"				
1843	145	"	"	22957	"				
1844	134	"	"	21971	"				
1845	134	"	"	22511	"				
1846	136	"	"	23817	"				
1847	137	"	"	24796	"				
1848	140	"	"	25458	"				
1849	151	"	"	28589	"				
1850	149	"	"	30577	"				

Demnach war die Schiffszahl im Jahr 1850 geringer als im Jahr 1841, aber der Tonnengehalt beinahe um $\frac{1}{3}$ stärker, weil seitdem größere Schiffe gebaut worden sind. Der durchschnittliche Gehalt eines belgischen Schiffs betrug im Jahr 1841 139 Tonnen, und im Jahr 1850 205 Tonnen.

Mit dem Seefischfang beschäftigt waren im Jahr 1841 185 Fahrzeuge von 5265 Tonnengehalt und 1108 Bemannung, und im Jahr 1850 207 Fahrzeuge von 5800 Tonnengehalt und 1244 Bemannung.

Die Schiffahrtsbewegung der 4 belgischen Häfen war im Durchschnitt der 5 Jahre von 1846 bis 1850 jährlich wie folgt:

	in Antwerpen.		in Ostende.		in Gent.		in Nieuport.	
	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.	Sch.	v. Ton.
Eingel.	1665	272766	527	52864	177	23661	84	3314
Ausgel.	1693	278051	521	52891	184	23763	86	3417
	3358	550817	1048	105755	361	47424	170	6731
die wirkl. Lad. betr.	343207			54424		26428		3587

Die belgische Schiffahrt überhaupt hat in den letzten Jahren zugenommen; der Antheil der belgischen Flagge aber durch die zunehmende Menge der einlaufenden fremden Schiffe verhältnißmäßig abgenommen. (S. Statistisches Gemälde des Königreichs Belgien, nach amtl. Aufstellungen von J. E. Horn. Mit einer Einleitung von K. Heuschling. Dessau 1853.)

Französische Handelsmarine.

(S. Tableau général du Commerce de la France pendant l'année 1849.
Paris, Oct. 1850. Fol. p. 461.)

Frankreich besaß am 1. Jan. 1850, nach amtlichen Angaben:

Segelschiffe	14245	von	667174	Tonn.	v. 20	Ctr.	od.	1000	Kilogr.
Dampfschiffe	119	"	13391	"					

zus. 14364 von 680565 Tonnen.

Davon kamen auf die französischen Häfen

des atlantischen Meeres	Segelschiffe	10205	von	513265	Tonn.
	Dampfschiffe	74	"	8049	"
des Mittelmeeres . .	Segelschiffe	4040	"	153909	"
	Dampfschiffe	45	"	5342	"

14364 von 680565 Tonn.

Nach Tonnengehalt waren darunter:

3	Schiffe	von	7—800	Tonn.	zus.	2239	Tonn.
2	"	"	6—700	"	"	1370	"
14	"	"	5—600	"	"	7497	"
53	"	"	4—500	"	"	23280	"
204	"	"	3—400	"	"	69362	"
501	"	"	2—300	"	"	119150	"
1379	"	"	1—200	"	"	194150	"
1696	"	"	60—100	"	"	128578	"
1602	"	"	30— 60	"	"	66822	"
1029	"	"	20— 30	"	"	25718	"
1344	"	"	10— 20	"	"	18448	"
6537	"	unter 10 *)	"	"	"	23951	"

14364 Schiffe von 680565 Tonnen.

*) Diese kleinen Fahrzeuge sind meist Fischerboote (bateaux se livrant journallement à la petite pêche). Die Zahl derselben war an der atlantischen Küste . . 4769 v. 33402 T. u. 24438 Mann an der Küste des Mittelmeers 1508 " 5785 " " 5384 "

6277 v. 39187 T. u. 29822 Mann.

Die meisten französischen Schiffe sind demnach von mittlerem Gehalt. Die größten Schiffe fallen auf Havre, Bordeaux u. Nantes.

Uebersicht

der zu den französischen Haupthäfen am 1. Januar 1850
gehörenden Segel- und Dampfschiffe, nach amtlicher
Aufstellung.

Havre.		Nantes.		Bordeaux.		Marseille.	
Sch.	v. Tonn.	Sch.	v. Tonn.	Sch.	v. Tonn.	Sch.	v. Tonn.
1	792	—	—	—	—	—	—
2	1370	—	—	—	—	—	—
6	3233	2	1020	4	2152	1	502
23	10085	1	434	14	6139	4	1788
68	23428	33	11089	37	12540	28	9620
93	22133	70	17265	82	20124	69	17089
69	10623	118	17121	107	15890	180	24808
34	2584	202	15143	80	6197	86	7100
21	881	74	3197	32	1408	51	2293
8	187	39	1063	16	414	16	372
18	255	4	66	2	26	27	423
81	279	26	91	2	13	236	844
424	75850	569	66489	376	64903	698	64839

Dünkirchen.		Uebrige Häfen.		Gesammtzahl.		Donnen-
Sch.	v. Tonn.	Sch.	v. Tonn.	Sch.	v. Tonn.	gehalt.
—	—	2	1447	3	2239	7—800
—	—	—	—	2	1370	6—700
—	—	1	590	14	7497	5—600
1	436	10	4398	53	23280	4—500
2	647	36	12038	204	69362	3—400
22	5342	165	37361	501	119150	2—300
64	9081	841	116627	1379	194150	1—200
44	3489	1250	94065	1696	128578	60—100
42	1651	1382	57312	1602	66822	30—60
18	469	932	23213	1029	25718	20—30
6	85	1287	17429	1344	18448	10—20
31	100	6161	22624	6537	23951	unter 10
230	21300	12067	387104	14364	680565	

Der bedeutendste unter den französischen Handelshäfen ist Havre. Die Schifffahrtsbewegung daselbst war wie folgt:

Eingelaufene Schiffe aus fremden Ländern (europ. u. transatl.) im Jahr 1850: 1544 Schiffe v. 349496 Tonn. u. 21546 Mannsch.

1851: 1674 " " 394754 " " 25400 "

Davon kamen im Jahr 1851

aus Großbritannien 841 Sch. v. 146499 T. à 1000 Kil.

" den Vereinigten Staaten . 179 " (m. 282441 Bl. Baumw. *)

" Deutschland (ohne Preußen) 35 "

" Holland 90 "

" Belgien 84 "

Aus den französischen Colonien kamen 87 Schiffe. Darunter 34 Schiffe aus Martinique mit 15016 Fässer (barriques) Zucker. Die eingelaufenen Küstenfahrer und Fischerfahrzeuge (cabotage) betrug 2965 Fahrzeuge von 207661 Tonn. Zusammen 4727 Sch. v. 622288 Tonn. u. 42419 Mann.

*) Die Baumwoll-Einfuhr in Havre betrug

im Jahr 1831: 137501 Ballen.

" " 1833: 210593 "

" " 1851: 282441 "

" " 1852: 395001 "

" " 1853: 389505 "

Die Zucker-Einfuhr betrug

im Jahr 1833: 50300 Fässer.

" " 1845: 66500 "

" " 1852: 35127 "

" " 1853: 25425 "

Die Caffee-Einfuhr betrug

im Jahr 1833: 14,300000 \mathcal{E} ($\frac{1}{2}$ Kil.)

" " 1852: 26,505550 " "

" " 1853: 32,379395 " "

Berichtigungen.

Zu S. 5 u. 6. Nach v. Reden (Erwerbs- und Verkehrsstatistik des Königsstaats Preußen 3r Thl. Darmst. 1854. S. 1969.) theilt sich das Wesergebiet von Hannöb.-Minden bis Bremerhafen in folgende Uferstaaten:

	am linken Ufer.	am rechten Ufer.
Hannover . . .	22 ²⁵ / ₃₂ Meilen.	33 ²⁷ / ₃₂ Meilen.
Preußen . . .	12 ¹¹ / ₁₆ "	9 ¹³ / ₁₆ "
Kurhessen . . .	9 "	4 ¹ / ₂ "
Braunschweig . . .	3 ⁵ / ₈ "	5 ⁷ / ₈ "
Lippe . . .	1 ¹ / ₈ "	— "
Bremen . . .	3 ⁷ / ₃₂ "	3 ¹⁹ / ₃₂ "
Oldenburg . . .	6 ¹⁵ / ₁₆ "	1 ¹ / ₄ "
	59 ¹ / ₈ "	59 ¹ / ₈ "

Zu S. 27. Statt: von Werra herab, lese man: die Werra herab.

Zu S. 220. Statt: der Pregel, so weit er durch deutsches Gebiet strömt, lese man: der Pregel ic. und so weit er durch deutsches Gebiet strömt, denn er ist fast ganz deutsch.

Zu S. 332. Von welcher Bedeutung der Schifffahrtsverkehr von Deutschland in fremden Ländern ist, geht aus der Zahl der in einzelnen transatlantischen Häfen ein- und ausgelaufenen deutschen Schiffen hervor.

In New-York liefen ein im J. 1853: 143 Schiffe unter Bremer Flagge, 51 Sch. unter Hamburger Fl., 35 Sch. unter Oldenburger Fl., 25 Sch. unter Preussischer Fl., 9 Sch. unter Hannoverischer Fl., 8 Sch. unter Mecklenburgischer Fl., 1 Sch. unter Lübeckischer Fl., 9 Sch. unter Oesterr. Fl. (Letztere im J. 1850.)

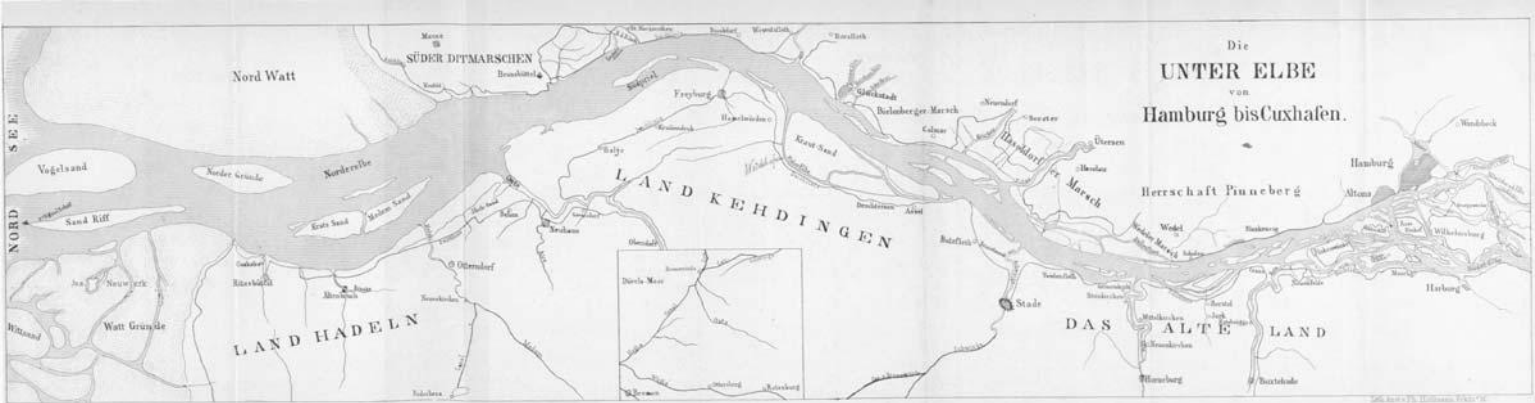
In Valparaiso (Chile) liefen ein im Jahr 1851: 51 Hamburger Schiffe; in San Francisco (Californien) im Jahr 1852: 17 Hamburger Schiffe.

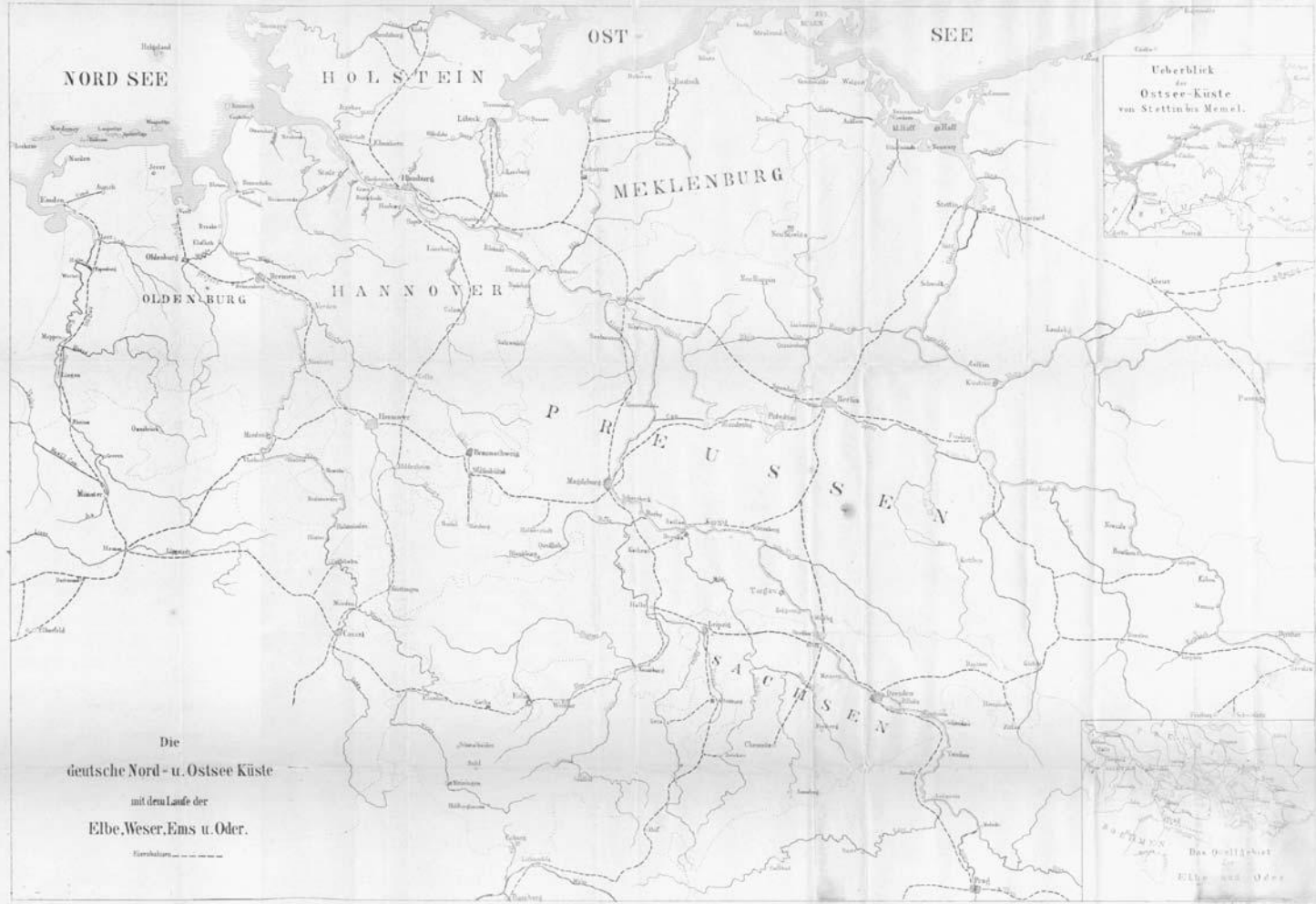
Mit Australien ist Deutschlands Verkehr im starken Zunehmen. Im Jahr 1853 gingen von Hamburg 34 Schiffe dahin ab (vom 1. Jan. bis 1. Dez.).

In Canton (China) kamen an, im Jahr 1851: 20 Sch. unter Hamburger Fl. (darunter 1 in Ballast), 12 Sch. unter Bremer Fl., 5 Sch. unter Holsteiner Fl. (Altonaer), darunter 4 in Ballast, und 3 Sch. unter Preuß. Fl. (alle 3 in Ballast), um Thee ic. einzunehmen.

In Singapore liefen im J. 1851 ein: 10 Hamburger Sch., 13 Bremer Sch., 1 Preuß. u. 1 Oesterr. Von diesen Sch. waren mehrere im Zwischenhandel, d. h. zwischen Ostindischen u. Chinesischen Häfen, beschäftigt.

Unter Oesterr. Fl. kamen i. J. 1850 nach Rio de Janeiro 26 Sch., nach Pernambuco 8, nach Havanna 15, nach Valparaiso 6. Den Hauptseeverkehr hat jedoch Oesterr. im Mittelmeer. Aus dem schwarzen Meer und Egypten führt es viel Getreide nach England und Irland, und bringt von dort Steinkohlen und britische Fabrikate zurück.





Die
deutsche Nord- u. Ostsee Küste
mit dem Laufe der
Elbe, Weser, Ems u. Oder.
Eisenbahnen -----

