

## Zusätze zum ersten Buch.

### Zusatz zu Seite 34 bis 52.

Die Zufuhren und den Verbrauch an Baumwolle betreffend.  
(M. Cullloch Dict. vom Jahr 1834.)

#### 1) Bezüge der europäischen Haupthäfen (S. 36).

	Zufuhren		Vorräthe am 1. Decemb.	
	1831.	1832.	1831.	1832.
franzöf. Seehäfen	65,517,900	78,198,600	10,743,000	6,600,000
Triest	19,782,000	25,799,500	2,590,000	2,490,600
Genua	4,110,000	5,159,900	1,245,000	1,245,300
Antwerpen	607,200	4,613,100	315,000	270,000
Amsterdam	1,661,400	2,453,400	1,424,000	877,200
Rotterdam	6,750,000	3,468,900	1,390,500	516,600
Bremen	1,458,000	1,437,900	373,500	411,000
Hamburg	3,867,900	4,692,000	1,779,000	1,581,000
Petersburg	890,000	1,847,400	1,140,000	—
Summa in Pfd.	104,646,000	127,670,700	21,000,100	13,992,300
„ in Ballen	341,780	425,570	70,740	46,640

Von 57,655 Ballen, die nach Nachrichten aus Triest dieser Platz im Jahr 1832 bezog, waren 47,558 Ballen, von 52,172 im Jahr 1833 bezogenen Ballen, 43,599 Ballen aus Egypten angekommen.

2) Ueber den Verbrauch und die Ausfuhr Großbritanniens im Jahre 1832 gibt M. Cullloch folgende Zahlen :

	Pfunde.
Verbrauch: 891,594 Ballen,	277,260,490
Abgang beim Verspinnen zu $1\frac{1}{2}$ Unze per Pfund	30,325,366
	<hr/>
Garne	246,935,124
Die schottischen Spinnereien producirten	24,338,217
Die englischen	222,596,907



Ausfuhr aus England :

an Garnen	71,662,850
an Zwirn	1,041,273
an Manufacturwaaren	61,251,380
an Schottland abgegeben	5,700,000
Verlust bei der Fabrication, Verwendung zu andern Zwecken (Dochte, Garne u. s. f.) und Ausfuhr in ge- mischten, unter obiger Ausfuhr nicht begriffenen Waaren	12,000,000
englische Consumtion und Vorräthe	70,941,404
Gesamtwerth der britischen Production an Garnen und Baumwollenwaaren	34 Mill. Pfd. Sterl.

3) Ausfuhr der nordamerikanischen Staaten im Jahre 1832 (S. 41.):

Pfunde.	Werth in Dollar.
313,471,749	31,724,682

Zusatz zu Seite 173.

Wie sehr man auf eine rasche Zunahme der Zahl der Reisenden bei Unternehmungen zur Beförderung der Transporte rechnen darf, hat sich auch in der jährlich gestiegenen Zahl der Reisenden gezeigt, welche, seit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein, die den Mittel- und Oberrhein befahrenden Dampfboote aufnahmen.

Die Zahl der Passagiere betrug

im Jahre 1827:	48,624 Personen.
" " 1828:	33,942 "
" " 1829:	42,942 "
" " 1830:	52,580 "
" " 1831:	60,105 "
" " 1832:	71,572 "
" " 1833:	97,971 "
" " 1834:	114,003 "

Gegenwärtig besitzt die Gesellschaft sechs Schiffe, die den Dienst zwischen Köln und Straßburg versehen. Sie beabsichtigt, die Fahrt bis Basel auszudehnen, und hat zu diesem Zwecke bereits den Bau von zwei weitem Booten übernommen.

Zusatz zu Seite 180.

M. Cullloch theilt (in seinem Dict. vom Jahre 1834) folgende Preisliste über die Actien der in Großbritannien bereits bestehenden oder projectirten Eisenbahngesellschaften mit.



	Zahl der Actien	Betrag der Actien	Bereits bezahlt per Actie	Kaufpreis der Actien			Dividende	
				Pf. St.	Pf. St.	Sch. P.	Pf. St.	Sch.
Liverpool und Manchester	5,100	100	100	210	—	—	8	—
Cremford und High Peaf	1,600	100	100	20	—	—	—	—
Canterburi	500	50	50	36	—	—	—	—
Cheltenham	350	100	—	78	—	—	—	—
Croydon	1,000	65	—	—	—	—	—	—
Surrey	1,000	60	—	—	—	—	—	—
Severn u. Wye	3,762	50	—	16	—	—	—	16
Forest u. Dean	2,500	50	50	24	—	—	1	—
Stockton und Darlington	1,000	100	100	295	—	—	8	6
Monmouth	553	50	—	—	—	—	—	—
Clarance (Dur- ham)	2,000	100	100	113	—	—	—	—
Leicester und Swanington	1,500	50	50	57	—	—	—	—
Newcastle u. Car- tise	—	100	100	—	—	—	—	—
Bolton u. Leigh	660	100	—	107	—	—	—	—
Grand Junction	—	—	10	19	—	—	—	—
Greenwich	—	20	1	1	2	6	—	—
London u. Bir- mingham	25,000	100	5	8	35	—	—	—
Bolton, Bury u. f. w.	—	100	15	—	—	—	—	—

Man sieht, daß von 10 verschiedenen Actien, von welchen der eingezahlte Betrag und der Preis angegeben sind, 7 über Pari und nur 3 unter Pari stehen.

### Zusatz zu Seite 187.

Zu den Worten des Textes: „Eine Quantität Silber in einer feinhaltigeren Mischung hat in der Regel einen höhern Werth, als die gleiche Quantität Silber in einer minder fein reichhaltigeren „Masse“ ist nachstehende Note unten beizusetzen unterlassen worden:

„Daß seit geraumer Zeit die Preiseurants des Silbers dieser Regel widersprechen, rührt theils von den starken Ausmünzungen geringhaltiger Scheidemünze in mehreren Staaten, theils von dem Umstände her, daß man in Folge der neueren Fortschritte in der Scheidekunst in kurzer Zeit bedeutende Quantitäten des mit wenigen Goldtheilen gemischten Silbers dem Scheidungsproceße unterwarf, und der Markt mit größeren Massen feinhaltigeren Silbers versorgt wurde. Die vermehrte Nachfrage nach schlechtem Silber zur Aus-



prägung von Scheidemünze wurde hauptsächlich im südlichen Deutschland durch das Verschwinden der conventionsmäßig ausgeprägten 12- und 24-fr. Stücke herbeigeführt, da man versäumte, die in der Abstufung der Geldsorten von der Scheidemünze bis zum Kronenthaler entstandenen Lücken, durch Ausprägung solcher 12- und 24-fr. Stücke nach dem Kronenthalerfuß, wieder auszufüllen. Die natürliche Folge war ein vermehrter Bedarf an Scheidemünze für kleinere Zahlungen, und da diese Münzen von schlechterem Kerne sind, eine vermehrte Nachfrage nach geringhaltigem Silber. Wenn diese Münzoperationen vollendet, und die Goldscheider aus dem im Verkehr befindlichen goldhaltigen Silber den Niizen vollständig gezogen haben werden, wozu die neueren Fortschritte ihrer Kunst ihnen vorübergehend häufigere Gelegenheit gab; so wird die Regel wieder ihr Recht behaupten.

Zusatz zu Seite 235—241.

1) M. Culloch gibt in der neuen Ausgabe seines Dictionary of commerce vom Jahre 1834 die Menge Rohzucker, welche die Erzeugungsländer dem europäischen und (nord-)amerikanischen Markte überliefern, nach einem Durchschnitt der drei Jahre von 1831—33 an, wie folgt.

	Tonnen.
Britisches Westindien mit Demerari und Berbice	. 190,000
Mauritius	. 30,000
Bengalen, die Insel Bourbon, Java, Siam, die Philippinen	. 60,000
Cuba und Portorico	. 110,000
Die französischen, holländischen und dänischen Kolonien	. 95,000
Brasilien	. 75,000
Summe in Tonnen zu 20 engl. Centn.	. 500,000

Nach Co o k gibt er ferner folgende Uebersicht über die Bezüge Frankreichs und der wichtigsten Continentalhäfen in den Jahren 1831, 1832 und 1833:

	Zufuhren			Vorräthe		
	1831.	1832.	1833.	1831.	1832.	1833.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Frankreich . . . .	97,450	82,000	79,500	25,870	9,350	10,450
Griech . . . . .	17,950	22,400	13,800	6,900	11,900	6,840
Genua . . . . .	9,500	10,500	6,800	1,500	2,200	2,180
Antwerpen . . . .	5,240	8,780	12,800	2,000	2,000	5,100
Rotterdam . . . .	10,700	11,600	8,650	1,800	3,900	3,350
Amsterdam . . . .	18,370	22,380	20,100	2,200	3,400	5,300
Hamburg . . . . .	38,800	37,930	30,000	9,000	13,400	9,820
Bremen . . . . .	12,380	12,500	7,350	3,230	5,800	3,550
Kopenhagen . . . .	5,350	5,850	5,500	800	2,370	1,830
Petersburg . . . .	11,170	23,100	18,500	8,440	11,660	15,600
Summe	226,910	237,040	203,060	61,740	65,980	64,020



Die Consumtion der pyrenäischen Halbinsel nimmt er nach Montveran (Essai de statistique sur les colonies) zu 41,050 Tonnen, und den ganzen Verbrauch des europäischen Continents zu 285,000 bis 310,000 Tonnen an.

Da die Consumtion von Großbritannien 170,000, und von Island 17,000 Tonnen beträgt, ausschließlich von 12,000 Tonnen Bakardzucker, so berechnet M. Culloch hiernach den ganzen Verbrauch Europas auf nahe 500,000 Tonnen jährlich. Den Werth dieser Consumtion nimmt er mit 1 Pf. St. 4 Schl. per Centner zu 12,000,000 Pf. St. (als Durchschnittspreis wegen der Transportkosten bis zu den Binnenmärkten zu nieder) und die Abgaben zu 75 Proc., also den ganzen Aufwand der Consumenten zu 21,000,000 Pf. Sterl. an.

Nach Abzug der europäischen Consumtion blieben von der berechneten Ausfuhr der Erzeugungsländer noch 60,000 Tonnen übrig, zur Versorgung der nordamerikanischen Freistaaten, welche 70,000 — 80,000 Tonnen verbrauchen, aber 30—40,000 Tonnen (in Louisiana) selbst produciren, und für den Bedarf der Türkei (Levante, Egypten, Barberei).

Wenn auch bei allen solchen Berechnungen eine große Genauigkeit nicht erwartet werden darf, so kann man aus den stets wachsenden Angaben über die Ausfuhr der Erzeugungsländer doch im Allgemeinen auf ein stetiges Steigen der Consumtion in Europa mit ziemlicher Sicherheit schließen.

Uebrigens hatten wir die von uns S. 235 mitgetheilten Angaben über die Bezüge der Hauptcontinentalhäfen für richtiger, als die von Coxf gegebene Uebersicht. Die bei Frankreich sich zeigende Abweichung ist nur scheinbar, da Coxf nicht bloß die Zufuhren nach den Haupthäfen, sondern die ganze Importation (ohne Abzug der Ausfuhr) berechnet. Bedeutende Abweichungen zeigen sich aber bei den Angaben über die Bezüge einzelner Häfen, namentlich bei Hamburg. Wir haben die mitgetheilten Zahlen den Angaben eines Londoner Hauses entlehnt, dessen Jahresberichte zu den interessantesten Arbeiten dieser Art seit lange gezählt werden. Sie stimmen nicht genau, doch weit näher mit den Mittheilungen vom Hamburger Markte überein. Coxf gibt die Bezüge dieses Plazes im Jahre nur auf 37,930 Tonnen oder 758,600 Centner an, während sie in jenen Londoner Berichten zu 1,120,000 Centner berechnet sind, und wir sie in einem gedruckten Hamburger Berichte, der am Schlusse des verflossenen Jahres eine Uebersicht der Zufuhren von mehreren Jahren gibt, zu ungefähr 110 Mill. Pfd. angegeben finden.

Darnach betragen in diesem Plaze

im Jahre	Die Zufuhren	Die Vorräthe am 1. Januar	Die Consumtion und die Ausfuhr
	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.	Mill. Pfd.
1830	101	14	85
1831	110	30	120
1832	101	20	100
1833	74½	30	81
1834	70	23	77
1835	—	16	—



Hiermit stimmen ziemlich nahe die Angaben überein, welche M. Culloch Seite 315 in der neuen Ausgabe seines Werkes, bis zum Jahr 1832 reichend, gibt, und die wir hier beifügen.

im Jahre	Vorräthe am 1. Januar	Einfuhr	Consumtion und Ausfuhr
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
1830	14,000,000	101,000,000	86,000,000
1831	29,000,000	109,250,000	117,250,000
1832	21,000,000	109,750,000	100,750,000
1833	30,000,000	— —	— —

In der neueren Zeit haben, wie man sieht, die Zufuhren nach Hamburg etwas abgenommen. Man darf daraus aber nicht auf eine Abnahme der Consumtion im Marktgebiete der Elbe schließen, da nicht nur die Lagervorräthe, sondern auch die nicht in dieselbe eingerechneten Vorräthe der Siedereien, in Folge der Beschränkung ihrer Arbeiten, sich bedeutend vermindert haben. Auch ist die Concurrenz anderer Märkte: Bremaus, der holländischen Plätze und Antwerpens fühlbar. Insbesondere übt der auf Unkosten der belgischen Staatscasse den Siedereien zu Antwerpen bewilligte starke Rückzoll einen künstlichen Einfluß auf die Zufuhren nach diesem Plage aus.

2) Ueber die Kaffeeausfuhr der Erzeugungsländer gibt M. Culloch in der neuen Ausgabe des angeführten Werkes folgende Uebersicht:

	Tonnen.
Mocca, Hodeida und andere arabische Häfen	10,000
Java	18,000
Sumatra und andere Theile Indiens	8,000
Südamerika	42,000
Domingo	20,000
Cuba und Portorico	25,000
Britisch-westindische Kolonien	11,000
Holländisch-	5,000
Französisch-westindische Kolonien u. Bourbon	8,000
	<u>147,000</u>
Den Verbrauch gibt er an:	
für Großbritannien zu	10,500
„ die Niederlande (Belgien und Holland)	40,000
„ Deutschland und die Länder des baltischen Meeres	32,000
„ Frankreich, Spanien, Italien, die europäische Türkei und die Levante ic.	35,000
Amerika	20,000
	<u>138,500</u>

Von der Ausfuhr Arabiens rechnet er aber für diese Märkte nur 5000—6000 Tonnen, so daß sich die Rechnung über die Zufuhren und Bezüge nahe ausgleicht.



Nach Co ok gibt er die Bezüge von Frankreich und Großbritannien und der Haupthäfen der übrigen Länder Europas an, wie folgt.

	Einführen			Vorräthe		
	1830.	1831.	1832.	1831.	1831.	1832.
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Frankreich . . .	13,000	8,300	13,130	6,150	2,900	5,100
Triest . . . . .	12,100	6,430	13,570	4,300	1,250	6,200
Antwerpen . . .	21,200	5,130	8,400	4,000	2,850	1,900
Rotterdam . . .	4,500	11,740	14,200	3,600	4,500	7,500
Amsterdam . . .	9,000	10,700	10,550	5,800	6,000	5,480
Hamburg . . . .	20,250	17,380	22,500	10,700	7,500	11,000
Bremen . . . . .	4,960	4,330	6,130	2,000	1,750	2,680
Kopenhagen . . .	1,340	1,570	1,670	350	490	600
Petersburg . . .	500	1,200	1,700	300	1,000	960
Summe	86,850	66,780	91,850	37,200	28,240	43,420
Großbritannien .	18,290	19,350	22,370	13,420	12,530	12,180
Europa . . . . .	105,140	86,130	114,220	50,620	40,770	55,600

Die neuern Angaben M. Cullochs über die Ausfuhr der Erzeugungsländer sind hauptsächlich für Südamerika, dessen Production in stetem Wachsen begriffen ist, für Domingo und für Cuba und Portorico weit höher, als die frühern. Für Domingo und Cuba haben wir S. 240 nach Handelsbriefen mit diesen neuern Angaben näher, als mit der frühern übereinstimmende Zahlen angegeben. Die Ausfuhr der französischen Kolonien ist aber, wie früher, überschätzt.

In der Berechnung des Verbrauchs der europäischen Länder findet man den Irrthum wieder, der die Bezüge der holländischen und belgischen Häfen als Consumption der Niederlande annimmt.

Zwischen den Angaben über die Bezüge der Haupthäfen Europas und den von uns hierüber mitgetheilten Zahlen zeigen sich, wie beim Zucker, bedeutende Abweichungen, namentlich in Beziehung auf Hamburg und auf Triest. Co ok nimmt die Zufuhren nach Hamburg im Jahre 1832 nur zu 22,500 Tonnen an, während wir dieselbe nach Londoner Handelsberichten 500,000 engl. Centner berechnet haben.

In Hamburger Handelsberichten vom 31. December vor. Jahres finden wir folgende Angaben über die Zufuhren in den Jahren 1820 bis 1834 und über die am 1. Jan. jedes dieser Jahre vorhandenen Vorräthe (in Hamb. Gewicht).

Im Jahre	Zufuhr.		Vorrath.	
	1820	22 Mill. Pfd.	3½	Mill. Pfd.
" "	1821	20	3½	" "
" "	1822	27	2½	" "
" "	1823	25	4½	" "
" "	1824	38½	6	" "
" "	1825	34	9	" "
" "	1826	38	8½	" "
" "	1827	50	13	" "



Im Jahre	1828	47	Mill. Pfd.	22	Mill. Pfd.
" "	1829	40	" "	26	" "
" "	1830	46	" "	22	" "
" "	1831	43 $\frac{1}{2}$	" "	24	" "
" "	1832	54	" "	16 $\frac{1}{2}$	" "
" "	1833	41	" "	22 $\frac{1}{2}$	" "
" "	1834	50	" "	14 $\frac{1}{2}$	" "

Hiemit stimmen ziemlich genau die Angaben überein, welche M. Cüllsch an der bereits bezeichneten andern Stelle seines Werkes (S. 615) über die Hauptartikel des Hamburger Handels gibt, und die wir beifügen:

im Jahre	Kaffee- Vorräthe.	Kaffee- Einfuhr.	Ausfuhr und Consumtion
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
1830	24,000,000	45,250,000	45,250,000
1831	24,000,000	42,750,000	50,750,000
1832	16,000,000	53,750,000	47,250,000
1833	22,500,000	— —	— —

Triester Einfuhr- und Ausfuhrlisten enthalten folgende Angaben über die Zufuhren, Versendungen und Vorräthe an Kaffee (in Wiener Gewicht).

Jahre.	Zufuhren. Entr.	Versendungen. Entr.	Vorräthe am 1. Jan. Entr.
1831:	77,142	130,894	— —
1832:	211,808	166,226	117,770
1833:	161,570	150,230	229,540
1834:	— —	— —	147,657

### Zusätze zum zweiten Buch.

#### Zusatz zu Seite 285, 289 u. 299.

Die Menge der Güter, welche auf dem Rheine versendet werden, hat seit einer Reihe von Jahren fast ununterbrochen zugenommen.

Im Jahre 1831 kamen aus Holland bei Emmerich an	840,796 Centner.
im Jahre 1833	1,421,673 „



Im Jahre 1834 wurden direct aus Holland versendet :

nach Nees . . . . .	23,890	Centner.
"  Wesel . . . . .	63,993	"
"  Duisburg . . . . .	150,714	"
"  Düsseldorf . . . . .	299,584	"
"  Köln . . . . .	560,741	"
"  Koblenz . . . . .	59,226	"
"  Mainz . . . . .	253,288	"
"  Frankfurt a. M. . . . .	66,128	"
"  Mannheim . . . . .	215,901	"

im Ganzen 1,693,465 Centner.

also mehr als im Jahre 1833: 271,792 "

Zu Thal giengen nach Holland

im Jahr 1833: 5,175,106 Centner.

" " 1834: 6,205,156 "

Von diesen 6,206,156 Centnern bestanden

in Stückgütern . . . . .	278,738	Centner.
"  Roggen . . . . .	386,728	"
"  Weizen . . . . .	659,405	"
"  Kleezaamen . . . . .	9,802	"
"  Eisenerwaaren . . . . .	100,061	"
"  Mineralwasser . . . . .	30,902	"
"  Lohrinden . . . . .	141,273	"
"  Eichenbauholz . . . . .	1,066,856	"
"  Tannenbauholz . . . . .	639,015	"
"  Frennholz und Holzkohlen . . . . .	129,289	"
"  Steinkohlen . . . . .	2,228,992	"

im Uebrigen in Kalk, Zuffsteinen, Traß, Mühlsteinen, Basaltsteinen und Thonerde.

Eine nicht unbedeutende Menge von Gütern gieng im Jahre 1834 von Antwerpen zu Land nach dem Hafen von Köln, so wie durch Frankreich nach der Schweiz. Die Landfracht von Antwerpen nach Köln steht um ohngefähr 1 Gulden höher, als die Wasserfracht von den holländischen Seeplätzen nach diesem Rheinhafen. Würden aber durch die Ausführung des Projectes einer Eisenbahn zwischen Köln und Antwerpen die Transporte nicht nur mehr beschleunigt, sondern auch die Landfracht herabgesetzt, so dürfte Antwerpen, den holländischen Seeplätzen gegenüber, ein entschiedenes Uebergewicht erlangen.