



Allgemeine
H and l u n g s = Z e i t s c h r i f t
 von und für Ungarn.

(Halbjähriger Preis: 2 fl. 30 kr. E. M. Mit Postversendung: 3 fl. 30 kr. E. M.)

Fünfter

Pesth, Sonnabend, den 21. April.



Jahrgang

Merkantilisch = statistische Betrachtungen über Handel, Tausch, Kommerz.

(Fortsetzung.)

IV. Propre = Handel, Kommissions = Handel, Expeditiions = Handel.

Propre = Handel findet statt, wenn Jemand für sich handelt, auf eigenes Risiko. Ein Kaufmann bestellt Waaren auf eigenes Risiko, gehen sie verloren, so trägt er allein den Schaden; eben so, wenn er an andere Kaufleute Waaren auf sein Risiko schickt.

Beim Kommissions = Handel ist kein Risiko für denjenigen, der ihn treibt, und man kann dabei schwer reich werden. Z. B. ein Handelsmann zu Hamburg bestellt von seinem Kommissionair zu Riga Getreide. Dieser kauft und spedit es, und bekommt pro studio et labore angemessene Spesen. Je mehr Kommissionen er zu besorgen hat, um desto reicher kann er werden. Derselbe Hamburger Kaufmann schickt seinen Kommissionair zu Riga französische und Rhein = Weine zum Verkauf. Dieser bezahlt dafür nichts, sondern verkauft sie andern und berechnet dem Betrag dem Hamburger Kaufmann. Dieser muß den etwaigen Schaden leiden, z. B. wenn der Wein unter Wege verdorbt. Zu Anfang dieses Jahrhunderts wurden jedoch mehrere Kaufleute zu Hamburg durch diesen Kommissions = Handel unglücklich und die ausgebrochenen Bankerutte liefen in die Millionen. Die Londoner Kaufleute schickten nämlich für ihre Rechnung erstaunlich viel Kasse, Zucker und andere Kolonial = Waaren, die damals sehr hohe Preise hat-

ten, nach Hamburg in Kommission, und baten ihre Kommissionairs, sie möchten ihnen den dritten Theil zum voraus bezahlen, weil sie Geld brauchten, wogegen sie ihnen große Vortheile versprachen. Die Hamburger Kommissionairs willigten gerne ein, weil sie glaubten, daß diese hohen Preise bleiben würden, und suchten daher Geld aufzutreiben, wo sie konnten, um das Drittel zu bezahlen. Aber weil sehr viele Londoner Kaufleute diese Spekulation nach Hamburg gemacht hatten, kam so eine große Menge von Kolonialwaaren nach Hamburg, daß der Preis derselben auf ein Drittel und noch tiefer herabsank: Der englische Kaufmann hatte nun keinen Profit und der Hamburger, der dem Engländer pränumerirt hatte, hatte keinen Vortheil, sondern bedeutenden Schaden. Wo aber nicht pränumerirt wird (was der Kommissionair nicht zu thun braucht), da ist der Kommissions = Handel der sicherste.

Eine Art Kommissionshandel, aber nicht im engeren Sinn, ist auch der Expeditiions = Handel. Ein Kaufmann nimmt die Waaren eines andern in Empfang und expedit sie weiter nach dem Orte ihrer Bestimmung, z. B. ein Expeditieur zu Pesth die Waaren eines Wiener Kaufmanns nach Neusatz und Peterwardein, oder nach Erlau, Debreczin, Hermannstadt und Kronstadt. Dieser Expeditieur akkordirt die Fuhre, besorgt Alles, gibt Nachrichten über die Absendung u. s. w. Für seine Spesen und Mühe (Provision), die er verrechnet, wird er entschädigt. Es ist kein Kommissionshandel im engeren Sinn, weil der Expeditieur keine Waaren kauft und verkauft, wie der Kommissionair, aber oft ist der Expeditiions = und Kommissionshandel im en-

gern Sinn verbunden. Der Expeditionshandel ist auch sehr einträglich. Es ist bei demselben kein Risiko. Der Spediteur macht die Risiken nicht auf, er sieht nicht nach, ob etwas verborben ist, — denn dies geht ihn nichts an, er ist dafür nicht verantwortlich. Der Spediteur hat auch nicht solche Vorauslagen zu machen, wie der Kommissionair, wenn dieser für Andere Waaren einkauft. Manchmal ist der Handel nur durch Speditors möglich. Einst gingen holländische Schiffe mit Waaren für den Schweizerhandel bis Basel, dann aber konnten sie bis Köln auf den Rhein gehen und dann mußten kölnische Schiffe die Waaren bis Mainz oder Straßburg befördern, weil die Regenten holländische Schiffe nicht weiter als bis Köln passieren ließen: die Holländer mußten also Speditors in Köln haben.

V. Cabotage und ökonomischer oder Zwischenhandel.

Cabotage hat bei den Franzosen eine doppelte Bedeutung. Sie verstehen darunter:

1) Den Küstenhandel. Es ist dies ein inländischer Handel von einer Küste des Landes (z. B. Frankreichs) an eine andere.

2) Wenn ein Schiff in unserm Lande gemiethet wird, um Fracht zu überbringen, so nennt man dies: das Schiff ist auf Cabotage. — Solchen Handel treiben seit vielen Jahren schwedische, dänische und französische Schiffe von Konstantinopel nach Smyrna, Tunis und Alexandrien. Die Türken sind nämlich theils so dumm, daß sie erlauben, daß Fremde auf ihren Schiffen türkische Waaren transportiren und von da andere zurückbringen, und die Frachtkosten verdienen, theils sind ihre eigenen Schiffer (die griechischen Schiffer ausgenommen) der Schiffferei zu unfundig. Die Eigenthümer solcher Cabotage-Schiffe verdienen sich viel Geld: sie besorgen oft 10 bis 20 Jahre diesen Transporthandel, erwerben sich dabei ein ansehnliches Kapital und verzehren dies dann in Ruhe in ihrem Vaterlande.

Was die Franzosen *commerce économique* oder ökonomischen Handel nennen, kann man mit Büsch süßlicher Zwischenhandel nennen. Durch den Zwischenhandel verdienten sich einst die Hansestädter und die Holländer sehr viel. Im Mittelalter trieben die Hansestädte Deutschlands einen erstaunlich verbreiteten Zwischenhandel in Europa und wurden dadurch sehr reich. Ihre Kaufleute hatten wenig eigene Waaren, sie segelten aber mit ihren Schiffen nach Nowogorod, und kauften da russische Waaren, die sie nach Schweden brachten und daselbst absetzten, aus Schweden brachten sie Häute,

Eisen u. s. w. und verkauften sie an die Holländer und andere Nationen. Später wurden die Holländer die Frachtführer für ganz Europa. Sie führten z. B. französische und spanische Weine nach Schweden (nicht die Franzosen und Spanier selbst), und schwedische Waaren nach Südeuropa. Dieser Zwischenhandel bereicherte die Hansestädte und die Holländer außerordentlich. Sie verdienten nicht nur sehr viel durch die Fracht, sondern sie hatten auch einen kaufmännischen Profit, indem sie die Preise der Waaren höher anschlugen. Dies dauerte bis ins XVII. Jahrhundert. Im XVII. Jahrhundert erwachten endlich die Engländer (die sich vorhin selbst durch die Holländer französische Weine hatten bringen lassen) unter der Regierung des Protektors Cromwell. Dieser Usurpator (dem England mehrere nützliche Anstalten verdankt) ertheilte im Jahr 1654 die berühmte Navigations-Akte. Sie verdankte ihrem Ursprung eigentlich dem tödtlichen Haffe, welchen Cromwell gegen die Holländer gefaßt hatte, weil sie die Söhne des hingerichteten unglücklichen Königs Karl protegirtten. Er gab daher durch die Navigations-Akte den Befehl: keine Nation dürfe nach England andere Waaren bringen, als ihre eigenen, nicht fremde. Dies Gesetz dauerte in England bis auf den heutigen Tag. Nun war der Handel der Holländer mit England rein vernichtet, denn sie hatten keine eigenen Waaren zu verkaufen, welche die Engländer nicht selbst besaßen. Holland fühlte den unsäglichen Schaden und fing deswegen mit England einen Krieg an, wurde aber überwunden. Die Vortheile der Navigations-Akte sind für England sehr groß, denn man bekommt die Waaren wohlfeiler, wenn die Nationen, die sie erzeugen, dieselben selbst auf den Markt bringen und nicht Fremde, welche die Preise erhöhen, um etwas pro studio et labore zu erhalten. Später gab Schweden eine ähnliche Navigations-Akte heraus, doch so, daß nach derselben Fremde auch die Waaren einer dritten Nation einführen können, wenn sie dafür Zoll erlegen, während jene, die ihre eigenen Waaren bringen, keinen Zoll zu erlegen haben. Nachher führte auch Frankreich dieses System ein, und später fast alle europäischen Reiche; nur Portugal, Spanien und in der Türkei leidet man diesen Zwischenhandel aus Indolenz. Auch Rußland duldet ihn zum Theil (unter einigen Beschränkungen) bis auf die neueste Zeit, weil die Russen nicht genug Kaufahrtsschiffe haben, um die nöthigen Waaren selbst abzuholen und die übrigen auszuführen, und nicht alle fremde Nationen, z. B. Portugiesen und Spanier ihre Waaren ihnen zuführen. (Fortsetzung folgt.)

Die Mechanic's - Institution zu Deptford.

Zu Deptford existirte seit 6 Jahren eine Mechanic's-Institution, die innerhalb dieser Zeit bereits sehr viel Nützliches geleistet, eine hübsche Bibliothek gesammelt und auch eine schöne Sammlung von Apparaten angelegt hatte. Dessenungeachtet wurde die Theilnahme der Bewohner Deptford's an diesem Institute immer schwächer, so daß dasselbe seiner Auflösung nahe war. Um dieser zuvorzukommen, wurde nun eine allgemeine Versammlung abgeschrieben, welche am 4. Januar wirklich statt fand, und bei der das berühmte Parlamentsmitglied, J. Hume, den Vorsitz führte. Bei dieser Versammlung erfolgten nun so zahlreiche Unterschriften, daß das Bestehen des Institutes fortan gesichert ist. Die Reden, die bei dieser Gelegenheit gehalten wurden, kann man im Mechanics Magazine Nr. 440, S. 279 im Auszuge finden. Merkwürdig ist besonders, daß Hr. Hume die Ausschließung der Politik und der politischen Oekonomie aus den Verhandlungen der Gesellschaft für einen der vorzüglichsten Gründe des Nichtgelingens derselben erklärte, und daß diese Ausschließung nun nicht mehr statt finden wird. Sehr interessant sind die Aeußerungen über die Besteuerung der Kenntnisse und Wissenschaften durch die Regierung: eine gute Regierung, sagt Hr. John Kenzie sehr richtig, wird in der Aufklärung und in den Kenntnissen immer ihren besten Allirten finden; nur eine schlechte wird in der Unwissenheit ihre Stütze suchen, und von derselben, wie sie es verdient, am Ende auch hintergangen und zu Grunde gerichtet werden.

Coleman's elastische Pferdegurte.

Da die gewöhnlichen Gurte, mit welchen man die Pferdebedeken auf den Pferden befestigt, einen nicht unbedeutenden und lästigen Druck auf die Pferde ausüben, und an jungen Thieren sogar der Ausdehnung und dem Wachstume mehrerer Muskel sehr nachtheilig sind, so hat man darauf gedacht diese Gurte elastisch zu machen. Dr. Thomas Coleman zu St. Albans in der Grafschaft Hertfordshire hat sich am 29. Mai 1831 ein Patent auf solche verbesserte Pferdegurte geben lassen, welches jedoch nach der im Register of Arts November 1831 S. 235 von diesem Patente gegebenen Notiz gar nichts Neues enthält, da schon mehrere Male ganz ähnliche Sattelgurte und Riemen patentirt wurden. Der Patentträger wendet nämlich bloß flache oder elliptische Spi-

ralfedern, ähnlich jenen, die zu den gewöhnlichen Arm- und Strumpfbändern benutzt werden, an. Er umgibt das Ende des Riemens, mit welchem die Gurte geschnallt wird, mit der Spiralfeder, und macht das Ende des Riemens breiter, indem er es auf ein anderes Stück Leder näht, damit dasselbe nicht durch die Feder gezogen werden kann. Das Ganze wird dann in eine Tasche gebracht, die durch Aufnähen eines Stückes Leder auf die Gurte erzeugt wird. Das äußere Ende dieser Tasche ist verengert, damit die Spiralfeder nicht durchgezogen werden kann, während sie den Riemen frei nach vor- und rückwärts gleiten läßt. Zu noch größerer Sicherheit gegen das Herausziehen der Feder ist diese an ihrem äußeren Ende etwas breiter gemacht.

Ueber einige wenig bekannte Düngerarten.

Die Societé royale et centrale d'Agriculture, Sciences et Arts du Dept. du Nord hat ein Getreidefeld zum Theil mit gutem gefaultem Mist, zum Theile mit Weidenasche düngen lassen, und dabei gefunden, daß letztere nicht bloß in Hinsicht auf Ertrag, sondern auch deswegen den Vorzug verdiente, weil auf dem mit ihr gedüngten Theile keine Schmarozerpflanzen wachsen. — Mit sehr großem Vortheile bedient sich ein Oekonom von Watignies der Hornspäne als Dünger; er wendet sie halb für sich allein, halb mit Mist gemischt an. — Weniger bekannt ist es jedoch, daß nach Hrn. Quenson der Ertrag der Ernte bedeutend erhöht werden soll, wenn man einen Hektoliter Getreide mit einer Pinte Del benezt, und das Getreide dann in eine etwas dichte Kalkmilch bringt. Die Erfahrung muß das Wahre hieran zeigen, und ausmitteln, ob die auf diese Weise gebildete Kalkseife das Keimen und den Wachsthum begünstigt. Del allein zeigte sich bisher bekanntlich dem Keimen entgegen.

Miszellen.

In den nördlichen spanischen Häfen ist allen Schiffen aus England, angeblich wegen der Cholera, für jetzt der Zutritt untersagt worden.

Am 1. März wurde das neue östliche Becken zu Lower Shadwell, welches die Londoner Docks vollendet, eröffnet.

In Kurhessen ist der Durchgangszoll auf der Straße von Frankfurt über Bilbel von vielen Artikeln unter

50 Kr., als den höchsten Zoll pr. hessischen Zentner herabgesetzt worden. Vom Zentner Delsaat beträgt er nur 4 Kr.; von Farberde, Flach, Hanf, Karden- und Weibdisteln, grauem Lösch- und Pakpapier oc. nur 18 $\frac{1}{2}$ Kr.; von Farbholz und Farbekräutern, Polholz, Buchsbaum oc. nur 37 $\frac{1}{2}$ Kr.; von Mineralwasser, Potasche, Hörnern, Knochen, gemeinen Töpferwaaren oc. wird der geringere Zoll erhoben. Diese Sätze gelten für alle Straßenzüge des westlichen Zollvereinsgebiets, bei welchen das linke Rheinufer nicht berührt wird, und stehen bezüglich der Straße über Wilbel nach Kassel, denn früher zu Heiligstol, Wilbel, Nauheim, Sichertshausen zu entrichten gewesen Abgaben ziemlich gleich, so daß die Ersparniß des Zwischenaufenthalts und die damit verbundenen ganz unvermeidlichen Kosten zu Nauheim, Kollar und Sichertshausen, als reiner Vortheil der jetzigen Einrichtungen betrachtet werden kann.

Die Strumpf-Fabriken in Nimes sind in großer Thätigkeit.

Auf Ansuchen der Schweiz lassen nun die französischen Konsuln in Brasilien den schweizerischen Kaufleuten ihren Schutz angeheihen.

K o r r e s p o n d e n z - N a c h r i c h t e n .

Triest, 10. April. Baumwolle, Coubonge ist diese Woche von 32 auf 31—31 $\frac{1}{2}$, Kerk. und Kassa von 30 $\frac{1}{2}$ —31 auf 30—30 $\frac{1}{2}$ gefallen.

London, 6. April. Konf. 3 Proz. 83 $\frac{1}{2}$.

Paris, 10. April. Konsol. 5 Proz. 96, 25; 3 Proz. 69, 50.

Wien, 17. April. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 87 $\frac{1}{2}$; 4 Proz. 77 $\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose —; Partiale 122 $\frac{1}{2}$; Bankaktien 1147.

I n t e l l i g e n z e n .

K u n d m a c h u n g .

Von Seiten der Kön. ung. Hofkammer wird vom 1. Nov. 1832 durch 6 nacheinander sich folgende Jahre des zur Kammeral-Herrschaft Lykava, und in Lyptauer Komitat gelegenen Rosenberger Kammeral-Herrschaftlichen

Bräu- und Branntwein-Hauses, mit dem Rechte der freien Bier- und Branntwein-Brennerei, sammt dazu gehörigen Requisitionen, nebst einem Garten in Pacht überlassen, und der Lizitations-Termin auf den 1. Mai 1832 in dem herrschaftlichen Kastele zu Rosenberg um 9 Uhr früh festgesetzt, wozu Pachtlustige, mit dem erforderlichen Neugeld versehen, zu erscheinen haben.

Die Lizitations- und Kontrakt-Bedingnisse können in der k. Präsektorats-Kanzlei zu Gradef, und bei dem k. Wirthschaftsamt zu Rosenberg eingesehen werden. Ofen, den 10. April 1832.

B e k a n n t m a c h u n g .

Auf Anordnung der hochl. Kön. ung. Hofkammer wird allgemein bekannt gemacht, daß von dem beim Kön. Keneffer Kammeral-Propositorat in Borrhath erliegenden Weinen, im Wege der am 26. April l. J., in Meneß abzuhaltender Versteigerung, 1505 $\frac{1}{2}$ Eimer weiße neue Weine mit Vorbehalt der höherer Modifikation den Meistbietenden, werden veräußert werden.

Kauflustige werden daher zu der am obbestimmten Tag und Ort abzuhaltenden Lizitation mit hinlänglichen Neugeld versehen hiemit oorgeladen.

Ofen, den 13. April 1832.

W e s t h e r G e t r e i d e m a r k t .

Westher Mezen (Am 19. April.) Preise in W. W.

	bester	mittlerer	ordinärer.
	fl. Kr.	fl. Kr.	fl. Kr.
Weizen	9. —	8. 30	8. 15
Halbfrucht	6. —	5. 45	5. 30
Roggen	4. —	3. 45	— . —
Gerste	3. —	2. 54	2. 30
Hafer	2. 9	2. —	— . —
Kukuruz	3. —	2. 51	— . —

S c h i f f s - u n d M a g a z i n s p r e i s e .

Weizen 6 $\frac{1}{2}$ —8; Halbfrucht 5—6 Roggen 3 $\frac{1}{2}$ —4; Gerste 2 $\frac{1}{4}$ —3; Hafer 2—2 $\frac{1}{2}$; Kukuruz 2 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{3}{4}$ fl. W. W.

Beilage: der Spiegel, Nr. 52.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der Kön. Universitäts-Buchdruckerei. 1832.