



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.)



Sechster

Pesth, Mittwoch, den 30. Oktober.

Jahrgang.

Der Handel Venedigs \*).

Wie sehr natürlichen und politischen Verhältnisse die Gestalt Venedigs zu einem großen Handelsplatze begünstigen, erhellt am deutlichsten aus der reiflichsten Betrachtung des Verkehrs, welchen die Stadt mit den verschiedenen Handelsgegenden unterhält oder doch in Folge der neuen Einrichtung sicher unterhalten wird, so wie der Gegenstände, durch deren Austausch jener Verkehr sich bildet. Um sich eine klare Vorstellung hievon zu verschaffen, ist es nöthig, zu den besondern Einzelheiten des Ortes und der Waaren herabzusteigen, wofür denn nun auch die Geduld des gütigen Lesers in Anspruch genommen wird. In Beziehung auf seine Richtung läßt sich der Handel Venedigs, gleich jenem von Triest, unter sieben Hauptabtheilungen betrachten; hievon würde die erste den Küstenhandel des adriatischen Meeres, die zweite den Handel nach der Levante und dem schwarzen Meere, die dritte den Handel mit Egypten, die vierte jenen nach England umfassen; die fünfte beschäftigte sich dann mit dem Handel mit den Ländern Amerikas, die sechste mit dem übrigen Seehandel, und die siebente mit dem Verkehr, der von Venedig aus zu Lande unterhalten wird.

\*) Aus der Schrift: „Ueber den Freihafen von Venedig, mit Rücksicht auf den österreichischen Seehandel im Allgemeinen. Nebst einer vergleichenden Uebersicht der Industrieverhältnisse Großbritanniens, Frankreichs und Oesterreichs.“ Von Karl Joseph Goernig. 8. Preis 1. fl. 12 kr. Wien 1831, bei C. Gerold.

Der Küstenhandel des adriatischen Meeres bietet Vortheile dar, wie sie sich selten bei einem Küstenhandel vereinigt zeigen. Das adriatische Meer, einst der Golf von Venedig genannt, bildet einen tief in den europäischen Kontinent eindringenden Meerbusen, welcher die Verbindung zwischen den fruchtbaren Ländern, deren Ufer er bespült, wesentlich erleichtert. Die manigfachen und von einander äußerst verschiedenen Erzeugnisse jener Länder dienen nicht nur zu dem gegenseitigen Austausch, sie bilden auch die Gegenstände eines ausgebreiteten wahrhaften Welthandels; zu diesem doppelten Umsatze der erwähnten Produkte dienen aber die an seinen Küsten befindlichen zwei Haupthandelsplätze Triest und Venedig, dann die drei minderen, Ancona, Fiume und Bari. Hier, besonders an den ersteren, findet der Erzeuger stets Abnehmer für seine Produkte, hier bietet sich ihm eine ununterbrochene Auswahl alles Dessen, was seine Bedürfnisse erheischen, an; dieser Zusammenfluß jener Erzeugnisse an einem bestimmten Orte ist aber auch dem fremden Kaufmanne, der ihrer bedarf, sehr förderlich, und so kommt es z. B., daß der amerikanische oder nordische Frachtfahrer die Korinthen Griechenlands und der jonischen Inseln, das Del Neapels und die Zitronen Siziliens von Triest abholt, obwohl ihm die betreffenden Ursprungs-Länder näher liegen. Unter den erwähnten Handelsplätzen ist gegenwärtig Triest unkreitig bei weitem der wichtigste: besserungswürdig hat Venedig mehrere Vortheile voraus, worunter besonders die günstigere Lage und die leichtere Verbindung mit den verschiedenen Küstenländern gehört. Die Haupterzeugnisse, welche dort von diesen

Ländern zu Markte gebracht werden, bestehen in Naturprodukten, und zwar aus vegetabilischen, welche von Italien, Ungarn und Jonien, so wie aus animalischen, die von der Ostküste des adriatischen Meeres kommen; dagegen tauschen die Küstenbewohner Kolonial- und Metallwaaren, verschiedene Manufaktur- und andere Bequemlichkeits-Gegenstände, so wie zum Theil Lebensmittel ein. Die Ausbreitung dieses Handels wird durch die kleinen Küstenfahrzeuge, welche hiezu gebraucht werden, sehr erleichtert, da diese kein so großes Betriebskapital erfordern, mit einem leichteren Fahrwasser sich begnügen, und endlich mit ihren geringen Ladungen die Schnelligkeit des Umlaufes der Güter, so wie die Handelsverbindung mit den kleinsten Orten, die gerade auch die zahlreichsten sind, ungemein befördern; übrigens gibt es auch Küstenschiffe von 70—80 Tonnen, die gleich den größten Fahrzeugen die hohe See halten. Zweckmäßig wird eine weitere Unterabtheilung des erwähnten Küstenhandels nach den einzelnen Provinzen und Ländern, zu welchen die Küsten des adriatischen Meeres gehören, erscheinen; es kommt daher zu betrachten:

1. Der Handel mit dem österröischen Küstenlande; hier zeigen sich uns zuerst die zwei nördlichsten Häfen, Porto Cavana und jener von Monfalcone. Der erste ist bis jetzt für den venetianischen Handel noch ganz unerheblich, er kann aber von Bedeutung werden, wenn die projektirte Straße, welche Triest über das Friaul und die Tirol in direkte Verbindung mit dem südlichen Deutschland setzen soll, zu Stande kommt; da diese Straße den Hafen Cavana berühren soll, so werden auf diesem Wege die Produkte der benachbarten Länder auch nach Venedig am bequemsten geschafft, und die hiesigen Waaren dorthin versendet werden können. Wichtiger für die Gegenwart ist der Hafen von Monfalcone, da durch denselben nicht nur die Erzeugnisse von Görz und dem deutschen Friaul, als: Wein, Weizen, Hafer, Mais, Hanf, Flachs und zahmes Geflügel, sondern insbesondere die für den Handel so wichtigen Ausbeuten der innerösterreichischen Bergwerke am leichtesten zu beziehen sind; die Einfuhren aus Venedig würden wegen der Nähe von Triest beschränkt bleiben, doch könnten die Gegenstände der eigenen Fabriken, und zum Theil auch Kolonial- und Levantiner Waaren und Süßfrüchte dahin gebracht werden.

Wie kommen nun zu dem Hafen von Triest, dem großen Stapelplatze für den Handel mit der Levante und für alle die ausländischen Erzeugnisse, womit es im Austausch gegen die heimischen Produkte das Gros der österröischen Monarchie versorgt. Man könnte sich dem

ersten Anblicke nach zu der Meinung verleiten lassen, daß diese beiden Handelsplätze, in so unmittelbarer Nähe die gleichen Zwecke verfolgend, sich nur hinderlich im Wege stehen, und mit einander nichts auszutauschen haben, da sie beide dieselben Waaren anbieten. Dem ist aber nicht so; denn, abgesehen davon, daß gerade diese Nähe beide Freihäfen gewissermaßen zu einem großen Markte vereinigt, und hiedurch die gegenseitigen vollständigen Sortirungen und Ausfüllungen nach Verschiedenheit des Bedürfnisses und Preises, wie wir sie auch zwischen sehr entfernten Handelsplätzen bemerken, ungemein erleichtert, so haben andererseits diese beiden Orte sehr wichtige und gesuchte Waaren gegen einander auszutauschen. So sendet Venedig nach Triest nebst vielem Andern die Erzeugnisse seiner Fabriken, als Spiegel, Glas- und Krystallwaaren, die bekannten Glas- und Schmelzperlen, gestifte und Seidenwaaren, Wollen- und Leinenwaaren, Strick- und Tauwerk, Juwelen-, Gold-, Silber-, Kupfer-, Messing- und andere Metallarbeiten, Lak-, Thierak, Poray, Cremortartari, Wachs- und Talglichter, Farbwaaren, zubereitetes Leder, Handschuhe, Regenschirme, Strohhüte, Parfümerien, musikalische Instrumente, Darm- und Drahtsaiten, Bücher, Papier; ferner Mais, Weizen, Reis, rohe Seide, gearbeitetes und Bauholz, Hanf, Werg, Gartenfrüchte, Käse, Safran, Schmal, Medizinalwaaren, Fische und Musfern; dagegen holt es von dort viele Urstoffe für seine Fabriken, die Erzeugnisse der innerösterreichischen Bergwerke, und, bei der früheren Beschränktheit seiner direkten Verbindungen, mehrere Levantiner- und besonders Kolonialwaaren, so wie verschiedene Manufakturgegenstände.

(Fortsetzung folgt.)

Wagen ohne Dampf und ohne Pferde-  
kraft.

Ein Mechaniker, der sich bloß mit L. M. anterszeichnet, zeigt im Mechan. Magaz. N. 516 an, daß er eine Maschinerie erfunden habe, mit welcher ein Mensch allein ohne Hilfe von Dampf oder von Pferden einen Wagen mit einer Geschwindigkeit zu treiben im Stande ist, welche der Geschwindigkeit der Fahrt mit Pferden gleichkommt. Der Erfinder begann, wie er sagt, seine Versuche nur mit einem hölzernen Kasten mit hölzernen Rädern. Diesen Kasten, in welchem er eben sitzen und seine Maschine, die ganz aus Holz bestand und nur 16 Unzen wog, untersubringen im Stande war, konnte er mit seiner Vorrichtung rasch im Zimmer herumtreiben.

Er probirte  
gleichfalls a  
konnte mit  
ren. Auch  
zernen Mas  
ihm gelang  
daß die Ma  
von 3 Sonn  
wiegen könn  
nichts weite  
der eine rei  
Erfinder n  
nehmen zu  
an ihn zu  
kannt mache  
er nicht zw  
rantiren.

Dam

Gr.

Hiennenen  
Creight  
Watt's  
Geschichte  
ferte. „De  
1792 den  
den Strafe  
überdies an  
nen der  
das Gas au  
strömen lie  
Murb och  
dung, eine  
stalt dieser  
hiebei ist,  
seine Erfin  
doch reiste,  
hatte, zu  
etwas zu  
haben, unt  
von dieser  
welcher gan  
so viel zu

Der bess

Diese  
Maschinen

Er probirte hierauf eine stärkere Maschine, welche jedoch gleichfalls aus Holz bestand und nur 4 Pfunde wog, und konnte mit dieser über 3 Zoll dicker Stücke Holz wegschaffen. Auch die Versuche, die er später mit seiner hölzernen Maschine an einem Bauernkarren anstellte, sollen ihm gelungen sein, so zwar, daß er hiernach berechnete, daß die Maschine, welche nöthig ist, um einen Wagen von 3 Sonnen Gewicht zu treiben, nicht über 50 Pfunde wiegen könne. Ueber die Einrichtung der Maschine ist nichts weiter gesagt, als daß sie von einem Menschen, der eine reitende Stellung hat, getrieben wird. Da der Erfinder nicht genug Vermögen hat, um ein Patent nehmen zu können, so fordert er Kapitalisten auf, sich an ihn zu wenden. Er wird diesen seine Erfindung beschenkt machen, wenn sie im Falle des Gelingens, woran er nicht zweifelt, die von ihm verlangte Summe garantiren.

#### Dampfwagen und Gasbeleuchtung.

Hr. Matthews bemerkt in seiner kürzlich erschienenen Geschichte der Gasbeleuchtung, daß ihm Herr Creighton, der erste Zeichner an Boulton's und Watt's Anstalt, folgenden interessanten Beitrag zur Geschichte der Dampfwagen und der Gasbeleuchtung lieferte. „Der Mechaniker W. Murdoch benutzte im Jahr 1792 den Dampf zum Treiben eines kleinen Wagens auf den Straßen von Rebruth in Cornwallis, und brachte überdies an diesem Wagen des Nachts zum großen Staunen der Einwohner eine Gasbeleuchtung an, indem er das Gas aus Böchern, die er in Flaschen anbrachte, ausströmen ließ.“ Diese doppelte Erfindung brachte Herrn Murdoch mit Boulton und Watt in Verbindung, eine Verbindung, aus der später die große Anstalt dieser Unternehmer zu Soho entstand. Sonderbar hierbei ist, daß Murdoch zu Boulton reisen wollte, um ihm seine Erfindung anzutragen, und daß Boulton zu Murdoch reiste, um dessen Dampfwagen, von dem er gehört hatte, zu sehen. Sie trafen beide, ohne von einander etwas zu wissen, und ohne einander vorher gekannt zu haben, unterwegs in einem Gasthause zusammen, und von dieser Zusammenkunft datirt sich eine Vereinigung, welcher ganz England und die Mechanik im Allgemeinen so viel zu verdanken hat!

#### Verbesserung an den Maschinen zum Waschen der Lumpen.

Diese sogenannte Verbesserung an den Maschinen zum Waschen und Reinigen der Lumpen, auf welche sich

Georg Camel zu Manchester, Connecticut, Vereinigte Staaten, am 7. Februar 1832 ein Patent erteilen ließ, besteht in nichts weiter, als darin, daß er die Welle des sogenannten Reinigers (duster) mit einer Trommel umgibt, und der Trommel und der Welle dann eine größere Geschwindigkeit mittheilt, als sie dem Siebe eigen ist. Der Patentträger empfiehlt hierbei eine solche Einrichtung zu treffen, daß sich das Sieb 37, die Welle hingegen 75 Mal in einer Minute umdreht, und zwar nach einer und derselben Richtung. Die Lumpen sollen in dieser Maschine weit schneller rein gewaschen werden, als in der gewöhnlichen.

#### Wallfischfang der Amerikaner.

Hr. Warben gab der Societé de encouragement in einer ihrer letzten Sitzungen einige Notizen über den Wallfischfang der Amerikaner, nach denen im Jahre 1801 aus den nordamerikanischen Häfen allein an 300 Wallfischfänger ausliefen. Diese Schiffe beschäftigten beiläufig 6500 Menschen. Im Jahre 1830 erbeuteten die amerikanischen Wallfischfänger 118,000, im Jahre 1831 hingegen 188,000 Stückfässer Wallfischthran. Ein guter Wallfischfänger erbeutet im Durchschnitt 1000 Stückfässer.

#### Miszellen.

Die Petersburger Handelszeitung theilt Folgendes über den kinburnischen und tenderischen Haringfang mit: „Der Fischfang zwischen Kinburn und der Insel Tendra ist noch wenig gekannt. Hier werden Haringe und Makrelen gefangen. Zum Haringfang sind einige Vorrichtungen angelegt, jetzt bereits 18. In jeder derselben werden in den besten Jahren an 280,000 Stück gefangen, bisweilen aber nur 50,000 Stück. Man hat im Allgemeinen bemerkt, daß 3 Jahre hindurch der Fang gut ist, im 4ten aber lärglich, so daß die Kosten durch den Verkauf der Ausbeute nicht gedeckt werden. Im J. 1832 betrug die Ausbeute 2,560,000 Stück. Rechnet man das Tausend des frühern Fangs zu 12 Rubeln und des spätern zu 35 Rubeln, so wäre der Ertrag 60,160 Rubel. Allein der spätere Fang pflegt gewöhnlich der ergibigere zu sein, und man kann unfehlbar annehmen, daß der größte Theil der Haringe nicht unter 35 Rubel das Tausend verkauft worden ist, daher man in runder Zahl den Ertrag zu 100,000 Rubeln rechnen kann.

Kaffeeverbrauch. Man rechnet nach den Einfuhren 1830, 1831 und 1832, daß Hamburg im Durchschnitt

jährlich 46 Millionen Pfunde, Bremen 12 Mill.; Sriesl 17 Mill., Holland und Flandern 68 Millionen erhalten. Auf diesen Plätzen und Ländern waren die Vorräthe zusammen 143 Millionen Pfunde. Ende 1832 waren vorräthig und wurden 1833 eingeführt im Ganzen 79,750,000 Pfunde, so daß also noch bis Ende dieses Jahres 63½ Millionen Pfunde nöthig sein würden, allein man kann nur auf höchstens 45½ Mill. Pfunde rechnen, Aus diesem Grunde werden die Preise sich hoch halten, da dies aber den Verbrauch vermindern muß, wird man wohl thun, nicht an eine fernere bedeutendere Steigerung zu spekuliren.

Die Weinlese fällt in Frankreich sehr ergiebig aus. Bei Lunel erhielt man von 3 Hektaren 140 Mairis oder 959 Hektoliter und es gibt Weinberge, die noch mehr geben.

In Frankreich und Belgien ist hinreichend Hopfen geerntet worden, daher keine großen Preisveränderungen eintreten dürften. In Alost bezahlte man am 28. Sept. Hopfen 1te Sorte von der letzten Ernte zu 45—50 fl., 2te Sorte zu 40—42 fl., die 50 Kil. oder 4 Pct. niedriger. In London fand am 1. Okt. lebhafter Begehr statt, man kaufte Hopfen von East Kent 1833 zu 6. 1 bis 9 Pfund. 10 s, von Mid Kent zu 6—9. 5., von Sussex 1833 zu 5. 12—7 Pf. In Worcester sind die Preise um 4—5 s gestiegen.

Auf der Eisenbahn von Garnkirk nach Glasgow zog unlängst ein Dampfwagen siebenzig mit Steinkohlen beladene Wagen 8 englische Meilen in einer Stunde und 5 Minuten. Die Wagen wogen im Ganzen 301 Tonnen und 17 Ztn. Der Zug war 270 Ellen lang. Man kann nämlich um so mehr laden, je weniger schnell man fährt.

**Korrespondenz-Nachrichten.**

Kaschau, 25. Oktober Die Weinlese in der Segyalta ist über alle Erwartung schlecht ausgefallen, und seit vielen Jahren ist den Weingartenbesitzern der Wein nicht so theuer zu stehen gekommen, wie in diesem Jahre. Manchem kostet ein Faß Wein 2000 fl. W. W., wenn man erwägt, was die Bearbeitung der Weingärten kostet. Auch in Kaschau ist die Lese äußerst schlecht gewesen, doch im Verhältnisse bei weitem nicht so, wie in der Segyalta.

Hamburg, 15. Okt. Zucker flau, weißer Bahia und Fernambuk ist auf 5½—6¼, brauner Havannah 5½—6¼, Rio auf 4¼—5¼ gewichen. Ord. bis mittel Kaffnade kostet 8¼—9¼. Melis 6¼—8¼. Von Kaffe sind einige Gattungen etwas gefallen.

London, 16. Oktober. Konf. 3 Proz. 87.

Paris, 18. Oktob. Konf. 5 Proz. 101, 50; 3 Proz. 72, 50.

Wien, 26. Oktober. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 92¼; 4 Proz. 81¼; Rothschilbische 100 Guldenlose —; Partiale —; Bankaktien —.

**Intelligenzen.**

**Anzeige.**

Die für den 24. Oktober bestimmt gewesene Fahrt des Dampf-Schiffes nach Preßburg kann wegen zu niedrigen Wasserstand nicht stattfinden.

Dagegen wird das Dampf-Schiff „Duna“ am 4. November von Pesth nach Raab und

am 1. und 7. November } um 7 Uhr morgens von

Raab nach Pesth fahren.

**Pesther Getreidemarkt.**

Pesther Mezen (Am 29. Oktob.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	9. —	7. 45	7. 15
Halbfrucht	6. —	5. 30	5. —
Roggen	4. —	3. 45	3. 30
Gerste	3. 45	3. 36	3. 15
Hafer	3. —	2. 54	2. 42
Rukuruz	2. 48	2. 42	2. 30

**Schiffs- und Magazinspreise.**

Weizen 7—8¼; Halbfrucht 5—6 Roggen 3½—4; Gerste 3¼—3¾; Hafer 2¼—3; Rukuruz 2½—3 fl. W. W.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der königl. Universitäts-Buchdruckerei 1833.



M  
durch ih  
zu eine  
dann ein  
wenn se  
quellen-  
baren L  
es gege  
rano, P  
Portolu  
Wein,  
Feigen,  
Kohlen,  
blätter,  
Fische,  
gehören  
Luffin,  
den alte  
wein, i  
Lämmer  
big abse  
2.  
Militär  
sind die  
Tablana  
für die  
ausschli  
Stime a