

fünf Mächten garantiert und vom deutschen Bund am 11. Mai 1839 ratificiert, sodas auf den Grund der Wiener Congreßacte von Deutschland gegen Holland die dort verheißene Freiheit der Schifffahrt nicht mehr in Anspruch genommen werden kann. Somit ist die Verbindung des Rheins durch Belgien mit dem Meere eben so erschwert als die Verbindung durch Holland, und es treten dem Seehandel Deutschlands hier dieselben Hindernisse entgegen. Der zweite belgische Seehafen ist Ostende, der freilich unmittelbar am Meere gelegen, indes vom Rhein aus nur zu Lande zu erreichen ist, und deshalb minder vortheilhaft zu benutzen sein würde als Antwerpen. Die Schließung der Schelde hat auch schon früh die Aufmerksamkeit auf Ostende gezogen. Sehr lehrreich ist die Geschichte der ostendischen Handelsgesellschaft, welche im Jahre 1721 von Karl VI. mit einem Privilegium versehen, aber nach mannichfachen Machinationen Hollands und Englands gegen das Auerkenntniß der pragmatischen Sanction im wiener Vertrage vom 16. März 1731 wieder aufgehoben wurde. Seitdem ist das durch die Schließung der Schelde für Holland geopfert Antwerpen wieder der erste Hafenplatz Belgiens. Was nun aber die Landverbindung mit Ostende anlangt, so würde hier für den deutschen Handel das belgische Transitzollsystem in Betracht kommen. Der Transitzoll beruht auf dem Gesetze vom 18. Jun. 1836, und wird entweder 1) ad valorem oder nach der Stückzahl, oder 2) nach dem Gewicht, oder 3) nach dem Maß erhoben. Er beträgt ad 1) 15 Cent. von 100 Fr., ad 2) 20 Cent. vom metrischen Centner, ad 3) 20 Cent. vom Hectoliter, wobei es jedoch ad 2) und 3) den Steuerpflichtigen freisteht, die Besteuerung ad valorem von 15 Cent. von 100 Fr. zu wählen. Hierzu kommen noch 15 Proc. Syndicat und 44 Cent. Stempel für jede Quittung, die 10 Fr. übersteigt. Ganz frei sind die durch die freien Entrepots zur See ein- und wieder ausgehenden Waaren, Gold, Silber &c. Dabei bestehen einige Transitverbote für destillierte Getränke, raffinierten Zucker, nach der Seeseite ausgehende Waffen, Lumpen, Roheisen, Gußeisen, Schießpulver, Weinessig und von der Seeseite oder Holland kommendes Vieh. Außerdem bestehen noch exceptionelle Steuerfächer: von Getreide und Mühlenfabrikaten 20 Cent. für 100 Kilos, für Leinwand 25 Cent. für 100 Kilos, für Schiefer 1 Fr. 20 Cent. für 1000 Stück, für Fagholz 20 Fr. für 100 Stück, für Steinkohlen 6 Fr. für 1000 Kilos, für gelöschten Kalk 6 Fr. für 100 Hectos, für ungelöschten Kalk 10 Fr. für 100 Hectos, für Pferde 4 Fr. vom Stück, für Maulthiere 1 Fr. vom Stück, für Bücher 10 Fr. von 100 Kilos und für Tuch und Casimir 8 Fr. von 100 Kilos. Die ganze Transitabgabe wird bloß als droit de balance betrachtet und ist in der That auch so geringfügig, daß sie den Handel nicht wesentlich drücken würde. Ein solcher Druck entsteht aber durch sehr lästige Controlemassregeln. Zunächst ist der Durchgang nur über bestimmte Zollämter zu bewerkstelligen. Dann verlangt man genaue Declaration in duplo, eine doppelte Verification, am Speditionsort und an der Grenze, man verlangt nach Ermessen der Behörden bei den mit mehr als 6 Proc. vom Werthe tarificirten Waaren doppelte Verpackung und Verbleiung auf Kosten der Eigenthümer, man nimmt unterwegs lästige Revisionen vor, erfordert bei allen Stuhlwaaren Stempelung beim Eingang &c. Sollte nun eine gänzliche Freiheit der Straßen bis zum Rheine für Belgien gestattet werden können, so würde damit Belgien in Ansehung des Rheins mit Holland gleich gestellt werden. Die bisherigen Machinationen Hollands in Ansehung der Rheinschifffahrt beweisen, wie hoch dieselbe für einen am Meere gelegenen Staat anzuschlagen ist; das Mindeste, was daher von Belgien außer den bereits durch das Gesetz vom 28. Aug. d. J. gemachten Concessionen in Anspruch genommen werden müßte, wäre eine Abschaffung jenes Transitzolles. Der Gewinn für Deutschland bestände aber nicht bloß in dem engern Verkehr mit einem gewerblustigen Lande mit 4 Mill. Einwohnern, deren Consumption verhältnismäßig eine sehr hohe ist, sondern weiter auch in der Aussicht, von Holland Concessionen zu erlangen und den norddeutschen Staaten, die bis jetzt dem Zollvereine noch nicht beigetreten sind, zu einem Entgegenkommen ein Motiv zu geben. — (Wir fügen diesem Artikel den Auszug einer königl. belgischen Verordnung, den Transit durch Belgien betreffend, bei.) 1) Eine Oeffnung und Durchsuchung findet nicht mehr statt bei den zum Transit bestimmten Waaren-Collis, die auf der belgischen Eisenbahn von der Landgrenze nach den Seehäfen Antwerpen, Gent, Brügge oder Ostende zur Verschiffung oder auf das öffentliche Entrepot befördert werden. 2) Gleiche Vergünstigungen genießen die über die Seehäfen von Antwerpen, Gent und Ostende eingehenden oder aus deren Entrepots kommenden Transitgüter, in letztem Falle, sofern sie keine Manipulation oder Aenderung in der Verpackung erlitten haben, bei der Versendung auf der Eisenbahn nach der Landgrenze. 3) Die Begleitungskosten solcher Transitgüter, die bisher durch die Eigenthümer zu bezahlen waren, trägt die Regierung. 4) Die aus Deutschland auf dem Rhein und den Binnengewässern Hollands nach Antwerpen auf der Schelde und nach Gent auf dem Kanale von Terneuzen eingehenden, oder von da auf diesen Wegen nach Deutschland bestimmten Waaren genießen den Vortheil der in diesen Städten bestehenden Entrepots zur freien Wiederausfuhr, der bisher nur den seawärts eingeführten Waaren vorbehalten war. 5) Das Nettogewicht der Gewebe und Stoffe aller Art, die auf genannte Weise eingehen, braucht nicht mehr declarirt zu werden. 6) Die bisherigen höhern Plombirungskosten sind auf die gleichförmige Taxe von

10 Cent. oder 8 Pfennigen für jedes Blei ermäßigt. 5) Die Verificationskosten der auf dem Transit eröffneten, vom Entrepot beförderten Waaren werden nicht mehr erhoben.“)

### Personalnachrichten.

**Souveraine.** Belgien. Der König und die Königin sind in St.-Cloud angekommen.

**Constitutionelle Körperschaften.** Kurfürstenthum Hessen. Der Secretair Kehr zu Wolfzanger ist zum Landtagsabgeordneten für den Landwahlbezirk Kassel, der Bürgermeister Knobel zu Ehlern zu dessen Stellvertreter gewählt worden.

### Handel und Industrie.

**Eisenbahnen.** Berlin, 13. Oct. Die Einweihung der Frankfurter Eisenbahn findet, obwohl die Bahn seit mehreren Wochen ganz vollendet ist und zur Einübung des Personals täglich befahren wird, am 15. Oct. noch nicht statt. Wie man hört, soll die Eröffnung durch eine angemessene Feierlichkeit geschehen, und man hofft sogar, daß der König eine Einladung, nebst den sämtlichen Prinzen des königl. Hauses der Feier beizuwohnen, annehmen werde. Alles vereinigt sich, der Bauausführung, sowie den sämtlichen sonstigen Einrichtungen der Bahn, insbesondere der trefflichen Weise, in der sie sich führt, anerkennenden Beifall zu zollen. Nur dürfte man die Fahrpreise etwas hoch finden; doch scheint es überhaupt, als habe die Erfahrung die Bahnen zu einer Steigerung derselben bestimmen müssen, denn auch die Potsdamer Bahn soll eine Erhöhung ihrer Fahrpreise beabsichtigen. Die Frankfurter ist übrigens die erste größere Eisenbahn in Deutschland, welche so gleich ganz (auf einer Länge von 11 Meilen) in Betrieb gesetzt wird; sie ist in 15 Monaten vollendet worden! Wenn sich die noch oberschwebenden und die Staatsunternehmungen eines gleichen energischen Angriffes erfreuten, so wäre Preußen binnen wenigen Jahren so gut wie Belgien auf allen Hauptstraßen mit diesem Verkehrsmittel versehen, das, je weiter es sich ausbreitet, um so unentbehrlicher zu werden scheint. Doch in dieser Beziehung scheinen wir uns wirklich in einem etwas lethargischen Zustande zu befinden; möchte die Versammlung der ständischen Ausschüsse, der wir ja mit nächstem entgegensehen, wenigstens diese materielle Frage zur raschen und bestimmten Lösung bringen!

— \*Wien, 10. Oct. Dem Vernehmen nach ist alle Aussicht vorhanden, daß die Benedig-Mailänder Eisenbahn förmlich vom Staat übernommen wird. Die hier anwesende Deputation des dortigen Handelsstandes mag sich bald überzeugen haben, daß alle Intriguen, die sie gegen das Interesse der österreichischen Inhaber der Benedig-Mailänder Eisenbahn-Actien machten, zu keinem weitem Resultate führen und dieses große Unternehmen nur hemmen mußten. Es heißt, daß der Abschluß dieser Uebernahme sehr nahe sei.

**Wollmärkte.** Strehlen, 6. Oct. Auf dem am 30. Sept. hier abgehaltenen Wollmarkte waren nur 380 Ctr. zweischürige Rusticalwolle zum Verkauf ausgelegt, da die Schur diesmal weniger ergiebig als sonst ausgefallen war. Es waren viele Käufer auf dem Plage, daher die Wolle auch ziemlich raschen Absatz fand und bis auf eine ganz unbedeutende Quantität verkauft wurde. Für die feine Wolle wurden 53 bis 57 Thlr., für die mittelfeine 48 bis 52 Thlr., für die ordinaire 44 bis 47 Thlr. bezahlt. Diese Preise stellen sich gegen die, welche im Frühjahr d. J. für die Zweischur bezahlt wurden, um 3 bis 4 Thlr. pro Centner höher.

**Gold.** Frankfurt a. M., 13. Oct. Edr. 11 Fl. 2 Kr.; Frdr. 9 Fl. 35 Kr.; Holl. 10 Fl. St. 9 Fl. 50 1/2 Kr.; 20 Fr. St. 9 Fl. 21 Kr.; Duk. 5 Fl. 32 Kr.; G. u. M. 373 Fl.

**Staatspapiere.** Frankfurt a. M., 13. Oct. Destr. Blact. 1965; 250 Fl. L. 110%; 500 Fl. L. 142; Bair. 3 1/2 pc. 102 1/2; Bad. 50 Fl. L. 123; Darmst. 50 Fl. L. 62 1/2; 25 Fl. L. 26 1/2; Nass. 25 Fl. L. 23 1/2. Paris, 11. Oct. 5pc. 119. 20; 3pc. 80. 30; Neap. 108. 10; Span. act. 22; pass. —

**Disconto.** Frankfurt a. M., 13. Oct. 3 1/2 %.

**Actien.** Frankfurt a. M., 13. Oct. Launusb. 384%. Paris, 11. Oct. Blact. fr. 3275; belg. 797 1/2; Eis. St. Germ. 836 1/2; Versail. r. 258 1/2, l. 98 1/2; Strasb. 208 1/2.

**Berliner Börse,** 14. Oct. 4pc. Stöschsch. —, 3 1/2 pc. abgest. 103 5/8, 4pc. engl. 102 1/2, Prämisch. 85 1/2 Br., 3 1/2 pc. Pfandbr. ostpr. 103, westpr. 102 1/2, schles. 102 1/2, pomm. 103 1/2 Br., kur- u. neumark. 103 3/8, 4pc. posen. 108 Br.; Eisenbahn, 5pc. Berl.-Potsd. 124 1/2 Br., Prior.-Act. 102 1/2 Br., Anhalt. 103 1/2, Prior.-Act. 102 1/2 Br., Frankf. a. d. O. 100 1/2, Magd.-Leipz. 119 1/2 Br., Prior.-Act. 102 1/2 Br., Düsseldorf-Eberf. 60 Br., Prior.-Act. 98 1/2 Br., Rhein. 79 1/2, Obliq. 98 1/2 Br., Dukat. —, Friedr. 113 1/2, Louisd. 109%; Disconto 4 Proc. — Belg., 5pc. Rothsch. —; Danem., 3pc. engl. —; Darmst., 25 Fl. L. 14%; Holl., 2 1/2 pc. Int. 50 1/2; Nass., 25 Fl. L. 13 1/2 Br.; Neap., 5pc. Falcon. —, engl. Rothsch. 101; Destr., Met. 5pc. —, 4pc. —; 3pc. —; 1pc. —; Blact. 1122, 500 Fl. L. —; Polen, 5pc. Schagob. 96 1/2, 4pc. Pfandbr. 94, neue 93 1/2, Bkcert. —, 300 Fl. L. 79 1/2, 500 Fl. L. 83 1/2, Bkcert. à 300 Fl. 100 1/2, à 200 Fl. 27 1/2; Rusl., 5pc. Hamb. Cert. 107 1/2, Hope 102 1/2 Br., 4pc. 91 1/2, Drig. Stiegl. 91 1/2, 5pc. enal. 112 1/2. — Von Fonds wurden holländische Integrale, sowie von Eisenbahn-Actien einige etwas besser bezahlt, Düsseldorf-Eberfelder aber neuerdings ansehnlich niedriger offerirt, und der Handel war auch heute im Allgemeinen nicht bedeutend.

Redigirt unter Verantwortlichkeit der Verlagsbandlung.

Druck und Verlag von **J. F. Brockhaus** in Leipzig.