

Man bemerke, daß von den „anderen Klassen“ nicht weniger als 67,638 Individuen zu dem aus den Weibern und Kindern der produzierenden Klassen bestehenden Restbium gehören. Diese nun werden pro rata unter die dem Ackerbau und den Manufakturen zufallenden Summen getheilt. Es ist aber klar, daß, da die Ackerbauklasse 12,855 Individuen männlichen Geschlechtes von mehr als 20 Jahren zählt, während sich deren in der Manufakturklasse nur 711 finden, das Verhältniß des von den respektiven Total-Summen — 14,933 und 5828 — abhängigen Restes der Bevölkerung ein ganz anderes als das von Herrn Spackman angenommene, d. h. ein ganz anderes als das einfache Verhältniß der Total-Summen seyn muß. Es braucht keines langen Beweises, um darzuthun, daß es einen großen Schnitzer begehen heißt, wenn man von einer bei den Manufakturen beschäftigten Total-Summe von 5828 Individuen, unter denen sich nur 711 männliche Familienhäupter und 1523 Frauenzimmer unter 20 Jahren befinden, 24,472 Personen abhängig macht. Es kann vielmehr als Regel angenommen werden, daß der in jeder Grafschaft respektive von der Ackerbau- und Manufakturklasse abhängende Bevölkerungrest im Verhältniß der diesen Klassen zugehörigen mehr als zwanzigjährigen Individuen männlichen Geschlechtes steht. Allein selbst diese Regel ist keiner allgemeinen Anwendung fähig und muß nach den jedesmaligen industriellen Verhältnissen der verschiedenen Grafschaften modifizirt werden. Das Unrichtige aber von Herrn Spackman's Regel leuchtet besonders dann ein, wenn man sie auf die produktive Kraft jeder Klasse anzuwenden versucht.

Der „Bericht“ macht keinen Unterschied zwischen Meistern und Gesellen, Kapitalisten und Arbeitern. Dieser — vielleicht unvermeidliche — Uebelstand verursachte es, daß das bloße Verhältniß der den Manufakturen zugehörigen Kopfsomme zu den dem Ackerbau zugehörigen — unter welchen letzteren die Grundeigentümer nicht aufgenommen sind, durchaus wertlos ist, insofern es als ein Maß für die produktive Kraft gelten soll. Es ist geradezu abgeschmackt und lächerlich, wenn man einen irländischen Bauer unter 20 Jahren, der täglich kaum seine elenden 3 oder 4 Pence verdient, als Produzenten mit dem Millionair der Lombardstraße oder dem Fabrikanten von Manchester auf eine Linie stellen will, und es ist nur in einem etwas geringeren Grade abgeschmackt, wenn man von den Ackerleuten in Summa annimmt, sie seyen, einzeln genommen den Handwerkern von Lancashire und Yorkshire an produktiver Kraft gleich. Und doch thut das Herr Spackman!

Wir gehen weiter. In seiner Eintheilung aller anderen Klassen pro rata der beim Ackerbau und bei den Manufakturen beschäftigten Kopfsommen, hat sich Herr Spackman einige nicht unbedeutende Irrthümer zu Schulden kommen lassen, ja, wir müssen ihn geradezu beschuldigen, daß er den Manufakturen große Theile ganzer Klassen entwendet hat, um sein Ideal, den Ackerbau, auf diese Weise zu bereichern. Ehe wir uns jedoch auf den Beweis für diese unsere Behauptung einlassen, müssen wir vorausschicken, daß, wiewohl wir im Ganzen die Classification der Census-Kommission billigen, uns doch die Abtheilung „Arbeiter“ — es ist die dritte in ihrem Bericht — als eine solche erscheint, die wissenschaftlich nicht zu rechtfertigen ist. Die Total-Summe beträgt 761,868 Personen und sie umfaßt in Zugabe zu den speziell so genannten „Arbeitern“ 193,876 Bergleute, 18,128 Steinmetzen, 51,289 Wäschhausbesitzer u. s. w., 27,322 Lastträger, Boten u. s. w., 19,325 Scheuerfrauen, 13,253 Ammen und 14,469 Kutscher u. s. w. Nun müssen wir gestehen, daß wir die Schwierigkeit nicht einsehen, welche es verhindert hat, die Wäscherinnen, Ammen und Scheuerfrauen unter die Klasse der Diensthöfen aufzunehmen; Bergleute scheinen uns zu der Manufakturklasse zu gehören, eben so die Lastträger, Boten und Kutscher, da sie hauptsächlich in den Manufakturstädten in großer Anzahl vorhanden sind. (Fortsetzung folgt.)

Handel und Schifffahrt zur Zeit des Kontinental-Systems.

Von einem alten Kaufmann.

V. (1809.)

Am 15. Januar landete ich im Hafen von La Valette. Das Convoi aus England, bei dem sich die Kauffahrer befanden, die meine Waaren geladen hatten, war schon einige Tage vor uns eingetroffen, da es, während wir im Mittelmeere umherirrten, seinen geraden Weg fortgesetzt hatte. Es fand sich daher gleich Beschäftigung für mich, die Waaren zu löschen und in einem der Magazine, die unweit des Hafens im unteren Theile der Stadt in den Felsen gehauen sind, unterzubringen.

Der Handel von La Valette war seit meiner vorigen Anwesenheit noch viel blühender und lebhafter geworden, und die Contrebande nach den italienischen Küsten hatte eine bessere Organisation erhalten.

Von der Levante kamen griechische Schiffe mit den Produkten ihres Landes an, wogegen sie englische Manufaktur- und Kolonial-Waaren eintauschten; an 200 kaufmännische Etablissements, größtentheils englische und schottische Häuser, belebten den Verkehr, an dem auch mehrere, die sich von Livorno, Smyrna, Konstantinopel und Alexandrien übergesiedelt hatten, so wie einige italienische und deutsche Häuser, theilnahmen. Eine Börse mit Lesezimmern, wo englische und andere Zeitungen auslagen, war eröffnet worden; Ankunft und Abgang der Schiffe wurden in Bücher eingetragen, so wie kurze Berichte der jeden Tag angekommenen Neuigkeiten darin verzeichnet — kurz, La Valette hatte sich während des Krieges zu einer wichtigen Handelsstadt emporgeschwungen. Was zu diesem geschäftigen Leben noch mehr beitrug, war der Umstand, daß die Prisen, die im Mitteländischen und Adriatischen Meere von den Flotten oder Kreuzern genommen wurden, nach Malta aufgebracht und

dort, falls das Prisen-Gericht sie kondemmirte, mit ihren Ladungen verkauft zu werden pflegten. Da der Hafen die Flotten-Station war, so befanden sich fortwährend viele Offiziere und Matrosen der königl. Marine am Lande, die in Verbindung mit der starken Garnison, welche gleichfalls ihren Sold pünktlich ausbezahlt erhielt, nicht wenig dazu beitrugen, die Geld-Circulation auf der Insel zu vermehren.

Meine Geschäfte auf Malta waren auch von ziemlichem Umfang. Ich hatte mehrere Schiffs-ladungen englischer Manufaktur- und Kolonial-Waaren, machte auch Tauschgeschäfte gegen Artikel, die von Smyrna kamen und für England gebraucht wurden, als Rosinen, Feigen, ferner italienisches Del u. dergl., und bekam dabei von Triest Sendungen deutscher Artikel, als Leinen, Hanf, Quecksilber u. s. w., die ebenfalls nach England befördert werden sollten. Dieses war jedoch nicht so ganz leicht auszuführen, da es an Schiffen fehlte, um die hier aufgestapelten Güter zu verladen, und ich war daher in Verlegenheit, wie ich die meinigen an Ort und Stelle bringen sollte. Zufällig traf es sich, daß ein österreichischer Schiffscapitain sein Fahrzeug gern verkaufen wollte; er willigte ein, Waaren dafür in Tausch anzunehmen, und der Handel war bald abgeschlossen. Das Schiff, das auf solche Weise in meinen Besitz kam, hatte über 250 See-Tonnen (125 Last) Gehalt, war ein Dreimaster, in Porto Ré am Adriatischen Meere zu Hause, von gutem Holz und sehr scharf zum Schnellsegeln gebaut; es hatte in der That das Ansehen einer Kriegskorvette, was mich besonders dazu veranlaßte, den Handel einzugehen, indem ich nicht wünschte, daß es den Abgang eines Convoi nach England abwarten, sondern von Malta absegeln sollte, sobald es die Ladung eingenommen. Ich rechnete nämlich darauf, daß die Kaper, durch sein Aeußeres getäuscht, sich nicht getrauen würden, es anzugreifen, und daß es ihnen im schlimmsten Falle durch schnelles Segeln entgehen werde; von französischen Kriegsschiffen aber war das Meer ziemlich rein gesetzt, und sie wagten sich nur noch selten aus ihren Häfen heraus. Ich mietete einen englischen Capitain, dem ich die Wafl des Steuermanns und der Mannschaft überließ, und erhielt vom Admiral die Erlaubniß, das Schiff für diese Reise unter englischer Flagge segeln zu lassen, da es Eigenthum eines britischen Unterthans geworden, worüber ein Attest ausgefertigt ward. *) In kurzer Zeit war mein Schiff beladen; es segelte ab und kam nach einer schnellen Reise wohlbehalten in London an.

Bei der Lebhaftigkeit des Verkehrs in Malta fehlte es auch keinesweges an Vergnügungen. Bälle und andere Lustbarkeiten waren an der Tagesordnung, und der Gouverneur, die Kaufleute und die Offiziere der Garnison wetteiferten mit einander in dem Glanz ihrer Feste. Mit besonderer Pracht wurde der Geburtstag des Königs gefeiert, der auf den 4. Juni fiel; alle Notabilitäten der Insel versammelten sich bei dem Gouverneur, Sir Alexander Ball, der denselben an der Piazza San Giorgio gelegenen Palast bewohnte, der früher den Großmeistern des Johanniter-Ordens zur Residenz gedient hatte; — die schönen Säle des Palastes waren hell erleuchtet, und die Musikchöre verschiedener Regimenter spielten die britischen Nationallieder: „God save the King!“ und „Rule Britannia!“ nebst den gangbarsten italienischen Opermelodien des Tages. Die Toaste auf den König, die britische Armee, die Marine u. s. w. wurden von Kanonensalven sämmtlicher Batterien der Festungswerke begleitet, wovon eine, die sich im oberen Theile der Stadt befand und mit Kanonen vom schwersten Kaliber besetzt war, ein wahrhaft infernalisches Getöse verursachte.

Die Abende wurden gewöhnlich durch Militairmusik auf dem San-Giorgio Platz belebt, wo bei dem schönen, beständig heiteren südlichen Himmel ein großer Theil der Bevölkerung zusammenströmte, um der abendlichen Kühle nach der ermattenden Hitze des Tages zu genießen. Es fällt auf der Insel vom April oder Mai bis zum September beinahe kein Tropfen Regen, und die Sonnenstrahlen, die von den Felsen abprallen, bringen eine höchst schädliche Wirkung auf die Augen hervor, weshalb viele Fremden grüne Brillen tragen. Das Erdreich auf Malta ist von Sicilien herübergebracht, da die Insel selbst eigentlich nichts als ein kahler Felsen ist, allein durch ein vortreffliches Bewässerungssystem hat man der natürlichen Unfruchtbarkeit des Bodens so weit abgeholfen, daß er die schönsten Apfelsinen, Citronen und andere Südfrüchte erzeugt. Die Vorstadt Floriana, wo viele englische Kaufleute Landhäuser mit Gärten besitzen, der Drangenhain Boshetta und der botanische Garten bei St. Antonio gehören zu den reizendsten Parteen dieses Eilandes, das über Natur nur sein tropisches Klima und seinen blauen Himmel, alles Uebrige aber der Kunst zu verdanken hat.

Da es in England bekannt wurde, daß die Geschäfte auf Malta so blühend waren, so unternahmen viele Häuser Waaren-Verschiffungen dahin, wodurch der Borrath sich nach und nach ungemein anhäufte. Unterdessen kam die Nachricht von dem unglücklichen Feldzuge der Oesterreicher in Deutschland und Italien, so wie von der Besetzung von Triest durch französische Truppen und endlich von der im Frieden zu Presburg beschlossenen Abtretung der ganzen Küstenlinie oder des sogenannten Litorale-Ungarico an Frankreich. Diese Nachrichten verursachten eine Stockung in dem Malteser Handel, und ich hielt es daher fürs Beste, mit dem Rest meines Lagers nach Hiume abzugehen, das für den Augenblick noch offen war. Es lag gerade in La Valette ein amerikanisches Schiff „Halcyon“, dessen Superkargo die halbe Ladung dafelbst verkauft hatte, die andere Hälfte jedoch, die aus Havanna-Zucker bestand, nicht nach Bunsch anbringen konnte und deshalb damit nach einem Hafen des Festlandes segeln wollte; ich ward mit diesem einzig, den leergewordenen Raum

*) Nach den englischen Navigations-Gesetzen darf kein Schiff die englische Flagge führen oder ein sogenanntes British Register bekommen, wenn es nicht in Großbritannien oder dessen Besizungen gebaut ist. Hiervon ausgenommen sind die Prisen, die ebenfalls zu einem Register berechtigt sind.