



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Die Staatskräfte der preußischen Monarchie unter Friedrich Wilhelm III.

Statistik

Zedlitz-Neukirch, Leopold von

Berlin, 1828

3. Der Speditionshandel

[urn:nbn:de:hbz:466:1-47789](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-47789)

2. Der auswärtige Handel

wird sowohl zur See als zu Lande betrieben. Der Landhandel mit dem Auslande findet besonders mit Rußland, Oestreich, Frankreich, den Niederlanden und den deutschen Bundesstaaten Statt. Mit Rußland war er jedoch früher viel lebhafter als jetzt, woher große Karavanen in Breslau mit Fuchsen, Talg und Thee ankamen, um Tuche und Leinwand in großen Quantitäten als Rückfracht zu laden. Nach Oestreich (besonders nach Böhmen) ging noch vor 10 und 12 Jahren viel schlesisches und polnisches Getreide, auch starke Transporte Garn und Hanf (aus dem Ratiborschen ins Troppau'sche). Dagegen kam und kommt viel Wein, Steinsalz (zwar verboten), Hopfen und Pottasche herüber. Nach Frankreich gehen viele preussische Natur- und Kunstprodukte, während seit dem Besitz der Provinz Niederrhein unser frühere Bedarf an Wein und an mehreren andern Gegenständen größtentheils gedeckt worden ist. Weniger ist dies mit den Niederlanden der Fall, von denen wir viel mehr beziehen, als sie von uns bedürfen.

Günstiger als der Landhandel ist der Seehandel für Preußen. Ihn treiben auf seinen 104 Meilen langen Küsten der Ostsee, von der Mündung der Necknitz bis zur Dange, in Pommern 9 größere Handelsplätze: Stralsund, Greifswald, Wolgast, Swinemünde, Stettin, Treptow, Colberg, Rügenwalde und Stolpe oder Stolpemünde, in Preußen: Danzig, Elbing, Königsberg, Pillau und Memel. Die besonderen Handelsverhältnisse dieser Städte, wie die der ein- und ausgelaufenen Schiffe und ihre Ladungen kommen in der Topographie mit großer Ausführlichkeit nach den neuesten darüber in Erfahrung gebrachten Berichten vor.

3. Der Speditionshandel,

auch Transito- und Kommissionshandel genannt, kann vermöge der Lage Preußens sehr bedeutend sein; fast im Mit-

telpunkte Europa's zwischen dem südlichen Deutschland, Ungarn, Polen und den befahrensten Binnenmeeren gelegen, wird es nur umgangen, wenn, diesen Handelspaß zu benutzen, hohe Eingangs- und Ausgangszölle sich entgegenstellen. Von den beiden Haupt-Transitoartikeln, Wolle und Luch, betrug im Jahre 1825 die Durchfuhr des erstern 150,857 Centner, die des letztern 43,051 Ctr. Aus Polen gehen täglich bedeutende Quantitäten Getreide, besonders Weizen, auf der Weichsel über Danzig und Elbing in die See, auch Federn und grobe Leinwand gehen viel dieselbe Wasserstraße. Neben den eben genannten Städten sind Cöln, Breslau, Magdeburg, Berlin, Königsberg und Stettin die Hauptsitze des Expeditions Handels. Kleinere Expeditionsplätze sind, am Rhein: Wesel, Duisburg, Coblenz, St. Goar, an der Oder: Frankfurt, Maltzsch und Aufhalt, an der Weichsel: Thorn und Jordon, an der Neße: Bromberg, an der Warthe: Landsberg, an der Spree; Goyaz und Cottbus.

Hülfsanstalten zur Beförderung des auswärtigen
Land- und Seehandels wie auch zugleich des
Verkehrs im Innern.

I. Die Handelshäfen. Preußen hat mit Emden seinen einzigen Hafen an den Küsten der Nordsee verloren, der eine Zeit lang der Sitz des brandenburger Handels und Seewesens war, als man darauf bedacht war, die unter dem großen Kurfürsten erlangte Besizung auf der Küste von Afrika zu behaupten. Zehn Kriegsfahrzeuge von 20 — 40 Kanonen in verschiedenen europäischen Häfen aufgekauft und für den preussischen Seedienst eingerichtet, stationirten auf dieser großen Rhede. König Friedrich Wilhelm I., überzeugt von der Unmöglichkeit, Vortheil aus jener Besizung zu erhalten, verkaufte sie für ein Billiges und mit ihr die Kriegsschiffe, deren Feuereschünde die neue Niederlassung und die dorthin zu sendenden Konvojen beschützen sollten. Friedrich II. nahm durch die