



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Die Staatskräfte der preußischen Monarchie unter Friedrich Wilhelm III.**

Statistik

**Zedlitz-Neukirch, Leopold von**

**Berlin, 1828**

1. Innerer Handel

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

werbe-Treibenden gehören theils in das Tableau des Handels, theils in die Ortsbeschreibung oder in den zweiten Band dieses Werkes, wir fügen nur hier noch hinzu, wie nach sicherer Quelle die Zahl aller gewerbetreibenden Personen im Staate, welche, nach dem Gesetz, der Steuer unterworfen sind, auf 300,000, und die dazu nicht verpflichteten auf mehr als 300,000 angenommen werden kann, so daß zusammen über 600,000 Gewerbetreibende anzunehmen sind. Ein bei einer Bevölkerung von  $12\frac{1}{2}$  Millionen allerdings sehr günstiges Verhältniß. Da man von jenen  $12\frac{1}{2}$  Millionen zuerst 450,000 Kinder und über 500,000 Militärpersonen (mit Frauen und Kindern), eben so viel und noch mehr auf den Adel, die Beamten, Crimirten u. s. w. rechnen muß, so kann man nur 7 Millionen für den Ackerbau und die übrigen Beschäftigungen annehmen, von denen außer den Frauen, die nur theilweise dazu zu rechnen sind, auch noch mehr als 1 Million Gesinde abzuziehen ist.

## IX. Handels-Tableau.

### I. Der innere Handel.

Als Brenn- und Mittelpunkte des innern Verkehrs und des Konsumtionshandels sind vor allen die Hauptstadt der Monarchie, Berlin, und die des Herzogthums Schlessien Breslau, zu nennen, ihnen folgen die Fabrikörter in der Rheinprovinz, in Schlessien, Westphalen und Sachsen, dann kommen die Stapelplätze und Expeditionen an den schiffbaren Haupt- und Nebenströmen wie an den Binnengewässern und Küsten, ferner die Mess- und Marktplätze, endlich diejenigen Städte, Flecken oder Dörfer, die durch ihre besonders eigenthümlichen Natur- oder Kunstprodukte und den Verschleiß derselben sich besonders auszeichnen. Als hauptsächlich in eine oder die andere jener Rathegorien gehörend, rechnen wir in Brandenburg 48, in Pommern 25, in Schlessien 85, in Sachsen 42,

in

in Preußen 54, in Posen 29, in Westphalen 50, in der Rheinprovinz 72 solcher Wahlplätze. Die besondere namentliche Aufführung derselben, so wie der Artikel, durch deren Erzeugung, Fabrikation oder Verschleiß sie sich auszeichnen, gehört in die Ortsbeschreibung des zweiten Bandes dieses Werkes.

Wohl aber gehören hierher alle Hülfsanstalten des Handels, wir theilen sie, so weit sie den innern Verkehr allein betreffen 1. in die, so sich auf den Verschleiß der Artikel unmittelbar beziehen, als: in unsere Messen, Jahr-, Woll-, Garn-, Vieh-, Roß- und Wochenmärkte; 2. in die, so sich auf den Transport beziehen, und diese zerfallen wieder a. in die Flußschiffahrt; die Haupt-Flüsse, auf denen sie zum Vortheil des Verkehrs betrieben wird, sind: der Rhein mit der Mosel, Saar, Lahn, Lippe und Ruhr, die Weser, die Elbe mit der Saale, Havel und Spree, die Oder mit der Warsch, Warthe und Neße, die Weichsel mit der Drewenz, Brahe und Motlau, der Pregel mit der Deine, die Memel, und die Küstenflüsse Peene, Rega, Persante und Elbing. Die Fahrzeuge und Gefäße auf diesen Strömen heißen auf dem Rhein, der Weser, der Elbe und der Oder Rähne und Jachten, auf der Weichsel Gallern (Galleeren), Fadwiggen, Dubassen und Lyczwen, auf der Memel und dem Pregel Bachdaks und Wittinen, für den Holztransport Kartatschen oder Martatschen, Craffen u. s. w. Der Rhein wird jährlich von mehr als 300, die Weser von einigen 20, die Elbe von beinah 200, die Oder, deren ganze Strombahn dem Staate angehört, von mehr als 1200 preussischen Schiffen und größeren Rähnen befahren. Nicht minder lebhaft ist die Schifffahrt auf den Kanälen, See'n und Binnengewässern, theils zum merkantilischen Zwecke, theils zum Betriebe der See- und Küstenfischerei. Schon oben im Beschäftigungs-Tableau, unter der Rubrik Schifffahrt, war die Zahl der im Staate 1819 befindlichen Frachtschiffe angeführt worden, wir setzen hier noch die spezielle Tabelle, wie jene angegebenen 7060 Fahrzeuge in den Provinzen vertheilt waren, hinzu.

Provinz.	Fahrzeuge.	Lasten.	Mannschaft.
Brandenburg	2400 —	38,318	— 5605
Preußen	1179 —	37,147	— 4069
Schlesien	857 —	10,190	— 2331
Pommern	649 —	7798	— 1216
Jülich=Cleve=Berg	611 —	34,580	— 2053
Sachsen	554 —	9589	— 2091
Niederrhein	548 —	11,584	— 955
Posen	126 —	1412	— 291

Die Elbschiffahrt ist durch die am 23. Juni 1821 abgeschlossene, und die Weserschiffahrt durch eine am 10. September 1822 abgeschlossene Akte von da an, wo diese Ströme schiffbar werden, bis zu ihrer Mündung von allen Stapel- und Zwangsumschlags-Rechte befreit. Minden und Magdeburg waren die diesseitigen, Dresden, Pirna, Münden und Bremen aber die fremden Plätze, die jene den freien Wasser-Verkehr hindernden, Rechte besaßen. Was die Rheinschiffahrt betrifft, so hatte schon der Wiener Congress durch eine besondere Akte die Freiheit des Handels, längs der deutschen Strombahn dieses mächtigen Flusses ausgesprochen, und die bisherigen zahlreichen Rheinzölle wurden in eine allgemeine Schiffahrts-Abgabe verwandelt. Nur die Niederlande behielten noch schwere Zolltarife bis 1824 bei, und ein neuer Beschluß dieser Macht genehmigte seit 1826 die Fahrt zwar unter denselben Bedingungen wie auf dem deutschen Strome, hat sich aber die Waal, die wasserreiche Fortsetzung des Rheins, vorbehalten. Wie der Kanalbau eine Hülfsanstalt der Schiffahrt ist, so ist es der Bau der Kunstlandstraßen für den Transport zur Aare, der im Durchschnitt für 10 Meilen mit 10 Sgr., oder 30 Meilen mit 1 Thlr. pro Centner, mitunter auch bedeutend höher bezahlt wird; er hat sich gerade durch diese Hülfsanstalten, die Chausséen, vertheuert, weil die Zollgelder sehr bedeutend sind, der Fuhrmann entrichtet nämlich pro Pferd 1, auch 1½, und 2 Sgr. für die Meile, nachdem er breite oder schwache Felgen hat. Die Kunststraßen selbst, s. Straßen-Tableau.