Brem. b. 1641.

Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert.

Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik **in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.**

Von **Dr. Friedrich Rauers.**

Herausgegeben vom Bremischen Statistischen Amt.

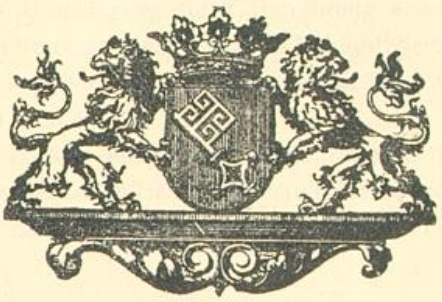
Mit drei Karten und einem Anhang:
Frachtenstatistik des Binnenverkehrs 1770—1910
und Auswandererfahrgelder.

Bremen
Kommissionsverlag von FRANZ LEUWER
1913.

Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert.

Bremer Handelsstatistik vor dem Beginn der öffentlichen administrativen Statistik **in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.**

Von **Dr. Friedrich Rauers.**



Herausgegeben vom Bremischen Statistischen Amt.

Mit drei Karten und einem Anhang:
Frachtenstatistik des Binnenverkehrs 1770—1910
und Auswandererfahrgelder.

Bremen
Kommissionsverlag von FRANZ LEUWER
1913.

Vorwort.

Das vorliegende Werk ist das Ergebnis mehrjähriger Arbeit eines jungen bremischen Gelehrten, der mit bewundernswertem Fleiße und eingehender Sachkenntnis das gesamte, auf die Entwicklung des bremischen Handels und der bremischen Schiffahrt im vergangenen Jahrhundert bezügliche Material durchforscht hat, das in den Archiven, in der Zeitungs- und Broschürenliteratur, in wissenschaftlichen Veröffentlichungen und in manchen ihm zugänglich gemachten privaten Quellen aufgestapelt ist. Auch vom Standpunkte unserer bremischen Statistik aus erschien es wichtig, dieses wertvolle Material der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Es bildet eine willkommene Ergänzung zu den amtlichen Veröffentlichungen, die erst im Jahre 1849 ihren Anfang nehmen. Auch die Handelskammer hat ihr Interesse an der Arbeit bekundet und die Drucklegung durch Gewährung eines namhaften Beitrags ermöglicht.

Die Arbeit ist von dem Verfasser gleichzeitig als Doktordissertation der staatswissenschaftlichen Abteilung der philosophischen Fakultät der Universität Heidelberg vorgelegt und von ihr mit dem höchsten Prädikat ausgezeichnet worden.

Als Anhang hat der Verfasser einige interessante Tabellen beigegeben, die die Frachten des Fuhr- und Schiffahrtsverkehrs aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mit denjenigen des heutigen Zeitalters des Dampfes und der Elektrizität in anschaulicher Weise vergleichen.

Bremen, im Juni 1913.

Dr. Böhmert.

Einleitung.

Die folgende Darstellung beruht auf dem Aktenmaterial des Bremer Staatsarchivs und des Archivs der Bremer Handelskammer bezw. Collegii Seniorum, soweit es zugänglich ist, ferner der interessanten Handaktensammlung des Bürgermeisters Arnold Duckwitz, des Reichshandelsministers von 1848, im Besitz seines ältesten Sohnes, des Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen. Dazu glaube ich, die gesamte in Frage kommende Literatur, speziell auch die sehr umfangreiche Handelspolitik-, Zoll- und Eisenbahn-, Kanal-, Flußschiffahrts- etc. Broschüren- und aktuelle Literatur in die Hände bekommen zu haben. Sie findet sich aufgeführt in meiner Darstellung des bremischen Binnenverkehrs in der Zeit des großen Frachtfuhrwerks in den deutschen geographischen Blättern, XXX. Bd. Heft 2 u. 3, XXXI. Bd. Heft 1, 3, 4, XXXIII Bd. 1 u. 2, demnächst auch in der Buchausgabe, Verlag von Franz Leuwer in Bremen, unter dem Titel: Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert, namentlich unter den alten Verkehrsformen und im Übergang, wo überhaupt Specialia der Verkehrsentwicklung ausgeführt werden. Zeitungen sind nach Bedarf herangezogen worden und ebenfalls dort angegeben. Für die allgemeinere Literatur und für das Material, mit denen einige Exkurse und allgemeine Darstellungen zu begründen sind, muß ich auf die Geschichte des deutschen Frachtfuhrwesens verweisen, an der ich seit Jahren arbeite,*) sowie auf die Literaturzusammenstellungen in meiner Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, herausgegeben vom Hansischen Geschichtsverein, bei Justus Perthes in Gotha 1907 (ohne Literaturzusammenstellung und kürzer vordem in Petermanns Geogr. Mitt. 1906, Heft 3 erschienen). Ferner verweise ich auf die allgemeinen Kapitel der Darstellung des bremischen Binnenhandels.

Der Wert der Statistiken beruht darauf, daß sie nicht Zusammenstellungen aus der öffentlichen amtlichen Statistik sind, sondern erstmalig das Aktenmaterial der bremischen Archive, die privaten Statistiken der Gelegenheits- und Buchliteratur vor der Zeit von 1847/49, mit der die erste bremische öffentliche administrative Statistik beginnt [1]) (zugleich mit der Eröffnung der ersten Eisenbahn), verwertet und dadurch erlaubt, die Statistik teilweise um fünfzig Jahre zurückzuschrauben, in eine Zeit, die noch rein unter alten Bedingungen arbeitet. Ich habe für die Statistiken die Signatur der Akten genau angegeben, um sie jederzeit leicht auffindbar zu machen, trotz des Hemmnisses, das darin für eine etwaige Umordnung liegt. Ebenso sind die Verweisungen eingerichtet.

Den bremischen Behörden, Herrn Syndikus des Senats und Archivar Dr. W. v. Bippen, den Herren Syndici der Handelskammer Rösing und Dr. Apelt, der K. Oberpostdirektion in Bremen, Herrn Ferdinand Duckwitz, den bremischen und auswärtigen Dampf- und Schleppschiffahrtsgesellschaften, Speditionsfirmen, bezw. deren Bremer Vertretern, Herrn Direktor Müller, Herrn J. H. Meyer, Herrn H. Grupe, Herren Hagens, Anthony & Co., Herrn F. W. Neukirch, den Firmen Rickmers Reismühlen, Eduard Ichon, Expedienten des Norddeutschen Lloyd, habe ich für die Zugänglichmachung ihres Materials und viele freundliche Hinweise und Auskunft herzlich zu danken, nicht zuletzt dem Bremischen Statistischen Amt, das zusammen mit der Handelskammer die Veröffentlichung der umfangreichen Statistiken ermöglicht hat.

Die Statistiken sind zumeist von Beamten des Bremischen Statistischen Amts in moderne Werte umgerechnet worden. Die Verantwortung für die Umrechnungsquoten habe ich zu tragen. Herrn Dr. Funk, dem wissenschaftlichen Assistenten des Bremischen Statistischen Amts, habe ich zu danken für die Überwachung der Drucklegung und Einpassung von Tabellenformaten.

Bremen, im Juni 1913.

Dr. Friedrich Rauers.

---

*) Wird bei Carl Winter in Heidelberg erscheinen.

Inhalts-Verzeichnis.

I. Abschnitt.

Gesamt- und Seeverkehr.

I. Kapitel.

Warenhandel und Auswanderung.

Die Bedeutung Bremens für den Erwerb des direkten transatlantischen Handels für Deutschland und seiner darin erlangten Vorsprungsstellung für das organisierte Deutschland.

Bremen hat neben seiner mehr lokalen kulturellen und künstlerischen Blüte in der Renaissance und seiner nicht unwichtigen Rolle gegen die Schweden, zweimal historische Missionen gehabt, einmal als Grenzstadt des Franken- und deutschen Reichs gegen die nordischen und slavischen Völker, das andere Mal als Erwerber des transatlantischen Handels für Deutschland. Das jüngere ist scharf formuliert und mehr vergessen als das ältere.

In Betracht kommende Anfänge transatlantischen Handels liegen für beide Hansestädte Hamburg und Bremen bereits vor der napoleonischen Zeit, zum Teil noch in Anknüpfung an die alte einzelstaatliche preußische Kolonialhandelspolitik, insofern die ersten Bremer Schiffe in den siebziger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts sich der preußischen Flagge bedienten und von Emden aussegelten. Für den entscheidenden Teil ihres Handels, den Handel aus der zweiten Hand, den europäischen Handel, stehen die Städte unter verschiedenen Bedingungen, Bremen ist eng liiert mit den Kolonialländern Holland und Frankreich, Hamburg letzten Endes seit den Zeiten der Merchant adventurers, die es unter rechtzeitiger Aufgabe des alten hansischen Prinzips des Aktivhandels aufgenommen hatte, mit England. Es folgt die Episode der sogenannten goldenen Zeit der Neutralen, die Schule der Hansestädte, und dann die entscheidende Situation für das neunzehnte Jahrhundert. Hamburg wird nach den napoleonischen Kriegen der satte Kommissionär Englands, Bremen ist mit Holland und Frankreich depossediert. Hamburg hat einen vielseitigen Kommissionshandel, den es dann später allmählich zu eigenem Handel gewandelt hat. Bremen muß sich zum Teil aus den zufälligen Anknüpfungen, zum Teil aus der Natur der Sache heraus mit wenigen Stapelprodukten einschieben. Es sind zum Teil Rohstoffe der Industrie. Darin ist das Heranwachsen weniger kapitalkräftiger Großfirmen und von Großreederei bedingt. Darum ist Bremen eher und stärker zur Dampfschiffsreederei übergegangen und der Lloyd aus einer Gesellschaft, die Hapag durch Zusammenschweißung vieler Reedereien erwachsen. Eigenhandel und Eigenreederei paralysieren Hinterlandsschäden. Damit ergibt sich das Verständnis für die verschiedene handelspolitische Stellung der beiden Städte, namentlich in der Ära Duckwitz und für die opportunistischen oder prinzipiellen Schutzzollbestrebungen in Bremen, sowie der Vorteil Bremens aus der Konstituierung Deutschlands als Wirtschaftseinheit in der heutigen Gestalt.

Bremen ist charakteristischerweise die Hoffnung aller auf Hebung der eigenen Industrie, transatlantischer Ausfuhr, Rohmaterialieneinfuhr abzielenden Bestrebungen der gesamten Broschürenliteratur der dreißiger, vierziger, fünfziger Jahre, Handelskammeräußerungen, nicht Hamburg, das unter dem Odium des englischen Agenten auf dem Festlande zu leiden hat, dem Vorwurf, der nur in den zwanziger Jahren beiden Städten gemacht wird. Als allgemeine Grundlage kommt hinzu, daß infolge der Entwicklung der Landstraßen Deutschland wieder zu der Vorstufe eines Durchgangslandes gelangt, das es einmal gewesen ist. Die Menge des Weltverkehrs ist so groß geworden, daß eine Differenzierung eintreten kann, daß nicht mehr blos ganz wenige Zentralen, der große Seeumschlagsplatz London, die Repräsentanten des gebundenen Kolonialverkehrs, sondern auch die deutschen Nordseeplätze an ihm teilnehmen können, erste direkte Hand werden [2]), wogegen die Ostseeplätze zweite Hand bleiben, als quasi Flußplätze weit abrücken, und ihr Hinterland auch direkt an Achs- und Flußverkehr von den Nordseeplätzen verlieren [3]).

Mit der bremischen transatlantischen Entwicklung Hand in Hand geht die Entwicklung Bremens zum typischen deutschen Auswanderungsplatz gegenüber den westlichen fremden Häfen — zum Teil auch bedingt durch die binnenländische Disposition —, die dann in die moderne Betonung der Personenschiffahrt ausmündet.

Bremen hat in seiner besten Zeit stets im transatlantischen Handel zu Hamburg wie eins zu eins gestanden, insbesondere unter Zugrundelegung der Verkehrsmenge. Im Wertverhältnis verschiebt sich die Sachlage etwas zugunsten Hamburgs durch dessen hochwertige Waren und weil die Auswanderung darin nicht mit erscheint. Bremen hat nicht blos relativ, sondern zeitweise sogar stark absolut die Überhand im transatlantischen Handel und für den Gesamthandel in der Reederei gehabt, bei einem Verhältnis des Gesamthandels einschließlich des europäischen von eins zu drei, dreieinhalb, vier [4]). Das hat bis in die achtziger Jahre, als Hamburg zum letzten Mal Bremens Reederei überholte, bestimmend gewirkt. Hamburg ist Bremen nachgekommen. Der Konkurrenzkampf ist ausgefochten worden zur See, weniger im Hinterland, in das er jetzt übergegangen ist. Mit der Angleichung an das allgemeine relative Verhältnis zusammen mit der Verschiebung vom ideal reinen Eisenbahnverkehr zu einem kombinierten Wasserstraßen-Eisenbahnverkehr, wobei nur einige Flußstümpfe die angebotene große Verkehrsmenge ausnutzen können, kommt der Vorteil einer relativ höheren Bedeutung der westlichen, westlich interessierten, im Hinterland weniger begünstigten Stadt für Deutschland in Wegfall.

Die Bedeutung Deutschlands im Auslande beruht auf unseren dortigen Kommanditen, die ursprünglich von den Hansestädten ausgegangen sind, und den daraus erwachsenen Umbildungen, auf unserer nationalen Organisation als Reeder überhaupt und speziell auch für die Schelde und den Rhein, so lange man mit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Abgrenzung Deutschlands rechnet. Die Konzentration des Kapitals im Binnenland schwächt die Bedeutung der Konkurrenz der deutschen Seestädte ab, die Tendenz zu direkter Bearbeitung der Märkte erhöht die Bedeutung der Spedition, die in Rotterdam noch stark in deutschen Händen ist, und der Zufahrtswege. Deutschland verfügte bis vor kurzem und zum Teil noch heute über zwei transatlantisch gleichwertige Seeplätze, deren Bedeutung ihrem historischen Wachstum gemäß, verschiedenartig, aber weit ins Binnenland reichte. Jetzt stehen sich die Tendenzen zur Erhaltung des bestehenden Zustandes durch neue technische und wirtschaftliche Maßnahmen und des laisser faire zur Schaffung einer neuen Konstellation gegenüber, verschärft durch die bundesstaatliche Verfassung Deutschlands, Agrarmehrheit im entscheidenden Teilstaat: Hamburg und die Niederlande, und eventuelle Einschiebung Emdens auf die neue geringere Stellung Bremens.

Das ist die Situation und ihre heutige Umbiegung.

Vergleich zwischen der bremischen See-Einfuhr und -Ausfuhr.

Bremen ist in der Periode, die ich hier behandele, vom Ende des achtzehnten Jahrhunderts an, stets mehr Einfuhr- als Ausfuhrplatz gewesen. Schon Justus Möser schreibt, daß die Franzosen die Sandberge, die die Bremer im Hafen zu Nantes aus ihren Schiffen ausschoben, les produits de l'Allemagne nannten. Die neutrale Schiffahrt der goldenen Zeit der Kriege der französischen Revolution ist in hohem Maße Frachtschiffahrt und Schiffahrt zwischen fremden Häfen. In der Zeit der Einverleibung in das französische Kaiserreich hat diese Schiffahrt zwischen fremden Häfen unter Bremer Flagge, mit bremischen Papieren sogar teilweise fortbestanden.

„Der Feind betrat die Schwellen,
Da zogen Schiffer aus
Und wohnten auf den Wellen
Im leichten freien Haus.

Ein Hansastaat im Meere,
Ein Hansastaat im Feld,
Der als Tyrannenwehre
Sich kühn entgegenstellt",

formuliert Max von Schenkendorf die Mitteilungen seiner Bremer Freunde im Hauptquartier von 1814.

Soweit die Statistiken reichen, ist dann der Wert der Einfuhr stets dem der Ausfuhr überlegen gewesen, außer in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts in den

Jahren nach der Revolution, wo die Zahlen ziemlich nahe stehen, teilweise die Ausfuhrwerte sogar etwas höher angegeben werden. Man kann dabei beachten, was Bürgermeister Duckwitz sagt, daß Einfuhr- wie Ausfuhrwert am Bremer Markt gerechnet sind, also die Einfuhr incl. Fracht und Spesen, die Ausfuhr ohne sie und ohne Gewinn; das Mißverhältnis bleibt bestehen, es ist noch schärfer für die Menge, da Bremen keine Massenprodukte ausgeführt hat, wie Hamburg Getreide ausführte und die Ostseehäfen teilweise Ausfuhrhäfen durch die Getreide-, Holz- etc. Ausfuhr der Periode der Intensivierung unseres Ackerbaus im Osten waren [5]), und anders wie Hamburg keine hochwertigen Manufakturwaren sondern voluminöse Rohstoffe einführte. Das ist noch wichtiger als für den Handel, für den Transport zur See und im Lande, zumal beiderseitig nicht einheitliche Großunternehmungen ausgleichend und verteilend wirken, sondern Fracht- und Rückfrachtpreise unmittelbar börsenmäßig unter den Kleinunternehmern zum Ausdruck kommen.

Die Auswanderung, Personenverkehr.

Um so wichtiger ist der Ausgleich durch die Auswanderung, die Bremen von vornherein stark an sich gezogen hat. Es ist das wohl eine Wechselwirkung. Man findet, durch den Tabakverkehr Bremens mit der Union, der zugleich große Schiffe erforderte, sei der Auswandererstrom, der hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten eben ging, auf Bremen gelenkt worden, und umgekehrt, die Möglichkeit, große Schiffsräumte nach Nordamerika gut zahlend zu schicken, habe Bremen zum Handel mit den voluminösen Stapelprodukten Nordamerikas besonders geschickt gemacht. In derselben Tendenz wie beim Warenhandel schickt Bremen die Auswanderer fast ausschließlich direkt nach Übersee, und immer mehr, schließlich überhaupt nur mit eigenen Schiffen, und benutzt das zu ausgiebiger Reklame und scharfer Aufsicht und Regulierung, der es seine eigenen Reeder unterwerfen kann. Hamburg vernachlässigt die Auswanderung zunächst als lästig und schickt die Auswanderer nur nach England zur indirekten Auswanderung auch großenteils mit fremden Schiffen, kann daher der Reklame Bremens gegen die Auswanderung über fremdsprachige Häfen und mit fremdsprachigen Schiffen, indirekt, die ihre Berechtigung hat gegenüber dem weißen Sklavenhandel, der damals zum Teil getrieben wurde, nicht viel entgegensetzen und erst in der Nachfolge Bremens schärfer reglementieren, als man überhaupt Bremens Politik für lukrativ einzusehen und nachzumachen anfängt. Hamburgs direkter überseeischer Verkehr ist stark südamerikanisch orientiert, braucht kleine Schiffe und zielt nicht auf Auswandererland. Im Binnenlande sind damals die Frachtfuhrleute die Agenten Bremens für die Auswanderung, ihnen fehlt es ebenso an Rückfracht und ein großer Prozentsatz stammt ebenfalls aus der Bremer Umgegend, die Frachtfuhrmannsgasthöfe werden zugleich Auswanderergasthöfe. Die Post kommt für den gewöhnlichen Auswanderer wenig in Betracht, stark dagegen allmählich die Dampfboote, wie drüben. Letzten Endes sind Hauptauswanderergegenden Deutschlands ursprünglich die westlichen, nicht die rein agrarischen östlichen, die später Überschußbevölkerung bekommen, die in Industrie oder Auswanderung geht. Daher auch die große Inanspruchnahme der französischen Häfen mit ihren Paketbootlinien. Die Auswanderung ist deutsch, höchstens noch aus der Schweiz und Österreich, soweit man da separat zählen will. Erst mit dem Zurückgehen der deutschen Auswanderung gestaltet man den Betrieb auf die meist östlichen Ausländer um. Bremen hat hier gleiche Chancen behalten, weil der Personenverkehr gleich gute Verkehrsmittel findet, mit einem Verkehrsnetz arbeitet und nur indirekt vom Warenverkehr abhängt.

Bremische Einfuhr seewärts.

So wird der Personenverkehr der eine Stamm des Bremer Geschäfts, der andere die Einfuhr von ein paar großen überseeischen Stapelartikeln.

Stapelartikel. Tabak.

Das erste und Hauptcharakteristikum Bremens war lange Zeit sein Tabakshandel. Bremen ist den größten Teil des neunzehnten Jahrhunderts der stärkste Welttabaksmarkt gewesen. In den dreißiger Jahren schlug Bremen erstmalig die Holländer als Tabaksmarkt. Hamburg erhielt seine geringe Tabakseinfuhr in der Zeit der Blüte des Bremer Tabakhandels ausschließlich durch Vermittlung von Bremer Firmen und zum Teil durch Bremer Reedereien. Bremen ist Welttabaksmarkt geblieben, obwohl der Tabak nicht mehr die erste Bremer Stapelware ist und andere Plätze ihm aufgerückt sind.

Seitdem Niederländisch-Indien, Java seit den dreißiger Jahren, Deli-Sumatra mit seiner vorzüglichen Deckblattkultur seit den sechziger Jahren für den europäischen Markt produziert, ist Holland, speziell Amsterdam Weltmarkt für seinen ostindischen Tabak, den

es durch sein Einschreibungssystem organisiert hat, nur Bremen hat einen verschwindenden Anteil daran, früher etwas mehr.[6])

Das Recht der Bezeichnung als größter Weltmarkt in amerikanischem Tabak besteht noch, geht vielleicht erst in den letzten Jahren zurück seit dem Erstarken des amerikanischen Marktes, Tobacco-Co. etc. und der immer stärkeren Einschnürungstendenz gegen den Tabak durch Deutschland. Von der letzteren hat namentlich Holland den Vorteil gehabt. Vielleicht hat Bremen auch die Gelegenheit einer Gegenorganisation, die einmal in der Papendieckschen Ära bestanden haben soll, versäumt. Hamburg ist Bremen wie in anderen Dingen nachgekommen, der gewaltige Abstand besteht nicht mehr.

Tabak-, Zigarrenindustrie.

Bedingung und zum Teil Folge des Tabakhandels ist die bremische Tabakindustrie, speziell die Zigarrenfabrikation.

Tabak ist eine differenzierte Qualitätsware. Die Monopolländer sind nicht geschickt gewesen zur Ausbildung eines Weltmarktes. Selbst England zählt hier als Ausnahme nicht in der üblichen Weise, sein Luxuszoll hat die englische Shagpfeife geschaffen, bezw. die Zigarre nicht aufkommen lassen. Der deutsche Markt mit seinen vielseitigen Bedürfnissen nach Pfeifen-, Schnupf-, Kautabaken, aus ost- und westindischen, bezw. überhaupt amerikanischen Tabaken zusammengesetzten Zigarren, die seit den dreißiger Jahren stark anzuziehen anfangen, ist der Untergrund für den großen differenzierten Markt in Bremen. Es hat zeitweise sogar eine ziemlich bedeutende Ausfuhr von Zigarren auch nach den Vereinigten Staaten stattgefunden. Die Tabakindustrie, namentlich die Zigarrenmacherei ist bis in die fünfziger Jahre, nachdem die frühere typische Seestadtindustrie, die Rohrzuckersiederei, durch den Rübenzuckerbau seit der Kontinentalsperre in das Binnenland abgedrängt worden war, Bremens typische Industrie gewesen. Sie ist dann wegen des Zollvereins vom bremischen Kapital, das die Kontrolle darüber zu einem großen Teil behielt, in diesen überführt worden. Später blieb das Verhältnis wegen der billigeren Arbeitslöhne auf dem Eichsfeld und in den anderen Gegenden mit geringem Boden und vielen Händen.[7])

Baumwolle.

Die zweite große Stapelware ist die Baumwolle, wieder amerikanisch, speziell nordamerikanisch, denn die übrigen Bezugsländer sind erst heute von Wichtigkeit, und Bremens Anteil an diesen neuesten Bezugsquellen ist gering. Heute existiert bekanntlich für Baumwolle ein idealer Weltmarkt, repräsentiert durch die Plätze Neworleans, Liverpool und Bremen, die die Standards und Preise für die Welt machen, wie für Getreide Mannheim und Chicago. Vor der Ausbildung des modernen Typenhandels, der Tendenz unseres Handels mit vertretbaren Waren und der Organisation der Bremer Baumwollbörse, die den deutschen Kontinentmarkt von England seit den neunziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts freigemacht hat, liegt eine lange Entwicklung. Der direkte Baumwollimport Bremens um die Mitte des Jahrhunderts bedeutet an sich noch nicht allzuviel. Als die deutsche Baumwollindustrie anstieg, ist bis in die sechziger und achziger Jahre der Bedarf Deutschlands stark über englischen Zwischenhandel gedeckt worden. Immerhin ist aber der direkte Baumwollhandel schon in den vierziger Jahren in hohem Maße für die bremische Handelspolitik bestimmend gewesen, die Beziehungen zu den süddeutschen Spinnern, der Handelskammer in Augsburg, zum Herrn v. Cotta, List, die Stellungnahme von Duckwitz in der achtundvierziger Zeit als einzig möglicher Kompromiß-Handelsminister liegen in dieser Richtung und treten in den Vorwürfen der Hamburger Partei, Bremen verrate die Freihandelssache wegen der direkten Baumwolleinfuhr, in Erscheinung. Nachdem die Weserzeitung, die 1844 zur Propaganda für die Zusammenfassung der Weserinteressen gegründet war, immer entschiedener freihändlerisch einschwenkte, haben die großen Baumwollimporteure das Bremer Handelsblatt als Vertretung ihrer Interessen gegründet und schwer gegenüber dem ansteigenden Freihandel innerhalb des preußisch-norddeutschen Konzerns namentlich, und in Bremen eine Zeitlang gehalten. Die Organisation der bremischen Baumwollbörse und die Stelle als erster Baumwolleinfuhrhafen des Kontinents, nachdem es Havre überholt hat, bestimmt zusammen mit dem Lloyd als erster Personenverkehrsgesellschaft den heutigen Charakter Bremens wie einst Tabak und Auswanderung, mit den Nachteilen, die das Stehen auf zwei Augen für die Vererbung hat. Immerhin ist es allerdings fraglich, ob wir eine zahlreiche Nachkommenschaft besser ernähren können.[8]) 1860 bildeten Tabak und Baumwolle zwei Drittel des Wertes der gesamten bremischen Wareneinfuhr.

Reis.

Der dritte große Stapelartikel ist der Reis, Carolina-Reis zuerst. Mit dem Reis ist der Bremer Handel nach Ostasien gegangen. Er hat in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts sich stark entwickelt, hat die Bremer Reisschälindustrie und die Stärkefabriken Bremens in Salzufeln etc. begründet. Die Schälindustrie ist dann zum Teil in die Ursprungsländer gegangen, und der Reis bedeutet nicht mehr das, was er einst war. Die alte Ebenbürtigkeit mit Tabak und Baumwolle ging ziemlich plötzlich verloren.

Petroleum.

Der vierte Stapelartikel ist das Petroleum, das seit den sechziger Jahren aufkommt. Seine Bedeutung für Bremen wird durch das Paktieren des Bremer Kaufmanns Franz Schütte mit dem amerikanischen Rockefeller-Öltrust gehalten, Bremen wird dadurch für eine Zeitlang auch Hauptpetroleumhafen, muß dann aber seine Stellung als Petroleumplatz verlieren, als der Öltrust freihändig disponieren kann und nach Mannheim und Hamburg die Petroleumzentralversorgung Deutschlands verlegt. Eine ziemliche Zeit großer Blüte bestehen die vier Artikel nebeneinander. Vor der Petroleumzeit hat der Tran eine ähnliche Stellung eingenommen, Bremen und die Weser haben am längsten und allein die deutsche Robbenschlägerei und Walfischfängerei betrieben in eigenartiger Saison-Organisation der Walfänger in Lesumbrook und in hannoverschen Kleinplätzen, bis sie ganz an die Amerikaner überging, mit denen außerdem Bremen von jeher in dem engeren Konnex stand.

Tran.

Weitere Hauptartikel der Bremer See-Einfuhr. Zucker, Kaffee, Häute und Farbholz, Wein.

Weitere alte Hauptartikel der Bremer Einfuhr sind Zucker, obwohl die Rohrzuckersiederei nie so dominierend gewesen ist, wie in Hamburg, Kaffee, Häute und Farbholz. Im europäischen Handel bestand und besteht eine bedeutende Weineinfuhr, die mit den alten Beziehungen mit Frankreich zusammenhängt. Es ist darum charakteristisch, daß, als die Scheidung der ersten und der zweiten Hand, des großen überseeischen transatlantischen Importeurs und des binnenländischen Kaufmanns, der zum Teil nur als Kommissionär binnenländischer Händler in Bremen saß, für die deutschen Seestädte so wichtig wurde, der Weinhändler in der sozialen Rangstufe und faktischen Ratsfähigkeit eine Zwischenstellung behauptete. Die Weineinfuhr wurde namentlich seit 1835 zeitweise sehr geschädigt durch die Maßregeln des Zollvereins, die dem Rheinwein zu gute kamen.

Hamburger Handel.

Für Hamburg ist durch die Intensität der bremischen Stapelartikel Nordamerika stark verbaut worden. Man zählt dort neben den dutch vessels der Deutschen und Holländer die Bremer Schiffe, der German Yankees wegen der Ähnlichkeit der Bremer Speckflagge und der stars and stripes, separat. So kommt das enge Verhältnis Hamburgs mit Südamerika und der Typ der kleinen Schiffe und vielen Firmen mit vielerlei, den eigentlichen Kolonialwaren zu Stande, die aus englischen Kommissionshäusern für diese Waren ohne harten Sprung zu direktem Import derselben Ware übergehen, und nachher auch sehr viel geeigneter zur Aufnahme von vielerlei Exportartikeln sind, nachdem die deutsche Industrie leistungsfähiger geworden ist und sobald die Gegentendenz des Imports englischer Manufaktur nach Deutschland zurückgeht. Bremens Handel ist darum im neunzehnten Jahrhundert auch viel stärker Saisonhandel gewesen als der Hamburgs, die Neugründung von Firmen in Hamburg leichter, als in Bremen, nachdem die Periode des Entstehens in die der Konsolidation des Bremer Stapelhandels übergegangen war. Stapelplatz war Hamburg für Kaffee, wie Bremen es für Tabak wurde, es steht darin heute in Konkurrenz mit New York. Dazu kommen Zucker, Gewürze als starker Bestandteil. Eine gute Stütze ist für Hamburg in der Zeit der alten Münzverwirrung etc. seine Bank, das geht dann später zurück. Hauptphasen sind, daß Hamburg Amsterdam überflügelt und daß es heute der Hafen auf dem Festlande geworden ist, der im Handel London, das der erste Weltmarkt und für einige Waren der einzige ist, die stärkste Konkurenz macht, für London namentlich in Kakao, Tee, Gewürzen, tropischen Naturhölzern und Häuten. Vor 1885 stand Hamburg unter den europäischen Häfen an fünfter, heute an zweiter Stelle. Sein Charakteristikum ist gegen Bremen, wie aus dem Gesagten hervorgeht, der allgemeine Warenhandel. — Die Kolonien der alten Welt sind für die Hansestädte später aufgegangen, da der gebundene Kolonialhandel der Merkantilisten, wie er aus der alten städtischen Handelspolitik hervorgegangen war, hier länger Nachwirkung geübt hat, als in dem revolutionierten Amerika. Für die Niederlande ist charakteristisch die Entwicklung aus dem alten holländischen Kolonialhandel. Darum hat Amsterdam noch heute die Bedeutung eines Weltmarktes für ostindische Produkte und bedient im übrigen sein Hinterland. Rotterdam

Handel der Niederlande.
Amsterdam.
Rotterdam.

ist der Hauptverkehrs- und Speditionshafen für den eigentlichen Rheinverkehr geworden, hat heute starken Eigenhandel nur in Kaffee.

Antwerpen.

Unter besonderen Bedingungen stand Antwerpen, das vor der Scheldesperre durch Holland der Mittelpunkt des alten Handels gewesen war, seit der Einverleibung Belgiens in Holland 1815 wieder auflebte. Bezeichnenderweise gingen die jungen Bremer Kaufleute, als Bremen in den zwanziger Jahren des neunzehnten Jahrhundets am schlechtesten stand (nach dem kurzen Aufflackern, während der fortdauernden französischen Besetzung Hamburgs), soweit sie nicht nach Übersee gingen, was nachher zusammen mit der Transatlantic emigration vor der französischen Revolution so folgenreich wurde, hauptsächlich nach dem aufkommenden Antwerpen, wo sie moderne Schule durchmachten. Das dauerte aber nicht lange, sie blieben da, bis der Separationskrieg mit Holland und die nachfolgende abermalige Scheldeschwierigkeit sie wieder in die Heimat trieb, wo sie den Handel sehr befruchteten. Antwerpen hat in unserer Zeit ähnlich wie Hamburg angefangen, London in früheren Monopolartikeln Konkurrenz zu machen, ist stark und führend heute in Schafwolle, argentinischem Weizen und Häuten und westafrikanischem Elfenbein. Havre, das früher nach Südwestdeutschland unter den alten Zollverhältnissen (da Frankreich den Durchgangszoll abschaffte, in Deutschland dieser für die Verhältnisse Zollverein gegen die Separatvereinigungen und -Staaten aber dominierte) übergriff, ist von Bremen geschlagen, sein Baumwollimport ist kleiner geworden, es ist noch von Bedeutung für den Handel mit Kakao und Gewürzen und im Kapitalmarkt.

Havre.

Bremische See-Ausfuhr.

Mit den Verhältnissen in den Niederlanden hängt die Entwicklung von Bremens Ausfuhr zusammen. Die erste große und beinahe einzige Industrieausfuhr Deutschlands ist Leinen; Bremen hat namentlich die Leinen von der Weser, dem Bielefeldschen, Hessen, ferner Osnabrück und Hannover, aber auch schlesische Leinen zur Assortierung, obwohl keine Importware nach Schlesien geht. Verbraucher des Leinens sind ursprünglich in hohem Maße die spanischen Kolonialländer gewesen, Leinen war Korrespondenzartikel des westindischen Rohrzuckers. Die Leinenausfuhr ist gegen 1848 nahezu vollständig verschwunden gegen die Maschine und das Vordringen der Baumwolle.[9]).

Leinen.

Bergische Industrie.

Charakteristisch ist dann, daß das bergische Land in sehr starkem Maße über Bremen den Auslands- bezw. Überseemarkt für seine Industrie sucht, während es seine Kolonialprodukte, seinen Import von Holland bezieht. Das hängt damit zusammen, daß Holland in hohem Maße Verkehr mit seinen eigenen Kolonien betrieb, diese sehr ausnutzte, aussog mehrfach, aber dort wenig Platz für europäische Produkte machte, zum Teil aus natürlichen Gründen, zum Teil aus künstlichen, außerdem kam deutsche Industrie erst hinter holländischer.[10])

Süddeutsche Baumwollindustrie.

Darum sehen auch die südwestdeutschen Baumwollspinner auf Bremen, denn Holland hat die deutsche Industrie nicht unterstützt. Man kann da noch deutlich den Unterschied zwischen den historischen Phasen der Kolonisation geographisch dogmatisch nebeneinander sehen. Das alte Kolonialland Holland hat noch deutlich die Phase des Schätzeerwerbens der alten Faktoreikolonien, die Hansestädte sind in die Phase der Auswanderungskolonisation und dann der modernen wirtschaftlichen Ausbeutung durch Industrieausfuhr, Rohstoffeinfuhr und Kapitalanlage, die für England im achtzehnten Jahrhundert beginnt, und in Deutschland die letzten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts charakterisiert hat, hineingekommen.[11]) Eine Nuancierung nicht zum Schaden Deutschlands ist damit ursprünglich gegeben gewesen. Es sind im übrigen meist Haus- und Kleinindustrieartikel für die deutsche Ausfuhr bezeichnend, die an sich nicht sehr viel auffüllen. 1841 kamen nach Bremen von Preußen namentlich Tücher, Baumwollwaren (Prussian Shawls), schlesische und Bielefelder Leinen, westfälische Segel- und Packtücher, rheinische und bergische Sammete, Seiden, Band, Eisen- und Stahlwaren, Garn (türkischrot) und Wollengarn, Wein, aus Bayern Spiegel und Spiegelgläser (Nürnberger), Holz- und Spielwaren, Quincaillerien, Messing, Blech- und Eisenwaren, aus Sachsen Baumwollwaren, als Ginghans, Nankings, Strumpfwaren, Wollwaren, als Merinos und andere, sowie Tücher und Leinen, aus Hessen und Hannover Leinen, als Osnabrücker, Weser-, Halblaken, Packtücher, Bleichtücher, Heeden etc. Es kommen darin charakteristisch die Anfänge unserer modernen Textil- und wenn man will, der Eisenindustrie, und unser

Deutsche Manufakturwaren als Baumwoll-, Woll-, Leinenwarenetc. Glas und Eisenwaren, Nürnberger Waren, Bergwerksprodukte, Getreide, Lebensmittel und Spirituosen.

altes Landgewerbe, Exporthandwerk und Verlagsheimarbeit zum Ausdruck. 1845 werden als Hauptartikel der Seeausfuhr zusammengefaßt: deutsche Manufakturwaren, Glas- und Eisenwaren, Bergwerksprodukte, Nürnberger Waren, Getreide, Lebensmittel und Spirituosen. Darin ist auch inbegriffen die Ausfuhr aus der lokalen Industrieproduktion, die zum Teil Verproviantierung und Ausrüstung der Schiffe darstellt, und bei der minimalen Ausfuhr älterer Zeit, und ehe die Zollbünde restringierend wirkten, immerhin relativ wichtiger war, als vor der erneuten Industrialisierung, die nach dem Eintritt in den Zollverein und zur Paralysierung der heutigen Handelsschäden anfing. Die Bremer Industrie verarbeitet zu einem Teil natürlich auch Produkte aus See für das Binnenland. Es sind da 1839 einmal eine Anzahl Leinwandbleichen, 11 Leinenappreturanstalten, die das Leinen für den überseeischen Export fertig machen, 7 Reepschlägereien, 1 Segeltuchfabrik für den Bremer Ausrüstungsbedarf, ebenso 11 Segel- und Kompaßmacher, dazu an 100 Branntweinbrennereien, 1 Dampfmühle in Burg und 3, die im Entstehen begriffen sind, die jedenfalls auch an der Verproviantierung beteiligt sind. Mit Material aus See arbeiten 5 Öl-, 7 Seifen- und Lichterfabriken, 4 Stärkefabriken, 8 Baumseidenfabriken, 2 Baumwollgarnspinnereien, 1 Fischbeinreißerei, zum Teil wohl auch 2 Fournierfabriken, 9 Zuckerfabriken, die erste von 1776 (1785 die erste in Minden, 1812 in Münden), eine große Zahl Schokoladenfabriken, 15 Lederfabriken, mit Absatz ganz oder teilweise ins Binnenland. Interessant ist ferner die Heimarbeit der Korkindustrie in den oldenburgischen Dörfern für bremische Rechnung, nahezu monopolistisch, aus deren Abfallindustrie die Delmenhorster Linoleumindustrie hervorgegangen ist. Im achtzehnten Jahrhundert hatte die durch Franzosen eingeführte Strumpfwirkerei als Nebengewerbe, Heimarbeit der Soldaten und anderer, einige Bedeutung, die im neunzehnten Jahrhundert nicht mehr bestand. Es mag auch noch auf die Brauindustrie hingewiesen werden, die an sich uralt ist, einstmals in der ältesten Zeit Exportbedeutung für den damaligen nordischen Verkehr hatte, dann lange lokal war und heute wieder große Exportbedeutung für Übersee gewonnen hat. Es sind also nach der heutigen Terminologie sowohl konsum- wie transport- und materialorientierte Industrieen, die zum Teil noch in halb handwerks- oder heimarbeitsmäßigen Abmessungen und Formen bestanden. Die Hoffnungen, die einst in den vierziger und fünfziger Jahren auf Bremen wegen der Förderung des deutschen Industrieexports gesetzt worden sind, und die Bremen damals durch eine großzügige Preßpropaganda, die Duckwitz zunächst auf eigene Faust glänzend inszeniert hat, unterstützte, haben sich nicht ganz erfüllt, wenngleich sich nicht verkennen läßt, daß in jenen Anfangsjahren der Bremer Handel in der Tat der günstigste Boden und ein Hebel gewesen ist. Der hamburgische Gemischtwaren- und Manufakturimporthandel hat nach seiner Emanzipierung vom englischen Übergewicht seine günstigeren Bedingungen gegenüber dem immer schärfer herausgearbeiteten Bremer Stapel- und Saisonhandel, seine bei Kommissions- wie Eigenhandel aus seinen besseren Hinterlandswegverbindungen sich ergebende Marktgröße ausgenützt, wiewohl hier am ersten der Vorwurf einer Versäumnis gegen den Bremer Handel eine Berechtigung hat, und die Niederlande sind von ihrer alten Kolonialhandelscharakteristik zu der modernen Speditions- etc. Konstellation gekommen. In neuester Zeit hat sich dann gerade für den Industrieexport die Tendenz der Ausschaltung des seestädtischen Handels bemerkbar gemacht, die dem kürzesten und billigsten Wege eine höhere Bedeutung gibt als bei dem alten Eigenhandel, der mehr nach Kapitalkraft und der Kenntnis des überseeischen Marktes orientiert ist. Immerhin besteht die Gegentendenz des verwandtschaftlichen und kapitalistischen Zusammenhangs der überseeischen Firmen, die die überseeische Position Deutschlands geschaffen haben und zum großen Teil noch heute bedingen, mit ihren Stammhäusern in den Seestädten, der gegenüber die Verschiebung des Ausfuhrhafens auch leicht eine Verschiebung der überseeischen Position bedeuten kann, und die Einschiebung neuer Häfen als Handelsplätze nach der konsolidierten Entwicklung des europäischen Welthandels im neunzehnten Jahrhundert nahezu aussichtslos macht.

Lokale Industrieproduktion.

Hamburger Allgemein- und Bremer Saison- und Stapelhandel. Eigenhandel.

Charakteristisch ist nun noch die Rolle, die der bloße Seeumschlag, die Seewiederausfuhr, in Bremen namentlich auch die indirekte Einfuhr ins Binnenland, für den alten Verkehr spielt. Man stellt sich das heute garnicht mehr vor, und beurteilt darum auch die Spröde der Hansestädte gegen die Zollbünde zum Teil falsch, die zugleich

Seeumschlag.

Seewiederausfuhr.

auch aus dem Verhalten der Vorländer gegeben war. Auch heute geht ja noch ein ziemlicher Teil bremischen Handels über die begünstigteren Rheinhäfen und Hamburg, bekanntlich statistisch kaum oder garnicht zu erfassen. Auch zur Wiederausfuhr, nachdem sie an die Bremer Häfen gebracht sind, werden immerhin ein Fünftel etwa im letzten Jahrzehnt vom neunzehnten Jahrhundert genannt. Aber in den dreißiger und vierziger Jahren werden ein Drittel, nach der Berechnung von Duckwitz etwa die Hälfte der Einfuhr zur Wiederausfuhr gebracht bezw. gehen auf Rhein und Elbe landein. Damit in Zusammenhang steht die Rolle der Bremer Flagge in Hamburg, die zum Teil direkt auf dieses läuft,[12]) ganz abgesehen von der Rolle der Bremer und hanseatischen Flagge überhaupt in den belgischen und niederländischen Vorhäfen, die noch wichtiger ist. Die Zollmisere Deutschlands hat die Hansestädte viel mehr ausländischen Absatz suchen lassen, zum Teil in den nordischen und östlichen Ländern. Das gilt ganz besonders für Hamburg, dessen Bank und Kreditsystem hier sehr weit ging, zumal damals die deutschen Nordseeplätze gerade anfingen, genügend transatlantischen Verkehr aufzubringen, um einen regelmäßigen Markt zu bilden, was die östlichen überhaupt nicht konnten. Ferner wirkt die Eisenbahn noch nicht auf die ostdeutschen Häfen, wenn diese auf dem Seewege auch günstiger für London liegen, womit auch Lübecks Kommissionsstellung für Hamburg über die Oldesloer Straße zum Teil zusammenhängt. Bremen ist gezwungen gewesen, sein schlechtes Hinterlandwegesystem zum Teil durch Benutzung der Konkurrenzhäfen zu korrigieren — sein Stapelwarensystem hat ihm das erleichtert — und andererseits indirekt die Zollvorteile, die die Niederlande gegen die Hansestädte vom Zollverein z. B. zeitweise genossen, mit zu genießen. Sekundärplatz war Emden für Ostfriesland, das in Ausfuhr und zum Teil Einfuhr in Bremen Markt sucht, ähnlich den oldenburgischen Kleinplätzen.

Die Hansestädte sind viel mehr freie Zwischenhandelsplätze zwischen Zolländern, als wir heute bei der Vorstellung von deutschen Ein- und Ausfuhrhäfen gewöhnlich unmittelbar denken. Die Tradition war noch 1881/88 in den Hansestädten nicht ganz erloschen, so sehr die Hansestädte mit der Konsolidierung Deutschlands immer mehr als deutsche Häfen rechneten. Die Wiederausfuhrindustrie ist Bremen bekanntlich gerade nicht erleichtert worden, Hamburg hat die Erlaubnis zur Industrie im Freihafengebiet, Bremen, mit damals mangelnder Industrie, bekam sie damals noch nicht, Lübeck, das am wenigsten Widerstand leisten konnte, und zuerst eintrat, hat bekanntlich am schlechtesten abgeschnitten, wenngleich das hanseatitische Freihafensystem auch auf die Ostseeplätze und Emden teilweise übertragen worden ist.

II. Kapitel.

Reederei und Schiffbau.

Reederei.

Wenn man die Reederei anschaut, bekommt man vielleicht den unmittelbarsten Begriff von der absoluten Verkehrssteigerung, die das neunzehnte Jahrhundert bedeutet. 1778, im ersten Jahr, für das ich eine Zahl gefunden habe, betrug die Tonnage der Bremer Reederei 14 781 Reg.-To., verteilt auf 119 Schiffe, 1826 in der schlechtesten Konjunktur vor der Gründung Bremerhavens und dem holländisch-belgischen Krieg (nachdem 1806 bereits 28 635 bezw. 28 035 Reg.-To., verteilt auf 174 bezw. 172 Schiffe, 1805 noch etwas mehr erreicht waren, 1817: 20 987 Reg.-To.), nur 13 229 bezw. 14 678 Reg.-To., verteilt auf 85 bezw. 95 Schiffe, das ist nicht mehr, als ein großer Lloyddampfer etwa hält (neuerdings kommen ja noch ganz andere Größen in Frage) oder moderne Kriegsschiffe; 1909 waren es 722 Schiffe von 851 234 Reg.-To. Hier und zum Teil in der Verkehrstonnage (1818/20 durchschnittlich jährlich 48 300 bezw. 50 944 Reg.-To., 1824: 38 766 Reg.-To., dann wieder höher 1830: 74 327 Reg.-To. etc., ohne Küstenfahrer), weniger in den Wertzahlen tritt es am meisten hervor, wie herunter der Bremer Handel nach dem kurzen Aufschwung nach 1814 vor der Gründung Bremerhavens war, bis die einsetzende preußisch-antienglische Konstellation und der Umstand, daß Hannover alles verfügbare Geld in Emden angelegt hatte, Bremen Hilfe brachte, wobei Smidt vielleicht mit Hilfe der englischen reciprocity act von 1826 noch mehr herausschlug, als Hannover eigentlich geben wollte. Für die relative Gliederung ist dann wichtig, daß infolge der Eigenart seiner Entwicklung Bremen einerseits die meisten großen Schiffe in Deutschland zur See hat, an ganz großen Typen, vermerkt Duckwitz mit Stolz, sogar mehr als ganz Frankreich,[13]) andererseits, daß es als Einzelplatz in Kleindeutschland den größten Anteil an der Gesamtreederei Großdeutschlands hat, 1846 11,88 %, Hamburg nur 7,48 % und die stärkste Zunahme, das österreichische Triest hat mehr, 14,96 %, aber Abnahme. Die Ostseereederei hat noch eine ganz andere Bedeutung als heute, wie aus diesen Zahlen hervorgeht.[14]) Die alte Bremer Reederei ist natürlich, wie überall, zuerst Partenreederei. Der Schiffer ist eine wichtigere Person als in der neueren Zeit, wo er immer mehr Techniker und Angestellter wird, aber nicht mehr Unternehmer bleibt. Der Umstand, daß in den alten Adreßbüchern und späteren Separatlisten immer der Schiffer, hinter ihm der Name seines Schiffes und dessen Tonnage angeführt wird, hat die Berechnung der alten Tonnageziffern ermöglicht. Dann wird zunächst der Korrespondentreeder immer wichtiger. Daraus wächst als letzte Blüte der Typ des Kaufmanns und Reeders, ein anständiger Kaufmann muß Schiffe zur See haben, was mit der Segelschiffahrt nun allmählich ausgestorben ist. Die Auswandererexpedienten arbeiteten mit eigenen Schiffen, zu denen sie fremde hinzucharterten. Die größte deutsche Reederei in diesem System war D. H. Wätjen in Bremen, bis die modernen Aktiengesellschaften aufkamen. Einige letzte größere Segelschiffredeereien sind in die Form der Aktiengesellschaft neuerdings noch überführt worden, ohne besonders glänzendes Resultat, abgesehen etwa von den großen Vier- und Fünfmasterklipperreedereien.

Sehr interessant ist die Entwicklung des Platzes Elsfleth unter der Korrespondent- und Partenreederei. Dort hat sich die ganze Bevölkerung nach dem Aufhören des Elsflether Zolls auf das Reedern für den Bremer Handel geworfen, das hat lange das Gesicht des Platzes bestimmt, bis mit der Segelschiffreederei auch die Elsflether Reederei und die alte typische Organisationsform aufgehört hat. Die oldenburgische Reederei hat fast die ganze

europäische Fahrt Bremens zeitweise bestritten, Hannover war garnicht beteiligt, nur die Walfischfängerei ist hier domiziliert gewesen, soweit sie nicht bremisch war. Schifferreederei ist am längsten die Küstenschiffahrt nach Ostfriesland, Holland und Hamburg gewesen, ursprünglich in Gildeformen betrieben — beschrieben von Baasch in Hamburg, der auch die Schiffsmaklerei bespricht[15]) —, ähnlich wie in der Binnenschiffahrt. Die große Küstenschiffahrt ist jetzt in der Hand von Aktiengesellschaften, speziellen Leichtergesellschaften und der Großreedereien, und als Seeleichterverkehr an der ganzen deutschen Küste verbreitet.

Dampfschiffahrt und Aktiengesellschaft sind von vornherein zusammengehörig gewesen. Für Bremen sind die Hauptetappen die Gründung der Ocean-Steam-Navigation-Company unter amerikanischer Flagge meist mit deutschem und zu einem großen Teil Regierungsgeld deutscher Staaten 1847 durch Duckwitz, des Lloyd durch H. H. Meier und Crüsemann 1857, dann selbständig daneben später des Neptun durch Papendieck, der vorzüglich prosperierenden Hansa unter Direktor Ahlers, der Argo durch Schütte, und verschiedener kleiner Gesellschaften, ferner der Lloydtochtergesellschaften durch Wiegand. Die Wesergesamtreederei ist in den vierziger und fünfziger Jahren stärker wie die Elbreederei.[16]) Zuletzt und endgültig hat die Hamburger Reederei die Bremer nach den achtziger Jahren geschlagen. Durch die Großreederei ist die Schiffsmaklerstellung sehr umgebildet. Es gab in Bremen ursprünglich nur einen speziellen Schiffsmakler. Einiges darüber noch im Binnenverkehr.

Schiffbau. Der Schiffbau war an der Weser zu Ende der alten städtisch-stapelmäßigen Periode ziemlich verkommen, Werften nach dem alten Recht eigentlich nur in der Stadt Bremen erlaubt, soweit nicht Binnenwerftplätze an der Oberweser in Frage kamen, die aber auch sehr mäßig waren. Gegen dieses altstädtische Prinzip ist dann das bremische Vegesack das Zentrum des Weserschiffbaus geworden; schon seit Ende des achtzehnten Jahrhunderts und im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts ist ein zahlreicher Kleinwerftbetrieb an der Lesum, im Oldenburgischen um Brake aufgekommen, seit 1832/35 etwa der Schiffbau in Bremerhaven, dann auch in Geestemünde aufgenommen worden. Durch zwei geniale Schiffsbauer, Lange in Vegesack, später dann Claußen, der die Potosi und Preußen baute, von der Tecklenborgschen Werft in Bremerhaven-Geestemünde, ist der Wesersegelschiffbau dann die längste Zeit des neunzehnten Jahrhunderts tonangebend, der stärkste in Deutschland gewesen. Im Dampfschiffs-, Eisen-, später Stahlbau war die Weser lange zurück. Dann hat eine starke Hausse in neuester Zeit eingesetzt, Vergrößerung und Neugründung von Werften, die die Weser wieder zeitweise zur meistbeschäftigten Werftgegend machten, aber durch den amerikanischen Rückschlag trat dann eine Unterbilanz namentlich bei zwei vergrößerten Werken ein, die von der großen Aktiengesellschaft Weser inzwischen überwunden ist.[17])

Anmerkungen zum I. Abschnitt.

[1]) Die Aufstellung öffentlicher amtlicher handelsstatistischer Nachweise in Bremen ist durch Verordnung vom 28. Dezember 1846 (Sammlg. der Verordn. u. Proklame des Senats 1846, S. 72, no. 45) angeordnet worden. Ziemlich gleichzeitig schlossen sich die hamburgischen tabellarischen Nachrichten an die Soetbeerschen Privatstatistiken an. Der erste Jahrgang der Tabellarischen Übersichten des bremischen Handels, zusammengestellt durch die Behörde für die Handelsstatistik, erschien 1849 und bringt auch teilweise noch Zahlen von 1847 und 1848. Die allgemeine Statistik des bremischen Staates geht zurück auf die Anregung von Dr. Moritz Lindeman. Vorschläge und Erläuterungen betreffend die Errichtung einer allgemeinen Staats- und städtischen Statistik in Bremen, Bremen 1860. Das Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates, später Jahrbuch für bremische Statistik, herausgegeben vom bremischen Statistischen Amt erschien im ersten Jahrgang 1868 und umfaßt die allgemeine und Verkehrsstatistik. Vorläufer des Jahrbuchs waren: Zur Statistik des bremischen Staates, herausgegeben von dem provisorischen Bureau für allgemeine Statistik, Bremen 1862, 1865, 1867. Von 1861 bis 1901 erschienen die monatlichen Übersichten der Ein- und Ausfuhr einiger Artikel, herausgegeben vom bremischen Statistischen Amt, die seit 1902 als Monatsberichte und Mitteilungen des bremischen Statistischen Amts erweitert sind. Die neuere bremische Güterdeklaration nach Wegfall der bremischen Zoll- und Durchgangsabgaben und Einführung der Umsatzsteuer vom 1. Januar 1863 ab (Konsumtions- bezw. Verbrauchsabgaben bestanden bis 1. April 1902) ist durch Gesetz vom 10. November 1862 (Bremer Gesetz-Bl. 1862, S. 82, no. 10) zum 1. Januar 1863 eingerichtet worden. Die Handelskammer gibt seit 1877 jährliche Statistische Mitteilungen betreffend Bremens Handel und Schiffahrt heraus. Es mag ferner noch hingewiesen sein, auf A. Oppels Erdkarte, darstellend den Anteil der verschiedenen Länder an Bremens Handel, A. c. c. J. 1894, auf Grund der vom Statistischen Bureau gelieferten Berechnung entworfen, Bremen 1895; desselben Erdkarte, darstellend die Entwicklung des Bremer Handels mit den verschiedenen Ländern von 1849 bis 1894 nach dem Werte, auf Grund der vom Statistischen Bureau gelieferten Berechnungen entworfen, Bremen 1895. Zu beiden in Händen des Autors Prof. Oppel verbliebenen, für eine geographische Ausstellung angefertigten ungedruckten Karten s. Verhandlungen des XI. Deutschen Geographentages zu Bremen am 17., 18. und 19. April 1895, herausgegeben von Georg Kollm, Berlin 1899, S. 227 und (angehängt) Katalog der Ausstellung des XI. Deutschen Geographentages 14.—21. April zu Bremen, Bremen 1895, S. 102; Bremens Handel in graphischen Tafeln, herausgegeben im Auftrage der Handelskammer, Bremen 1890, ähnlich auch Fr. Tetens, Syndikus der Handelskammer, Über Bremens Bedeutung als Handelsplatz, ebenfalls mit graphischen Tafeln, Deutsche geographische Blätter, Bd. XXVII, S. 127 ff., 147 ff., Sonderdruck Bremen 1904.

Es mag ferner noch auf die neuerdings herausgegebenen selbständigen Monographien des Statistischen Amts und die historische Darstellung von M. J. Funk, Fünfzig Jahre bremische allgemeine Staats- und Städtestatistik, in der Weserzeitung vom 31./12. 1911, 7./1. und 14./1. 1912 hingewiesen sein.

[2]) Die folgende Tabelle ist für die vierziger Jahre dem Journal des österreichischen Lloyd bezw. dem Zollvereinsblatt, II. Jahrg. Nr. 53 vom 30. Dez. 1844, S. 1002—1011, für die folgenden Ziffern einer Zusammenstellung der Bremer Nachrichten vom 8. Septbr. 1907 entnommen:

Schiffsankünfte in Register-Tons in den Haupthäfen Europas in den Jahren 1842 (1839, 1841, 1843) 1870, 1900, 1905.

Hafen	1842 1839* 1841** 1843† Reg.-Tons	1870 Reg.-Tons	1900 Reg.-Tons	1905 Reg.-Tons
London	874 017	4 089 366	9 580 854	10 814 115
Liverpool	672 118	3 416 933	6 001 563	7 806 844
Hamburg	269 855†	1 389 789	8 037 514	10 382 000
Bremen	164 250	660 089	2 494 059	3 350 198
Antwerpen	131 893**	1 362 606	8 720 150	9 939 397
Rotterdam	335 800	1 026 348	6 326 901	8 339 313
Amsterdam	401 500	405 109	1 812 528	2 066 435
Havre	185 310	1 206 292	2 136 262	2 764 502
Marseille	299 018	1 523 187	4 630 599	6 093 195
Bordeaux	113 960	514 437	1 059 403	977 044
Dünkirchen	42 166	411 721	1 341 607	2 063 776
Triest	363 717	960 103	2 158 624	3 002 026
Genua	214 231*	1 392 301	4 117 072	6 162 162

Zu den Zahlen der vierziger Jahre und für die übrigen Welthäfen vergleiche die Vorausquellen und Bemerkungen im Zollvereinsblatt; im übrigen auch für die neuere Zeit Calwer, Jahrbuch des Welthandels.

[8]) Ich gebe im folgenden noch eine Tabelle, die die Verschiebung zwischen den Nord- und Ostseehäfen zeigt, für die vierziger Jahre wieder nach den Tabellarien des Journals des österreichischen Lloyd und des Zollvereinsblatts, wie oben, für die moderne Zeit nach E. Fitger, Ein Jahrzehnt in Schiffsbau, Reederei und Seeschiffahrt, Heft 239/40 der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen, Berlin 1909, S. 75—77, und einige weitere allgemeinere Tabellen, die erste mit Ausnahme der mit *† bezeichneten Zahlen, die aus Benjamin Pearkes Returns of vessels, arrived in and departed from the port of Bremen (Bremer Staatsarchiv R. 11e) * bezw. aus einem Schreiben des preußischen Konsuls Friedr. Ad. Delius in Bremen vom 8. November 1847 ebenda † stammen, aus dem Zollvereinsblatt a. a. O., die zweite sehr interessante und die dritte aus Friedrich v. Redens Vergleichender Zusammenstellung der Grenz-Eingangs-Abgaben in Österreich, dem Deutschen Zollverein, dem Nordd. Steuerverein und den Herzogth. Schleswig-Holstein etc., Frankfurt a. M. 1848, S. 99—107 gezogen. Friedrich v. Redens Schrift ist im Auftrage des Volkswirtschaftsausschusses der Reichsversammlung von 1848 bearbeitet, dessen fast allzu rührige statistische Seele er war, und gehört zu den damaligen, amtlich-parlamentarischen zusammenfassenden Erhebungen über ganz Deutschland, die als solche die ersten und wegen des überwiegenden politischen Interesses für diese Zeit eigentlich nicht ausgenutzt sind. Über die damaligen reichsstatistischen Bestrebungen und die Statistik in den Einzelstaaten vor 1848/49 hat Duckwitz's Unterstaatssekretär im Ministerium des Handels, dem Antipoden des Volkswirtschaftsausschusses, der Professor der Geschichte und Statistik in Tübingen Johannes Fallati in dem Artikel: Stand der administrativen Statistik in Deutschland, in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, im VI. Bande, Jahrg. 1850, S. 727 ff. geschrieben.

Schiffsankünfte in Register-Tons in den deutschen Nord- und Ostseehäfen in den Jahren 1842/43, 1900, 1906.

Hafen	1842 1843* Reg.-Tons	1900 Reg.-Tons	1906 Reg.-Tons
Bremen	164 250	2 494 000	3 507 000
Hamburg	269 855	8 036 000	11 039 000
Lübeck	50 900	553 000	606 000
Stettin	234 872*	1 927 000	2 020 000
Danzig	202 106*	553 000	789 000
Königsberg	82 395	336 000	504 000

Zahl und Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe in den Haupthäfen Europas und der Vereinigten Staaten um 1840.

Wert der See-Einfuhr und -Ausfuhr in den Haupthäfen Europas und der Vereinigten Staaten im Jahre 1840 in Mark.

Angekommene Schiffe Zahl	Angekommene Schiffe Reg.-Tons	Abgegangene Schiffe Zahl	Abgegangene Schiffe Reg.-Tons	Hafen	Wert der Einfuhr Mark	Wert der Ausfuhr Mark	Gesamtwert Mark
5864	874 017	3103	529 156	London	1 060 500 000	619 500 000	1 680 000 000
3031	672 118	3343	734 396	Liverpool	452 102 280	480 508 560	932 610 840
631	113 935	804	144 650	Glasgow u. Greenock	109 243 680	278 945 520	388 189 200
3538	269 855	3515	?	Hamburg	283 500 000	169 050 000	452 550 000
—	†197 183	—	—	Bremen	60 389 700	42 386 400	102 776 100
2332	164 250	—	—				
*1148	*140 966	*1203	*140 686				
822	50 900	825	50 988	Lübeck	34 650 000	12 705 000	47 355 000
2146	234 872	1981	229 616	Stettin	55 440 000	9 765 000	65 205 000
1468	202 106	1450	202 806	Danzig	10 750 900	29 689 800	40 440 700
896	82 395	889	82 407	Königsberg	20 160 000	19 137 300	39 297 300
1217	131 893	1186	129 530	Antwerpen	112 207 000	23 853 900	136 060 900
—	335 800	?	?	Rotterdam	49 350 000	46 830 000	96 180 000
?	550 000	?	?	Amsterdam	166 843 950	120 672 500	287 516 450
1672	285 310	1595	276 623	Havre	194 250 000	160 125 000	354 375 000
2531	299 018	2472	292 221	Marseille	173 250 000	156 765 000	330 015 000
878	113 960	775	106 616	Bordeaux	55 650 000	72 450 000	128 100 000
8625	363 712	?	?	Triest	122 738 465	85 170 361	207 908 826
2829	214 231	2801	214 569	Genua	89 697 300	56 229 600	145 926 900
1987	416 111	1600	329 369	Newyork	225 369 900	103 452 300	328 822 200
5775	848 435	3872	597 403	Boston	47 634 300	37 287 600	84 921 900
450	69 350	?	?	Philadelphia	53 550 000	18 900 000	72 450 000
1424	341 545	1444	318 970	New-Orleans	32 827 200	119 729 400	152 556 600

Seeschiffsbewegung in den Häfen des Deutschen Bundes. Durchschnitt der Jahre 1833/38 und 1842/46.

Bezeichnung der Häfen und Staaten	Durchschnitt von 1833/38		Durchschnitt von 1842/46	
	Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons
Triest: Schiffe langer und Küstenfahrt zusammen	8 835	265 608	8 298	395 877
Schiffe langer Fahrt (1836/40, 1844/46) ...	1 788	197 413	1 697	211 207
Preußen: Memel	686	118 611	700	126 468
Pillau (Königsberg)	561	48 392	1 022	86 682
Danzig	809	110 621	1 447	197 112
Stolpmünde	90	3 036	143	5 963
Rügenwalde	85	4 218	152	8 082
Kolberg	104	5 169	171	7 071
Swinemünde (Stettin)	951	90 516	1 843	200 939
Wolgast	119	8 326	169	14 913
Greifswald	116	11 297	143	11 511
Stralsund	396	25 844	368	24 917
Preußen zusammen...	3 917	426 030	6 158	683 658
Hannover (1835/37, 1842/46). Landdrosteibezirk Aurich: Emden	362	12 160	585	16 223
Leer	467	10 703	820	20 663
Norden	130	3 547	127	2 969
Halte und Papenburg	127	3 403	141	4 439
Zusammen...	1 086	29 813	1 673	44 294
Sonstige kleinere Häfen: Weener	35	1 091	67	2 185
Ditzum	15	466	31	1 169
Hatzum	110	2 114	111	2 468
Petkum	9	265	1	34
Oldersum	86	1 869	124	3 023
Larrelt	2	39	17	297
Greetsiel	9	311	31	848
Norddeich	1	6	6	56
Neßmersiel	2	6	2	45
Westerakkumersiel	15	438	24	701
Bensersiel	44	743	39	566
Neuharlingersiel	44	802	31	697
Karolinensiel	115	1 907	168	3 672
Zusammen...	487	10 057	652	15 761
Zus. im ganzen Landdrosteibezirk Aurich	1 573	39 870	2 325	60 056
Landdrosteibezirk Stade: Geestefluß	150	2 267	195	3 553
Wurster Landungsplatz	337	4 782	399	5 880
Otterndorf	247	2 918	363	3 773
Zusammen Seeschiffe...	734	9 967	957	13 206
Küstenfahrer und einzelne Seeschiffe: Ostefluß (Neuhaus)	5 616	59 714	5 923	81 600
Freiburg	375	3 262	451	5 180
Stade	1 404	8 959	1 794	38 893
Lühefluß	2 143	12 404	1 337	7 858
Estefluß (Buxtehude)	2 148	22 975	1 925	24 431
Zusammen kleine Fahrzeuge...	11 686	107 314	11 430	157 962
Landdrosteibezirk Lüneburg: Harburg ...	9	pp. 504	20	pp. 1 540
Zusammen Seeschiffe Hannover...	2 316	50 341	3 302	74 802
Oldenburg: Elsfleth	23	1 243	138	9 901
Brake	175	16 474	358	32 194
Zusammen Seeschiffe...	198	17 717	496	42 095
Küstenfahrer und kleinere Schiffe: Fedderwardersiel	—	—	283	6 080
Rüstringersiel	ca. 200	ca. 2 587	—	—
Varelersiel	„ 153	„ 4 529	215	6 520
Steinhäusersiel	„ 326	„ 7 328	241	7 617
Zusammen kleinere Schiffe...	—	—	739	20 217

Bezeichnung der Häfen und Staaten	Durchschnitt von 1833/38 Zahl	Durchschnitt von 1833/38 Reg.-Tons	Durchschnitt von 1842/46 Zahl	Durchschnitt von 1842/46 Reg.-Tons
Mecklenburg: Warnemünde (Rostock)	555	pp. 19 425	654	pp. 22 890
Wismar	225	„ 6 300	268	„ 7 504
Zusammen Mecklenburg	780	pp. 25 725	922	pp. 30 394
Ohne Möglichkeit der Ermittlung des Anteils der Seeschiffe.				
Schleswig-Holstein (1844/46). Schleswig:				
Apenrade	—	—	830	8 635
Eckernförde	—	—	182	3 255
Flensburg	—	—	1 320	24 541
Hadersleben	—	—	441	5 088
Husum	—	—	151	1 421
Sonderburg	—	—	500	6 293
Tönning	—	—	318	5 120
Übrige Häfen	—	—	6 206	80 507
Zusammen Schleswig	—	—	9 948	134 860
Holstein: Glückstadt	—	—	1 038	7 244
Kiel	—	—	2 042	30 360
Neustadt	—	—	345	4 966
Rendsburg	—	—	714	13 009
Altona	—	—	3 519	58 307
Übrige Häfen	—	—	6 625	65 155
Zusammen Holstein	—	—	14 283	179 041
Zusammen Schleswig-Holstein	—	—	24 231	313 901
Hamburg	2 597	258 300	3 579	389 049
Bremen: Seeschiffe und Küstenfahrer	1 304	—	—	—
Seeschiffe	593	ca. 69 089	1 370	167 188
Lübeck	820	52 242	833	67 178
Küstenfahrer	—	—	230	1 680
Großdeutschland, Seesch. insgs. (außer Schl.-Holst.)	**13 009**	**1 096 857**	**18 362**	**1 665 571**

(Die Quellen für die vorstehende Tabelle sind natürlich noch durchaus verschiedenartig nach Wert und Grundsätzen. Es ist dafür v. Redens Buch heranzuziehen. Die hannoverschen Ansätze sind aus Steuerquellen hervorgegangen, sodaß sie für die größeren Häfen nicht ganz ausreichen, andererseits haben die vielen kleinen Häfen die Aufnahme sonst ausgeschiedener sehr kleiner Küstenfahrer bedingt, Hamburgs Zahlen enthalten Küstenfahrer und den Altonaer Verkehr mit, Bremens Zahlengeben 1833/38 nur die großen Seeschiffe, 1842/46 auch die auf Holland und Dänemark fahrenden Schiffe, aber nicht die auf Hannover, Oldenburg etc.)

Wert des Gesamt-Eingangs, des verzeichneten Ausgangs und der Waren-Durchfuhr des deutschen Zollvereins im Jahre 1845 nach den einzelnen Grenzgebieten in Mark und Prozentanteil.

Grenzgebiet	Einfuhr Mark	Prozente d. Endsumme	Ausfuhr Mark	Prozente d. Endsumme	Durchfuhr Mark	Prozente d. Endsumme
Rußland und Polen	40 619 013	4,14	16 503 675	3,43	18 009 972	9,33
Österreich (mit Krakau)	133 018 047	13,55	101 204 805	21,04	59 620 974	30,90
Schweiz	76 956 753	7,84	45 635 586	9.50	23 417 175	12,13
Frankreich	41 923 701	4,27	21 806 478	4,53	12 342 834	6,44
Belgien	74 915 940	7,63	33 943 575	7,05	1 636 272	0,84
Holland	169 070 931	17,22	56 668 626	11,77	24 497 868	12,70
Hannover (u. Schaumb.-Lippe)	127 669 833	13,00	67 756 410	14,08	29 399 457	15,23
Mecklenburg	34 385 064	3,50	21 290 418	4,43	5 666 952	2,93
Nordsee	173 617 518	17,68	63 875 454	13,28	15 368 697	7,96
Ostsee	109 677 684	11,17	52 408 584	10,89	2 982 972	1,54
Zusammen	**981 854 484**	**100**	**481 093 611**	**100**	**192 943 173**	**100**

Im norddeutschen Steuerverein betrug der Wert

der (verzollten) Einfuhr	im Durchschnitt der Jahre	1841—45:	75 273 649 Mk.
der der Durchfuhrabgabe unterworfenen Gegenstände	„ „ „ „	1845—46:	77 707 713 „
der verzollten Ausfuhr	„ „ „ „	1841—45:	7 703 694 „
des Gesamtverkehrs	„ „ „ „	1841—45:	7 444 581 „

Im deutschen Zollverein betrug der Wert

der Gesamteinfuhr incl. Durchfuhr	im Durchschnitt der Jahre	1843—45:	947 268 759 Mk.
der verzollten Einfuhr	„ „ „ „	1843—45:	705 331 080 „
der Gesamtausfuhr (soweit aus den Registern zu ersehen)	„ „ „ „	1843—45:	462 823 911 „
des Gesamtverkehrs (d. h. des aus den Zollregistern zu ermittelnden Verkehrs)	„ „ „ „	1843—45:	1 410 110 676 „

In Österreich betrug der Wert

der Einfuhr	im Durchschnitt der Jahre	1831—40:	192 250 866 Mark
„ „	„ „ „ „	1841—46:	243 720 021 „
der Ausfuhr	„ „ „ „	1831—40:	199 226 151 „
„ „	„ „ „ „	1841—46:	230 612 916 „
des Gesamtverkehrs	„ „ „ „	1831—40:	391 477 017 „
„ „	„ „ „ „	1841—46:	474 432 937 „

Die Vergleichung der Einwohnerzahl mit dem Werte des Verkehrs ergibt für die gleichen Zeiträume folgende Zahlen:

für den norddeutscher Steuerverein	55,09; 62,09;
den deutschen Zollverein	15,95;
Österreich	5,49; 6,18.

[4]) Für die jüngere Zeit vgl. die bremischen und hamburgischen offiziellen Statistiken (für Hamburg Tabellarische Übersichten des hamburgischen Handels während der vier Jahre 1845—1848, 1849 ff., zusammengestellt vom handelsstatistischen Bureau). Interessant namentlich die Jahrzehnte vor und nach der Gründung des Norddeutschen Lloyd. Vgl. kursorisch und Jahrbuch für die amtliche Statistik des bremischen Staates, III. Bd., 1869, S. 11, 12, 182, 183, 186, 187; Tabellarische Übersichten des hamburgischen Handels im Jahre 1869, S. 6, 7, 47—49. Auch Max Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des deutschen Reichs, Jena 1899—1905, III. Bd., S. 105, 126; Arnold Duckwitz, Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, Bremen 1877, S. 1, 18 ff.; A. G. Mosle, Der Unterscheidungszoll (La surtaxe d'entrepôt), Bremen 1880, S. 73.

Für die ältere Zeit gibt Bürgermeister Smidt 1828 an, daß die größere Hälfte der Bremer Reederei im transatlantischen Verkehr tätig ist. (Johann Smidt), Die freie Hansestadt Bremen, XXXVI. Abschnitt aus A. F. W. Cromes Geographisch-statistischer Darstellung der Staatskräfte von den sämtlichen zum deutschen Staatenbunde gehörenden Ländern, im IV. Teil, Leipzig 1828, S. 476. (Arnold Duckwitz) schreibt in dem Artikel Der bremische Handel in 1841 in der wöchentlichen Beilage zum (Kölner) Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe, herausgegeben von A. v. Binzer und C. Bedbur, 1842 vom 23. Februar, Nr. 8: „Der Bremer Handel ist zu $^2/_3$ auf Unternehmungen nach transatlantischen Ländern begründet, wobei bekanntlich es jetzt zu den Seltenheiten gehört, wenn die Kapitale in Jahresfrist zurückfließen (und da außer in dergleichen Unternehmungen Bremens Kaufleute ca. 5 Millionen Rthlr. in ihren Schiffen angelegt haben, sind deren Kapitale so sehr in Anspruch genommen, daß der Fonds- und Aktienhandel bei ihnen keinen Eingang bis jetzt hat finden können)." Nach (Otto Gildemeister) Die Freie Stadt Bremen, Gegenwart, VIII. Bd., 1852, S. 25, beträgt der jährliche Umsatz in Bremen ca. 200 Millionen Mark, in der Schrift Das Handelssystem des Herrn Senators Duckwitz, beurteilt von einem Kaufmanne, Hamburg 1848, S. 21, heißt es, daß ein Hafen, dessen Verkehr 755 Millionen Mark (?) umfaßt, anders zu beurteilen ist, als ein solcher mit einem Vierteile des Geschäfts. In seinen Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, Bremen 1877 schreibt Duckwitz, S. 184 im Anschluß an den Rat zur Weserkorrektion: „In Hamburg beträgt der europäische Handel über $^3/_4$ des Gesamthandels, in Bremen dagegen beträgt der europäische Verkehr nur $^1/_4$ bis $^1/_3$ des Gesamthandels." In dem Bericht über den bremischen Handel im Handels-Archiv, herausgegeben im Kgl. Preuß. Handelsamt

zu Berlin, Berlin 1847, im I. Heft, S. 339 heißt es: „Die Zufuhren von Urstoffen und Rohprodukten sind fast nur mit der Nationalflagge direct vom Produktionslande eingeführt, und der directe Handel umfaßte daher etwa $^7/_8$ bis $^9/_{10}$ der Importation aller Hauptartikel." Nach der Denkschrift des preußischen Handelsamts betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern, verfaßt von F. L. v. Rönne vom April 1845, veröffentlicht in der Augsburger Allgemeinen Zeitung 1845, Nr. 281—283, abgedruckt bei (C. F. Wurm, F. Th. Müller u. a.), Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem deutschen Zollverein, Hamburg 1847, S. 368, geht die Ausfuhr nach den transatlantischen Ländern aus Deutschland fast nur noch durch die Hansestädte, namentlich Bremen. Äußerungen der Augsburger Handelskammer vom 9. Februar 1847, Papiere des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz in Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen besagen dasselbe für Bremen und setzen spezielle Hoffnungen auf Bremen: „Die Frage, unter welchen Umständen und Bedingungen sich die Einfuhr der nach Süddeutschland und der Schweiz bestimmten seewärts kommenden massiven Producte über Bremen und durch Bayern leiten ließe, glauben Wir besonders mit Rücksicht auf die künftigen Transportanstalten beantworten zu müssen. Geht aus dem Obigen (Fracht- und Zollaufstellungen für Havre und Bremen-Augsburg und Basel) hervor, daß das Handelsgebiet Bremens, so lange die dermaligen Verhältnisse bleiben, sich nicht über die Schweiz ausdehnen kann, vielmehr schon in unserer Gegend seinen Endpunkt erreichen wird, so läßt sich doch auf der andern Seite nicht verkennen, daß neben der Aufhebung des Transitzolls verbesserte Transportanstalten das ihrige tun werden, den natürlichen Bezugsstätten Süddeutschlands und der nordöstlichen Schweiz vor jeder andern den Vorzug zu geben." „Auch die Frage, ob zu erwarten stünde, daß mit der Zunahme des Bezugs über Bremen auch der Absatz süddeutscher und schweizerischer Produkte dorthin steigen würde, glauben Wir bejahen zu müssen. Der Bremer Seehandel ist wesentlich auf Gegenseitigkeit des Absatzes berechnet, ein Eigenhandel meistens von den überseeischen hanseatischen Etablissements aus geleitet. Für alle seine Bezüge an Colonialen und dergleichen Artikeln setzt Bremen deutsche Erzeugnisse in die Erzeugungsländer ab und zeichnet sich dadurch sowohl eines Teils vor Holland, andernteils auch vor Hamburg vorteilhaft aus. Während die Bilanz des vereinsländischen Verkehrs mit Holland jährlich ein großes Deficit zum Nachtheile Deutschlands zeigt, ein natürliches Ergebnis, da Holland, auch wenn es den Export deutscher Stoffe nach seinen Colonien begünstigte, durch sein Erpressungssystem dieselben in solcher Armut hält, daß sie nur geringe Quantitäten deutscher Manufacte consumieren könnten, und während Hamburg auf der andern Seite einen Teil seiner überseeischen Bezüge aus europäischen Zwischenhäfen macht, für die kein Wiederabsatz an deutschen Produkten stattfindet, hat Bremen das Verdienst, einen Verkehr gepflegt zu haben, der dem deutschen Gewerbsinteresse der vorteilhafteste ist."

Vgl. ferner zur älteren Zeit: Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, Hannover 1839, II. Abt., S. 76, 116; Adolf Soetbeer, Über Hamburgs Handel, Hamburg 1840, Statistik des hamburgischen Handels 1839, 1840, 1841, Hamburg 1842, 1842, 1843, 1844, Hamburg 1846; (Arnold Duckwitz), Über das Verhältnis der freien Hansestadt Bremen zum deutschen Zollvereine, Bremen 1837, S. 8, 30; C. F. Wurm, Die Handelspolitik der Hansestädte und das Interesse des deutschen Vaterlandes, Sonderabdruck aus Brockhaus Conversationslexicon der Gegenwart, XIII. Heft, Hamburg 1839, S. 5 ff.; Darstellung der Lage des hamburgischen Handels in dessen Beziehungen zum In- und Auslande, zur kritischen Beleuchtung der Schrift des Herrn Prof. Wurm, Die Handelspolitik der Hansestädte etc., Altona 1839, S. 10, 12; Der Anschluß der Hansestädte an den deutschen Zollverein, Bremen 1841, S. 9; Bremer Staatsschrift vom 11. Mai 1939, Abdruck bei (C. F. Wurm, F. Th. Müller u. a.), Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber dem Zollverein, Hamburg 1847, S. 343 ff.; auch (C. F. Wurm etc.), S. 368; Zollvereinsblatt, I. Jahrg., 1843, S. 18, 26 ff., 55, 584, II. Jahrg., 1844, S. 336 ff., 916, 933 ff.: Alexandre Thomas, Hambourg et le Zollverein, Revue des Deux Mondes, tome XX, XVIIe année, nouvelle série, 1847, p. 516 et suiv.; (Otto Gildemeister), Die freie Stadt Bremen in ihrer polit. und culturgeschichtl. Entwicklg., in der Gegenwart, im VIII. Bd., Leipzig 1852, S. 255, 259, 262; (J. E. Weber), Anschließen oder Abschließen, ein Beitrag zu der Frage „Wie soll Hamburg sich demnächst zu dem preußischen Zollverbande stellen?" Hamburg 1852, S. 21; Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 47, 85; E. Baasch, Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika, in der hamburgischen Festschrift zur Entdeckung Amerikas, Bd. I, Hamburg 1892, S. 239 etc.

Sehr interessant ist die gedruckte Übersichtskarte der bremischen Seeschiffe, wie sie am 1. Januar 1846 auf ihren Reisen verteilt gewesen sind, sowie der überseeischen Plätze, in denen

deutsche Handelsniederlassungen sich befinden, in einigen Exemplaren im Bremer Staatsarchiv R. 11. e; ferner Zusammenstellung der deutschen und darunter der Etablissements der Hansestädte in den überseeischen Ländern, 1846, in der Weserzeitung vom 8. und 10. Februar 1846; undatiertes Verzeichnis der nach Amerika und Westindien in eigenen Schiffen Handlung treibenden Häuser im Arch. Coll. Sen. C. 48. d; Konsulatsverzeichnisse der Adreßbücher, Häfenstatistik etc., zugleich Quellen der beigegebenen Seefahrtskarte. Vgl. weiter die in meiner Darstellung des Bremer Binnenhandels, S. 15 aufgeführten Schriften. Für die ältere Zeit sind in folgendem noch einige statistische Angaben zusammengestellt.

Zuerst nach Fr. v. Reden, das Königreich Hannover, statistisch beschrieben, Hannover 1839, II. Abt., S. 141, 142 (1) [ebenda S. 329, in Hannovers Seeschiffahrt, Leer 1853, I. Heft, S. 37 und 75 und II. Heft, und bei Max Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei, Jena 199—1905 auch Zahlen zu Emden, Leer, Harburg, Geestemünde etc.]; nach Adolf Soetbeer, Über Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 129. (Berechnung der Ausfuhr aus der Einfuhr aus dem Inland, Hamburger Konsumtion eingeschlossen) (2); Otto Hübners Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, III. Jahrg., Leipzig 1855, S. 266 und 267 (3); dem Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrg. 1900, I. Heft, S. 30 und 31 und Jahrg. 1905, S. 32 und 33 (4); den Tabellarischen Übersichten des Hamburger Handels im Jahre 1900, II., 5, 9, III., 2, im Jahre 1905, II., 5, 9, III., 2 (5):

Vergleich des Wertes des bremischen und hamburgischen ausgehenden und eingehenden Seehandels in den Jahren 1837, 1838, 1846, 1900 und 1905.

Jahr	Platz	Einkommend Mark	Ausgehend Mark	Zusammen Mark
1837	Bremen	(1) 49 493 398	(1) 31 540 000	(1) 81 033 398
	Hamburg	(2) 239 161 400	—	—
1838	Bremen	(1) 52 788 000	(1) 38 180 000	(1) 90 968 000
	Hamburg	(2) 245 012 600	(2) 166 100 000	(2) 411 112 600
1846	Bremen	(3) 63 473 304	(3) 40 502 232	(3) 103 975 536
	Hamburg	(3) 242 766 355	(3) 122 293 545	(3) 365 059 900
1900	Bremen	(4) 794 697 055	(4) 461 887 087	(4) 1 256 584 142
	Hamburg	(5) 2 280 802 500	(5) 1 811 032 730	(5) 4 091 835 230
1905	Bremen	(4) 958 554 603	(4) 602 759 387	(4) 1 561 313 990
	Hamburg	(5) 2 866 317 370	(5) 2 345 540 590	(5) 5 211 857 960

Zu zweit nach Otto Hübners Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik im III. Jahrgang, 1855, S. 267 eine Statistik der

Einfuhr und Ausfuhr in Bremen und Hamburg landwärts und seewärts nach dem Werte in Mark in den Jahren 1846, 1847, 1852 und 1853.

Jahr	Platz	Einfuhr			Ausfuhr		
		Seewärts	Landwärts	Total	Seewärts	Landwärts	Total
1846	Bremen	63 473 304	45 000 000	108 473 304	40 502 232	48 000 000	88 502 232
	Hamburg	242 966 355	179 532 240	422 498 595	122 239 545	292 348 545	414 588 090
1847	Bremen	61 393 317	48 528 579	109 921 896	47 907 828	53 472 771	101 380 599
	Hamburg	263 613 165	188 997 990	452 611 155	141 662 760	302 902 215	444 564 975
1852	Bremen	64 444 272	68 881 650	133 325 922	62 598 459	60 815 400	123 413 859
	Hamburg	290 740 440	297 302 790	588 043 230	187 516 710	371 226 465	558 743 175
1853	Bremen	69 302 346	89 778 237	159 080 583	84 962 181	61 764 048	146 726 229
	Hamburg	323 654 910	342 164 385	665 819 295	220 756 485	411 753 750	632 510 235

Zu dritt nach Otto Hübners Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, im III. Jahrgang, Leipzig 1855, S. 266 und 267 ein

Vergleich des europäischen und außereuropäischen Seehandels Bremens und Hamburgs in den Jahren 1846, 1851, 1852, 1853 nach Tonnengehalt in Register-Tons und Wert der Ein- und Ausfuhr in Mark.

Jahr	Bestimmungs- und Herkunftsort	Eingekommene Schiffe		Ausgegangene Schiffe		Wert der Einfuhr	Wert der Ausfuhr
		Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons	Mark	Mark
Von bezw. nach transatlantischen Häfen							
1846	für Bremen	260	71 790	348	103 065	31 260 894	19 290 750
	„ Hamburg	343	77 814	299	62 284	50 593 530	34 739 085
1852	„ Bremen	393	129 575	483	175 028	42 957 627	38 157 660
	„ Hamburg	480	112 320	489	113 270	65 672 055	75 321 900
1853	„ Bremen	334	111 465	385	153 611	49 944 953	60 315 990
	„ Hamburg	397	90 922	443	105 350	70 071 225	86 404 485
von bezw. nach europäischen Häfen							
1846	für Bremen	1345	124 410	1236	59 886	32 212 410	21 211 482
	„ Hamburg	3432	340 739	3482	357 942	192 392 825	87 500 460
1852	„ Bremen	2552	177 651	2642	146 275	21 486 675	24 200 790
	„ Hamburg	3960	518 952	3991	520 619	225 068 385	112 194 810
1853	„ Bremen	2395	172 115	2311	150 732	24 897 343	54 646 191
	„ Hamburg	3777	466 692	3808	463 767	254 568 685	134 352 000

Hier zeigt sich bereits die Überlegenheit Bremens in der Tonnage (beladene Schiffe) nicht so im Wert.

Nach dem Zollvereinsblatt im II. Jahrgang 1844, S. 76, mag noch aufgeführt sein der

Wert des Warenverkehrs Hollands, der Hansestädte, des übrigen Deutschlands, Belgiens, Großbritanniens und Frankreichs mit den Vereinigten Staaten in den Jahren 1840, 1841 und 1842, in Mark.

	Nach den Vereinigten Staaten eingeführt von			Von den Vereinigten Staaten ausgeführt nach		
	1840	1841	1842	1840	1841	1842
Holland	4 653 685	7 092 635	4 622 007	16 697 822	10 889 622	15 689 002
d. Hansestädten	10 918 065	10 607 478	9 846 512	19 179 327	19 747 900	19 764 341
d. übrig. Deutschland	5 258 248	3 059 673	4 966 765			
Belgien	1 190 174	1 623 027	2 682 904	10 048 436	7 895 244	6 974 262
Großbritannien	146 084 237	202 049 989	148 013 924	256 844 177	214 561 342	178 682 343
Frankreich	76 090 453	103 653 406	73 497 667	94 573 927	94 248 949	78 658 131

— Der Schiffsverkehr aus den transatlantischen Ländern beträgt 1838

aus Nordamerika	in Hamburg und Bremen: 138 Schiffe,	in Amsterdam und Rotterdam: 113 Schiffe
„ Westindien	„ „ „ „ 186 „	„ „ „ „ 44 „
„ Südamerika	„ „ „ „ 153 „	„ „ „ „ 46 „
„ Ostindien, China etc. außer den holländischen Kolonien	„ „ „ „ 15 „	„ „ „ „ 5 „
Zusammen aus transatlantischen Ländern in Hamburg und Bremen	492 Schiffe,	in Amsterdam und Rotterdam: 208 Schiffe.

„Rechnet man noch die Schiffe aus den holländischen Kolonien nach Amsterdam und Rotterdam hinzu, so erhält man für die holländischen Seehäfen doch nur eine Zahl von 410 Schiffen, also immer noch 80 Schiffe weniger als die beiden Hansestädte aus ihren transatlantischen Absatzländern erhalten.“ [(G. H. Kirchenpauer), Der Handelstraktat vom 21. Januar 1839 und der Nordseehandel, Hamburg 1839, S. 33.]

Der Wert der See-Einfuhr Bremens beträgt 1840 ..... Mk. 39 270 378
„ „ „ See-Ausfuhr „ „ „ ..... „ 39 364 870
zusammen Mk. 78 635 248

Davon ist der Wert der Einfuhr und Ausfuhr Bremens

mit den Vereinigten Staaten	Mk.	20 820 220	Mk. 29 270 180
„ Cuba	„	8 449 960	
„ Großbritannien	„	7 972 800	
„ Rußland	„	5 325 770	
„ den Niederlanden . . .	„	3 488 100	
Insgesamt	Mk.	46 056 850	

(Zollvereinsblatt, II. Jahrg. 1844, S. 916.)

1840
10 918.065
19 179.327
30.097.392

Der Wert der bremischen See-Einfuhr und *-Ausfuhr* von und nach europäischen und außereuropäischen Ländern beträgt in den Jahren 1842, 1843 und 1844:

Jahr	Von europäischen Plätzen Mark	Von außereuropäischen Plätzen Mark	Prozent der Gesamtein- bezw. -ausfuhr	Zusammen Mark
1842 Einfuhr	24 000 000	39 000 000	62	63 000 000
Ausfuhr	*19 500 000*	*11 250 000*	*37*	*30 750 000*
1843 Einfuhr	30 000 000	34 500 000	53	64 500 000
Ausfuhr	*16 500 000*	*12 000 000*	*42*	*28 500 000*
1844 Einfuhr	24 000 000	30 000 000	56	54 000 000
Ausfuhr	*16 200 000*	*13 200 000*	*45*	*29 400 000*

[Fr. v. Reden, Vergleichende Zusammenstellung der Grenz-Eingangsabgaben in Österreich, dem deutschen Zollverein etc., im Auftrage des Volkswirthschafts-Ausschusses der Reichsversammlung bearbeitet, Frankfurt a. M. 1848, S. 116, 117 nach Adolf Soetbeer, Statistik des hamburgischen Handels 1842, 1843, 1844 (über Hamburgs Handel, II. Fortsetzung), Hamburg 1846].

Als Verhältniszahlen der direkten und indirekten Einfuhr in Bremen, Hamburg und den preußischen Ostseehäfen (in dieser Reihenfolge) werden für die Jahre 1845 bezw. 1846 angegeben für

Tabak	(†) 92 % (1846) bezw.	(*) 92 % (1845);	(†) 59 % bezw.	(*) 88 % (1845); (†) 89 % (1845)
Rohzucker ...	(†) 90 % („) „	(*) 90 % („);	(†) 92 % „	(*) 92 % („); (†) 46 % („)
Kaffee	(†) 87 % („) „	(*) 87 % („);	(†) 83 % „	(*) 83 % („); (†) 45 % („)
Baumwolle ...	(†) 92 % („) „	(*) 92 % („);	(†) 55 % „	(*) 55 % („); — („)
Reis.....		(*) 80 % („);	(†) 45 % „	(*) 45 % („); (†) 23 % („)
Häute		(*) 91 % („);	(†) 79 % „	(*) 79 % („); — („)
Farbehölzer.....		(*) 89 % („);	(†) 89 % „	(*) 89 % („); (†) 69 % („)

Die Zahlen stammen von (G. H. Kirchenpauer und H. Geffken), Das Differential-Zoll-System nach den bei mehreren Nordseestaaten Deutschlands zur Erörterung gekommenen Vorschlägen für die Errichtung eines deutschen Schiffahrts- und Handelsvereins (hamburgische Staatsschrift), Hamburg 1847 (†), aus einem Referat von J. C. H. Kupfer über die Frage wegen der Differenzialzölle, den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft erstattet, abgedruckt bei Alexander Schneer, Actenstücke für das Gewerbe-, Handels- und Finanzwesen, I. Bd., Jena 1848, S. 277 (†) und aus der Broschüre: Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System, mit besonderer Rücksicht auf Hamburg, Frankfurt a. M. 1848, S. 8 (*).

J. C. H. Kupfer sagt in seinem Referat, das die Zahlen der hamburgischen Staatschrift wiederholt: „Man hat gegen diese Zahlen eingewendet, sie wären nicht ganz richtig, weil die in England gekauften sogenannten schwimmenden Ladungen zu der direkten Importation mit hinzugerechnet wären.“ Vgl. dazu die weitere einschlägige Zoll-Broschürenliteratur, auf die in der Einleitung hingewiesen ist, und ihre Angriffe auf die hamburgischen Ziffern als tendenziös. Kupfer ist Freihändler und gegen Differenzialzölle, steht also auf hamburgischer Seite. Er versucht eine Beschränkung, insofern im wesentlichen doch nur Kolonialzucker für preußische Zuckerfabrikanten schwimmend für Stettin gekauft werde. Die Broschüre: Die deutsche Handels- und Zollverfassung, Frankfurt a. M. 1848, sagt S. 8: „In Betreff von Reis zeigte das Jahr 1845 ganz ausnahmsweise infolge besonderer Umstände dies Verhältniß. Im Jahre 1844 hatte die directe Einfuhr von Reis in Hamburg 75 pCt., 1843 93 pCt. der Gesamteinfuhr betragen. Bei der Tabak-Einfuhr in Hamburg ist das über Bremen bezogene Quantum der directen Einfuhr zu gerechnet worden“. Daher erklärt sich die hohe Ziffer.

[5]) **Der Getreidehandel in Bremen beträgt nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1824, 1836 und 1846:**

Getreidegattung	1824		1836		1846		Konsumtion in Stadt und Gebiet Bremen
	Oberweser	Unterweser und See	Oberweser	Unterweser und See	Oberweser	Unterweser und See	
Weizen	—	—	—	—	—	—	33 695
Zufuhren	12 397	64 699	107 249	83 559	22 536	60 861	
Ausfuhren	*230*	*29 210*	—	—	*7 314*	*29 520*	
Roggen	—	—	—	—	—	—	54 180
Zufuhren	735	30 198	22 554	16 764	10 920	323 652	
Ausfuhren	—	*1 932*	—	—	*172 200*	*64 575*	
Gerste und Malz	—	—	—	—	—	—	19 550
Zufuhren	19 976	16 235	20 587	8 145	3 774	20 230	
Ausfuhren	*85*	*12 971*	—	—	*1 972*	*4 080*	
Hafer	—	—	—	—	—	—	29 250
Zufuhren	—	59 241	6 773	27 716	11 440	34 918	
Ausfuhren	*1 573*	*30 056*	—	—	*6 630*	*11 609*	
Bohnen	—	—	—	—	—	—	4 944
Zufuhren	—	19 416	—	1 896	120	6 624	
Ausfuhren	*552*	*14 544*	—	—	*1 320*	*1 500*	
Erbsen	—	—	—	—	—	—	2 744
Zufuhren	—	288	3 672	—	1 392	7 536	
Ausfuhren	—	—	—	—	*1 080*	*3 600*	
Rapssaat	—	—	—	—	—	—	1 188
Zufuhren	—	26 118	—	6 804	—	6 588	
Ausfuhren	*7 102*	*9 720*	—	—	*4 140*	—	
Getreide insgesamt	—	—	—	—	—	—	145 551
Zufuhren	33 108	216 195	160 835	144 884	50 182	460 409	
Ausfuhren	*9 542*	*98 433*	—	—	*194 656*	*114 884*	
Gesamtsumme d. Zufuhren	249 304		305 719		510 591		
und *Ausfuhren*	*107 975*		—		*309 540*		

Die Tabelle ist aufgestellt nach den Listen von Siegfried Bärentz, Mäckler, Getreide-Lager 1824/25, Bremen 1. Januar 1825, und Bärentz, Runge, Getreide-Lager am 1. Januar 1837, in der Bremer Stadtbibliothek unter Bremen c. 1655, wo auch weitere Listen von Bärentz für 1825, 1826 vom 1. Januar 1826, von Bärentz und Runge, vom 1. Januar 1836, 1838 etc., ferner nach den Angaben im Handels-Archiv, hrsg. im Königlichen Handelsamte zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 342. Das Jahr 1846 ist anormal, wesentlich allerdings in Roggen. Bestand des Getreides 1829—1836 etc. auch bei G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes im Königreich Hannover, Hannover 1836, S. 61. — Eine Zusammenstellung der deutschen Getreideausfuhr nach England für die Jahre 1832 bis 1836 nach den englischen Parlaments-Dokumenten bietet das Zollvereinsblatt im I. Jahrg., 1843, S. 74.

[6]) S. dazu K. L. Weigand, Der Tabakbau in Niederländisch-Indien, seine ökonomische und kommerzielle Bedeutung, Probleme der Weltwirtschaft, Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel, hrsg. von Bernhd. Harms, IV., Jena 1911, S. 5 ff., 142 ff.

[7]) G. C. Bocris, Beschreibung aller im Handel vorkommenden Tabaks-Gattungen, Bremen 1833, gibt einen Vergleich zwischen dem Bremer und holländischen Tabakshandel mit Amerika nach Herkunft und Art in handelsmäßigen Mengen. Nach der Broschüre: Der Anschluß der Hansestädte, S. 8, schätzte man vor dem Jahre 1815 die Einfuhr in Bremen auf wenige 6000 Fässer, in Amsterdam auf 24 000 Fässer Tabak und Stengel, während 1840 Bremen 25 220 Fässer Maryland, Virginy, Kentucky und Stengel importierte, wogegen Amsterdam auf 12 422 Fässer allmählich herabgegangen war. 1843 betrug die Tabakseinfuhr 28 % der Gesamteinfuhr Bremens (Zollvereinsblatt II. Jahrg. 1844, S. 937 ff.) Die preußische Denkschrift des Königlichen Handelsamts betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereins und den außereuropäischen Ländern, verfaßt von F. L. v. Rönne, vom April 1845, veröffentlicht Augsburger Allg. Zeitung 1845, Nr. 281—283, abgedruckt bei (C. F. Wurm, F. Th. Müller u. a.), Die Aufgabe der Hansestädte gegenüber d. d. Zollverein,

Hamburg 1847, S. 368 sagt, daß die Erschwerung der Auswanderung über Holland den Tabakverkehr von Holland nach Bremen gezogen habe. — Vgl. ferner a. Übersicht der Einfuhr, des Verkehrs und der Läger von amerikanischem Tabak in den Jahren 1820, 1821 und 1822, von Zacharias Gevekoht, Mäckler, gedruckt, Bremen im Jahre 1823, Übersicht des Geschäfts in überseeischen Tabaken im Jahre 1834, handschriftlich, Ult. Dezember 1834 (Mengen), in der Sammlung der Stadtbibliothek Bremen c. 1655 u. a. Außerdem s. Abteilung C. des Katalogs der Bibliothek der Handelskammer zu Bremen, Bremen 1903. 1839 waren in Bremen und Gebiet 78 Zigarrenfabriken, die etwa 8000 Personen den Unterhalt verschafften. (Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, Hannover 1839, II. Abt., S. 158.) Zu 1843 sind dritthalb Tausend Personen als in der Zigarrenmacherei in Bremen beschäftigt angegeben. (A. Engel, Weserbuch. Hameln 1845, S. 149.) Am 1. Januar 1852 bestanden 290 Zigarrenfabriken, die mit 6 Zuckersiedereien so ziemlich die eigentliche Industrie Bremens ausmachten. Man rechnete 1852, daß bisher 10 000 Personen in Bremen unmittelbar oder mittelbar von der Zigarrenfabrikation ihren Unterhalt hatten. Bremen hatte damals 60 000 Einwohner. Da die große Masse der ordinären Zigarren, die zu 10 bis 13½ Mark das Tausend angefertigt wurden, jetzt durch die Tarifierung vom Zollvereinsmarkt ausgeschlossen wurden, nahm die Zahl der in der stadtbremischen Zigarrenindustrie Beschäftigten von da ab stark ab. (Die Zigarrendreher verdienten damals 16.60 bis 23.50 Mark und mehr bei 4 Tagen Arbeit in der Woche.) Viele von den Zigarrenfabrikanten arbeiteten mit wenigen Arbeitern für Aufkäufer am Platze, die auch wohl den Rohtabak auf Kredit lieferten. Die großen, kaufmännisch geleiteten Firmen hielten die Krise gut durch [(Otto Gildemeister), Die Freie Stadt Bremen in ihrer politischen und kulturgeschichtlichen Entwicklung, in der Gegenwart, im VIII. Bde., 1852, S. 259, 260, 263.] 1866 belief sich die Durchschnittssumme der in Bremen gefertigten Zigarren jährlich auf 100 000 Mille, und der Durchschnittswert auf 4 648 000 Mark, daran waren etwa 220 größere und kleinere selbständige Fabrikanten mit 1660 männlichen und 320 weiblichen Arbeitern beteiligt. Im Zollinland besaßen in größerer und kleinerer Entfernung von Bremen 40 bremische Firmen 65 Fabriken, in denen durchschnittlich Jahr aus Jahr ein ungefähr 7000 Arbeiter beschäftigt waren, die ca. 450 000 Mille Zigarren im Gesamtwerte von ca. 16 600 000 Mark anfertigten. Die in den bremischen Fabriken außerhalb Bremens hergestellten Zigarren fanden ihren Hauptabsatz in den deutschen Zollvereinsländern, Bremen selbst arbeitete für ein größeres Absatzgebiet. Von Bremen aus wurden im Jahre 1866 an bremischen Zigarren 68 680 Mille im Werte von 3 221 589 Mark ausgeführt, und zwar nach europäischen Plätzen 64 387 Mille im Werte von 3 006 775 Mark, darunter nach

dem zollvereinsländischen Deutschland ...	22 963	Mille	im	Werte	von	333 594	Mark
dem übrigen Deutschland	25 423	„	„	„	„	901 011	„
der Schweiz	10 133	„	„	„	„	436 298	„
Großbritannien	2 990	„	„	„	„	9 927	„
Rußland	1 200	„	„	„	„	3 984	„

nach nichteuropäischen Ländern 4293 Mille im Werte von 214 814 Mark. Unter der nichteuropäischen Ausfuhr war besonders stark die nach Buenos Ayres. Der einst nicht unerhebliche Export bremischer Zigarren nach den Vereinigten Staaten war durch die Annahme des Morrillschen Schutzzolltarifs bereits sehr bedeutend geschmälert, im Jahre 1860 betrug er 15 193 Mille im Werte von 557 820 Mark, 1866 nur 869 Mille im Werte von 35 554 Mark. Die europäische Ausfuhr beschränkte die Tabakregie, so nach Frankreich, wohin 1866 nur 128 Mille im Werte von 4223 Mark gegangen waren. (Die bremische Zigarren-Ausstellung im Industrie-Palaste zu Paris 1867, Bremen 1867, S. 3—7.) Zur neuesten Entwicklung der Tabakindustrie s. Gustav Lewinstein, Die deutsche Tabak-Industrie, Heft 142, 143 der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen, Berlin 1897.

[8]) Am Ende des 19. Jahrhunderts (1899) importierte Bremen 3 240 000 dz Baumwolle, ganz Deutschland 3 300 000 dz; mit Ausnahme von 18 000 dz aus England war der Import direkt. Zu dem Verhältnis der indirekten und direkten Baumwolleinfuhr, sowie zwischen amerikanischer und ostindischer Baumwolle befindet sich eine Aufstellung nach der Ballenmenge für die beiden Plätze Hamburg und Bremen zusammen für die Jahre 1842 bis 1849 bei (H. Gröning?), Beleuchtung einiger Vorschläge der Denkschrift des Kgl. Preuß. Handels-Ministeriums vom 10. Mai 1850, Bremen 1850, S. 19. Die ostindische Baumwolle kam nach den damaligen Zollgesetzen fast ausschließlich indirekt aus England. Von der nordamerikanischen Baumwolle, die wechselnd rund etwa den doppelten Anteil am deutschen Markte hat, kamen 1842: ca. 30 %, 1843: 28 %, 1844: 22 %, 1845: 6 %, 1846: 40 %, 1847: 30 %, 1848: 13 %, 1849: 30 % aus England damals. Vgl. zur neueren Entwicklung Karl Lamprecht, Zur jüngsten

deutschen Vergangenheit. II. Ergz. Bd. s. D. Geschichte, 1. Hälfte, Freiburg i. B. 1903, S. 172, 174; im übrigen die Statistiken.

[9]) In den achtundvierziger Jahren gingen fast nur noch die billigen groben Sorten von der Weser in den Welthandel. Der Rat Elwers in Kassel motivierte als Kuriosum die deutsche Kriegsflotte auch mit dem großen Leinenbedarf (Fr. Müller), Kassel seit siebzig Jahren, Kassel 1893, II. Bd., S. 251. Als altes Landgewerbe ist die Leinwandindustrie in den kameralistischen Werken von Patje und seinen Nachfolgern für Hannover etc., die ich in meinem Buche über den bremischen Binnenhandel S. 12 bezw. in den Deutschen Geogr. Blättern, Bd. XXX, S. 81 aufgeführt habe, eingehend behandelt. Einige Spezialdarstellungen zum Leinenhandel und zu der Leinenindustrie Nordwestdeutschlands sind Justus Möser, Patriot. Phantasien, I. Teil, Cap. II, VI, XIV, XV, XVI, XXXVIII, II. Teil, Cap. I, IV, IV. Teil, Cap. XLVI, in den sämtlichen Werken, Berlin 1842—43, im I. Teil, S. 103, 140 ff., 175, 183, 191, 193 ff., 312, im II. Teil, S. 318, IV. Teil, S. 174 ff.; (Karl Murhard), Darstellung der Leinwand-Manufaktur im Distrikte Bielefeld, in Westfalen unter Hieronymus Napoleon, hrsg. von Georg Hassel und Karl Murhard, I. Jahrg., Braunschweig 1812, I. Bd., Februarheft, S. 14 ff., 56; Über die Leinwand-, Legge- und Schauanstalten im Königreich Westfalen, ebenda im II. Bde., Augustheft, S. 83 ff.; Über das Leinengewerbe in den vormals Hannoverschen Provinzen des Königreichs Westfalen, ebenda III. Bd., Oktoberheft, S. 23 ff.; Fr. v. Reden, Über den Garn- und Leinenhandel des Königreichs Hannover, Hannover 1833; derselbe, Der Leinwand- und Garnhandel Norddeutschlands, Hannover 1838; Wilhelm Woltmann, Geschichte des hannöverschen Leggewesens etc.; Aufsätze über die Bielefelder, westfälische, lippische, hessische und sächsische Leinenindustrie im Zollvereinsblatt, Jahrg. 1843 ff.; in der Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik, hrsg. von Fritz v. Reden, Jahrg. 1847, S. 505 ff., 1848, S. 214 ff., 524 ff., 558 ff., 1126 ff. Zum schlesischen Leinengewerbe eine neuere Spezialdarstellung: Alfred Zimmermann, Blüte und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien, Breslau 1885.

[10]) In der Broschüre: Der Anschluß der Hansestädte an den deutschen Zollverein in seinem eventuellen Einflusse auf Bremens Welthandel, Bremen 1841, S. 9 heißt es: „In Holland ist die Auswahl der Retouren beschränkt hauptsächlich auf Genever, Krapp, Mühlensteine, Rheinweine etc. außer Bergischen Fabrik- und Manufacturwaren, welche von den Hansestädten ebenso stark verschifft werden. Dagegen führen diese überher aus: Schlesische, Sächsische, Hessische, Niedersächsische und Westfälische Leinen, Böhmisches und Niedersächsisches Hohlglas, Sächsische Manufacturwaren, alle Bergwerksprodukte des Harzes, Erz- und Riesengebirges etc., Sand- und Schiefersteine aus der Wesergegend, Schmelztiegel, Schinken, Rauch- und Pökelfleisch, Genever, Schiffsbrod, Getreide, Nürnberger und Thüringer Fabrikwaren aller Art."

[11]) Terminologie von Hettner, Heidelberg.

[12]) 1851 kamen 29 Bremer Schiffe von transatlantischen Häfen nach Hamburg, 11 Bremer Schiffe gingen von Hamburg nach transatlantischen Häfen (Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., S. 106). 1905 standen von dem einkommenden Hamburger Seeverkehr unter Bremer Flagge 700 000 Reg.-Tons, unter Hamburger 4 300 000 Reg.-Tons; es geht ein erheblicher Teil des Hamburger Seeverkehrs für bremische Rechnung und unter bremischer Flagge (Bremer Nachrichten, 25. April 1907, II. Blatt). Gesamtzahlen sind 1905:

	Bremen	Hamburg
einkommend	3 350 000 Reg.-Tons	9 600 000 Reg.-Tons
ausgehend	3 450 000 „	9 600 000 „
	7 800 000 Reg.-Tons	19 200 000 Reg.-Tons

[13]) (Arnold Duckwitz) schreibt in dem Artikel: Bremens Handel und Schiffahrt, in Lists Zollvereinsblatt im I. Jahrgang, 1843, S. 141 ff.: Eine Vergleichung der Wesermarine mit der französischen gibt folgendes Resultat:

	Handelsmarine von Frankreich	Handelsmarine von Bremen
über 525 Reg.-Tons	1	4
450—525 „	3	19
375—450 „	4	10
300—375 „	35	13
225—300 „	150	34
150—225 „	533	70
Zu übertragen	726 Schiffe	150 Schiffe

	Handelsmarine von Frankreich	Handelsmarine von Bremen
Übertrag...	726	150
75—150 „	1 365	60
45— 75 „	1 561	5
23— 45 „	1 301	—
23 u. weniger Reg.-Tons	10 647	—
	15 600 Schiffe	215 Schiffe
	von 496 875 Reg.-To.	von 47 389 Reg.-To., außerdem

ca. 100 kleinere Fahrzeuge von 30—54 Reg.-Tons, die als Leichterschiffe die Unterweser befahren, auch Reisen nach Hamburg, Holland und der Küste machen.

Die letzten drei französischen Positionen werden in deutschen Seeplätzen nicht mitgerechnet, da solche in kleinen Küsten- und Flußfahrzeugen bestehen, deren Zahl niemand kennt, da keine Kontrolle darüber stattfindet. Läßt man nun diese aus der Rechnung weg, so reduziert sich die Tonnenzahl der französischen Seehandelsmarine auf etwa 225 000 Reg.-Tons. Fügt man zu den 47 389 Reg.-Tons der bremischen die Tonnenzahl der den Unterweserplätzen angehörenden 119 Seeschiffe mit ca. 12 000 Reg.-Tons (die oldenburgischen Ortschaften an der unteren Weser besitzen 104 Seeschiffe von 75 bis 275 Reg.-Tons, die hannoverschen deren 15 von 75 bis 330 Reg.-Tons, nebst einer bedeutenden Zahl kleinerer Fahrzeuge von 30 bis 45 Reg.-Tons. Alle diese Schiffe bilden einen Bestandteil des bremischen Seehandels, denn dieser beschäftigt sie), so ergibt sich für die Weserhandelsmarine eine Masse von ca. 59 250 Reg.-Tons, also über $^1/_4$ der französischen Marine. Vgl. ferner (Duckwitz's) Artikel: Die deutsche Handelsmarine in der Augsburger Allgemeinen Zeitung, 1843, Nr. 97; in der Bremer Zeitung 1843, Nr. 20.

In den Correspondenznachrichten, Aus Briefen von den Nordseeküsten; ferner: Über einen Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Belgien, beides im Zollvereinsblatt im I. Jahrg., 1843, S. 30, 31 nnd S. 107 heißt es:

Die Wesermarine beträgt im ganzen schon $^1/_7$ der französischen Kriegs- und Handelsmarine, ungefähr die Hälfte der holländischen und dreimal mehr als die belgische. — Die deutsche Gesamtmarine ist nach der englischen die größte in Europa.

Nach J. H. W. Smidt, Übersichten bremischer Seeschiffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840, Bremen 1841 waren ult. 1840 von den Bremer Seeschiffen:

12	Schiffe	450—525	Reg.-Tons
7	„	375—450	„
40	„	300—375	„
32	„	225—300	„
68	„	150—225	„
58	„	75—150	„
8	„	58— 75	„

von den oldenburgischen Schiffen:

8 Schiffe 150—300 Reg.-Tons,

darunter 3 Grönlandsfahrer, die übrigen 82 Reg.-Tons durchschnittlich groß.

[14]) In der großdeutschen Reederei ist 1846 ein Kapital von 124 500 000 Mk. angelegt. Durch Hinzurechnung der Küstenfahrer und gleichartiger Schiffe soll die in der weiter unten folgenden Tabelle angegebene Tonnage zu 1846 bis auf 575 400 Reg.-Tons, die Zahl der Mannschaft bis 38 000 Mann, der Kapitalwert bis auf 134 100 000 Mk. steigen. Die Handelsflotte (Groß-) Deutschlands nimmt nach der Tragfähigkeit nach 1846 die zweite Stelle ein und macht 10 Prozent der gesamten Handelsflotte Europas aus. Von und nach den Seehäfen und Flußmündungen fahren 1846 bezw. 1848 75 bezw. 80 Seedampfboote (wovon etwa 44 deutsche), deren Gesamtpferdekräfte zu fast 9000 anzunehmen sind, während das zu ihrer Anschaffung und Ausrüstung erforderliche Kapital an 2 250 000 Mk. betragen haben mag.

Nach Fr. v. Reden, Vergl. Zusammenstellung der Grenz-Eingangs-Abgaben in Österreich, dem deutschen Zollverein, dem norddeutschen Steuerverein und den Herzogth. Schleswig-Holstein etc., im Auftrage des Volkswirthschafts-Ausschusses der Reichsversammlung bearbeitet, Frankfurt a. M. 1848, S. 98, 99. Nach ihm ist im übrigen folgende Tabelle aufzustellen:

Seeschiffahrts-Reederei 1836 und 1846 im Deutschen Bunde.

Bezeichnung der Häfen und Staaten	Ende 1836 Zahl	Ende 1836 Reg.-To.	Ende 1846 Zahl	Ende 1846 Reg.-To.
Triest	376	54 358	362	72 745
	mit 4042 Mann		mit 3873 Mann	
Preußen: Pillau	5	1 075		
Königsberg und Braunsberg	21	4 325	127	32 464
Memel	47	12 858		
Danzig	61	17 769	96	26 412
Elbing	7	1 736		
Stettin, Anklam, Demmin, Swinemünde, Uckermünde, Kammin, Grabow	231	34 892	309	50 090
Kolberg, Rügenwalde, Stolpmünde	44	5 422	51	10 272
Barth	44	6 117		
Greifswald	50	6 712	313	39 029
Stralsund	69	9 197		
Wolgast	25	3 074		
zus. Preußen	604	103 177	896	158 267
			mit 7220 Mann	
Hannover: Landdrosteibezirk Aurich:				
Emden	377	31 668	132	11 280
Leer			45	4 200
Papenburg			181	17 206
übr. Häfen			142	11 928
Landdrosteibezirk Stade	21	1 911	55	5 034
Harburg usw.	3	238	7	588
zus. Hannover	401	33 817	562	50 236
			mit 4480 Mann	

Bezeichnung der Häfen und Staaten	Ende 1836 Zahl	Ende 1836 Reg.-To.	Ende 1846 Zahl	Ende 1846 Reg.-To.
Oldenburg: Brake	9	762	27	2 495
Elsfleth u. Stedingen	46	2 976	70	7 430
Vareler u. Steinhauser Siel	2	144	1	94
Rüstringersiel	5	321	5	276
Hooksiel und Horumersiel	5	265	5	305
Wangeroog	18	592	24	960
zus. Oldenburg	85	5 060	132	11 560
			mit 1050 Mann	
Mecklenburg:				
Rostock	224	23 335	249	29 705
Wismar	52	4 351	51	9 870
zus. Mecklenburg	276	27 686	300	39 575
Schleswig-Holstein:				
Schleswig	114	16 463	170	24 465
Holstein	89	11 197	168	18 914
zus. Schlesw.-Holst	203	27 660	338	43 379
Hamburg	146	24 648	228	42 470
			mit 2700 Mann	
Bremen	129	24 459	225	57 751
			mit 1950 Mann	
Lübeck	61	7 928	68	10 122
			mit 550 Mann	
Großdeutschland insgesamt	**2281**	**308 793**	**3 157**	**486 105**
			mit etwa 26 113 Mann	

Die folgende Tabelle der Reederei der Nordseestaaten beruht auf einer Zusammenstellung des Abgeordneten vom Vereinigten Landtag für Düsseldorf, Baum, in seinem Antrag auf Begünstigung der Zollvereinsschiffahrt durch Beförderung des direkten transatlantischen Verkehrs im Wege des Differential-Zollsystems, auf Errichtung von Vereinskonsulaten und Annahme einer Vereinsflagge vom 30. April 1847, in den Verhandlungen des zum 2. April 1847 zusammenberufenen Vereinigten Landtags, zusammengestellt von E. Bleich, Berlin, 1848, Teil I, S. 713 ff. und bei Alexander Schneer, Aktenstücke betr. die Differential-Zollfrage, Centralarchiv f. d. Gewerbe-, Handels- und Finanzwesen, I. Band, Jena 1848, S. 89 ff., 92 und 93 (1); dem hessischen Volksblatt 1843/44, Nr. 23, S. 94 (2); dem Allgemeene Staat der Koopvaardyscheepen, varende onder Nederlandsche Vlag, 1843, und dem Zollvereinsblatt, I. Jahrgang 1843, S. 159 (3).

Danach hatten

Deutschland: in den Hansestädten 1844	in Bremen	(1)	218	Schiffe von (1)	45 650	Reg.-Tons
	„ Hamburg	(1)	203	„ „ (1)	36 263	„
	„ Lübeck	(1)	61	„ „ (1)	10 202	„
	zusammen	(1)	482	Schiffe von (1) (2)	92 115	Reg.-Tons
	1843 in Bremen	(2)	212	„ „ (2)	46 904	„
	„ Hamburg	(2)	211	„ „ (2)	37 960	„
in Preußen 1844	„ Stettin	(1)	199	„ „ (1)	34 755	„
	„ Danzig	(1)	72	„ „ (1)	19 249	„
	„ Memel	(1)	79	„ „ (1)	22 096	„
	in den übrigen Häfen	(1)	446	„ „ (1)	70 813	„
	zusammen	(1)	796	Schiffe von (1)	146 913	Reg.-Tons

(incl. (1) 17 Dampfschiffe und (1) 268 Schiffe von 210 Reg.-Tons und darüber)

in Mecklenburg 1843	(1)	327	Schiffe von	(1)	36 400	Reg.-Tons
in Hannover und Oldenburg 1843	(1)	553	„ „	(1)	40 517	„
in Holstein 1842	(1)	415	„ „	(1)	ca. 24 359	„
in Schleswig 1842	(1)	509	„ „	(1)	„ 33 888	„
zusammen	(1)	1 804	Schiffe von	(1)	ca. 135 164	Reg.-Tons
Insgesamt **Deutschland ohne Österreich** (incl. Küstenfahrer zumeist; Bremen etc. nur Seeschiffe).	(1)	3 082	Schiffe von	(1)	374 192	Reg.-Tons
die Niederlande 1843 in Amsterdam	(3)	196	Schiffe von	(3)	75 485	Reg.-Tons
bezw.	(3)	206	„ „	(3)	79 654	„
„ Rotterdam	(3)	98	„ „	(3)	44 429	„
bezw.	(3)	106	„ „	(3)	47 764	„
zusammen	(3)	294	Schiffe von	(3)	119 914	Reg.-Tons
bezw.	(3)	312	„ „	(3)	127 418	„
oder ganz Holland, Schiffe langer Fahrt	(1)	379	„ „	(1)	151 999	„
Küstenfahrzeuge	(1)	816	„ „	(1)	42 560	„
zusammen	(1)	1 195	Schiffe von	(1)	194 559	Reg.-Tons
Belgien 1844: Schiffe langer Fahrt	(1)	139	„ „	(1)	17 791	„
Küstenfahrzeuge	(1)	150	„ „	(1)	1 400	„
zusammen	(1)	289	Schiffe von	(1)	19 191	Reg.-Tons
England 1844: Segelschiffe über 35 Reg.-Tons	(1)	14 015	„ „	(1)	1 843 734	„
Dampfschiffe „ 35 „	(1)	504	„ „	(1)	72 479	„
zus. Schiffe „ 35 „	(1)	14 519	Schiffe von	(1)	1 916 213	Reg.-Tons
Schiffe unter „ 35 „	(1)	8 714	„ „	(1)	249 703	„
zusammen überhaupt	(1)	23 233	Schiffe von	(1)	2 165 916	Reg.-Tons
Frankreich 1843: Schiffe langer Fahrt	(1)	2 283	„ „	(1)	321 549	„
Küstenfahrzeuge	(1)	11 562	„ „	(1)	91 113	„
zusammen	(1)	13 845	Schiffe von	(1)	412 662	Reg.-Tons

Weitere vergleichende Tabellen namentlich George Oehlrich, Die deutsche Küste und das Binnenland oder Deutschlands Handelslage um das Jahr 1846, Hamburg 1847, S. 165; derselbe, Deutschland zur See, seine Schiffahrt und sein Handel, nebst einer genauen Darstellung des Seeverkehrs aller übrigen Länder, Hamburg 1849. (Hier auch Tabellen nach der Schiffsbauart etc.); Max Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts, bis zur Begründung des deutschen Reichs, Jena 1899—1905, ferner dort geg. Literatur. Die deutschen Nordseereedereien gibt G. Oehlrich, Die deutsche Küste, S. 165 für 1846: mit 58 988 Reg.-Tons für Bremen, 10 260 Reg.-Tons für Oldenburg, 4000 Reg.-Tons für Hannover von der Weser (zusammen Weser: 72 747 Reg.-Tons), für Hamburg 43 784 Reg.-Tons, Altona 6489 bezw. 5624 Reg.-Tons, für Blankenese 12 303 bezw. 10 663 Reg.-Tons, das übrige Holstein 5999 bezw. 5199 Reg.-Tons, Hannover von der Elbe 4854 Reg.-Tons (zusammen Elbe: 73 668 bezw. 70 114 Reg.-Tons), für Emden mit 12 150 Reg.-Tons an.

1908 hatten nach E. Fitger, Ein Jahrzehnt in Schiffbau, Reederei und Seeschiffahrt, in den Volkswirtschaftlichen Zeitfragen Heft 239/240, Berlin 1909, S. 55, 61:

Deutschland	Dampfer	2 328 000 brutto; 1 044 000 netto	Segelschiffe	459 000	Reg.-Tons
die Niederlande	„	825 000 brutto; 523 000 netto	„	74 000	„
England	„	16 976 000 brutto; 10 355 000 netto	„	1 591 000	„
Frankreich	„	1 422 000 brutto; 802 000 netto	„	510 000	„

[15]) E. Baasch, Forschungen zur hamburgischen Handelsgeschichte, Hamburg 1889—1902.

[16]) Im folgenden ist ein Vergleich der **Weser- und Elbreederei in den Jahren 1845 und 1846** gegeben. Danach haben:

		Schiffe		Reg.-Tons		Schiffe		Reg.-Tons
Bremen	1845 (3) (††)	223	(3)	54 086	1846 (1) (*) (††)	224	(††)	ca. 59 588 [bezw. (1) 58 530]
Leichter	(3)	103	(3)	4 623				
Oldenburg	1845 (3)	98	(3)	9 919	1846 (1)	105	(1)	10 260
Leichter	(3)	91	(3)	2 766				

		Schiffe	Reg.-Tons		Schiffe	Reg.-Tons
Hannover (Weser)	1845 (3)	21 (3)	3 342	1846 (1)	22 (1)	3 500
Leichter	(3)	65 (3)	2 351			
Zusammen Weserreederei	1845 (3) (††)	342 (3)	67 347	1846 (1) (††)	351 (1) (††)	72 290
Leichter	(3)	259 (3)	9 740			

		Schiffe		Reg.-Tons		Schiffe		Reg.-Tons
Hamburg.	1845 (1) (††)	223	(1)	42 110	1846 (1) (††)	253	(1)	43 784
	[bezw. (1) (††)	231]						
Altona	1845 (1) (††)	35	(1) (††)	5 611	1846 (1) (††)	35	(1) (††)	5 624
		[bezw. (1) (*)		6 474]		[bezw. (1)		6 489]
Blankenese	1845 (1) (††)(**)	172	(1) (††) (**)	10 283	1846 (1) (††) (**)	174	(1) (††)(**)	10 663
		[bezw. (1)		11 865]		[bezw. (1)		12 303]
Übr. nördl. Elbuferplätze m. dänisch. Flagge nebst (1846) Kiel	1845 (1) (**)	118	(1) (**)	4 502	1846 (1) (2) (††)(**)	165	(2) (††) (**)	5 199
		[bezw.		5 194]		[bezw. (2) (††) (**)		5 999
							(1) (††) (**)	7 325
							(1) (††) (**)	8 452]
Südl. Elbuferplätze (hann. Flagge)	1845 (1) (††)(**)	108	(1) (††) (**)	2 735	1846 (1) (††) (**)	244	(2) (††) (**)	4 854
		[bezw. (1)		1 823]		[bezw. (1) (††) (**)		7 281]
Zus. Elbreederei ..	1845 (1) (††)(**)	664	(1) (††) (†)	65 241	1846 (1) (2) (††)	871	(2) (††) (†)	70 124
		[bezw. (1) (††)		68 378		[bezw. (2) (††)		73 668
			(1) (††)	64 329]			(1) (††)	72 250
							(1) (††)	78 309]

Die Tabelle ist aufgestellt nach der Handelsmarine der Niederelbe, Aus der Expedition des Hamburg-Altonaer Telegraphen (Hamburg), 1. Januar 1846 (1); Handelsmarine der Elbe und Weser, Aus der Expedition der Hamburg-Altonaer Telegraphen, 1. Januar 1847 (1); George Oehlrich, Die deutsche Küste und das Binnenland, Hamburg 1847, S. 165 (2); und der Total-Übersicht des Rhederei-Betriebs im nördlichen Deutschland, Beilage zu Nr. 151 der Bremer Zeitung vom 31. Mai 1846 (3).

Die Unstimmigkeiten mit den geklammerten Zahlen kommen daher, daß nicht festzustellen ist, ob eine Umrechnung der kleineren dänischen Last in hamburgische Last erfolgt ist, für die hannoverschen Zahlen an der Elbe würde ebenfalls die hannoversche Roggenlast eher in Frage kommen nach sonstigen Zahlen. (*) bedeutet: außer den auf Stapel liegenden Schiffen, (**) meist Ewer, Jollen, (†) wobei jedoch sehr viele Küsten- und Stromschiffe nicht mitgerechnet sind, (††) ohne Dampfboote.

Nach der Handelsmarine der Elbe und Weser, Aus der Expedition des Hamburg-Altonaer Telegraphen (Hamburg), 1. Januar 1847 fahren Ult. 1846 p. folgende Dampfer von und auf der Unterweser:

1. Hengist, auf Hull	46	PS	175	Reg.-Tons
2. Horsa, „ „	46	„	175	„
3. Koning Willem III., auf Amsterdam	90	„	231	„
4. Marchall Vorwärts, Bugsierschiff	—	„	—	„
5. Bremen, Weserstationen	50	„	135	„
6. Gutenberg, „	48	„	90	„
7. Roland, „ und Bugsierschiff	70	„	150	„
8. Telegraph, „ und Nordseebäder	46	„	120	„
9. Paul Friedrich August, Bremerhaven	50	„	—	„
10. Hanseat, Bremerhaven	40	„	—	„

Für Hamburg sind für die Unterelbe Ult. 1845: 6 Dampfer von 271 PS, Ult. 1846: ebenso von 276 PS, auf Helgoland 3 Dampfer von 270 PS und 270 Reg.-Tons, 1846 ebenso, auf England, Holland, Frankreich 1845: 16 Dampfer von 3030 PS und 3925 Reg.-Tons, 1846: 18 von 2710 PS und 2435 Reg.-Tons aufgeführt (soweit Angaben vorhanden sind, für 2 Schiffe fehlen die Pferdekräfte, für 3 die Tonnen). Die Seedampfer haben ausländische Kapitäns- und Schiffsnamen, so daß ihre Zugehörigkeit zur hamburgischen Reederei zweifelhaft erscheint.

George Oehlrich, Die deutsche Küste und das Binnenland, Hamburg 1847, gibt S. 47, 48 für 1846 an, daß Bremen 11 Südseefahrer, 4 Grönlandfahrer, 8 New-York-Pakets, 3 Philadelphia-Pakets, 3 New-Orleans-Pakets, Hamburg 3 Südseefahrer und 7 Paket- und Auswandererschiffe nach New-York hatte. Bremen besaß nach ihm außerdem 3 Seedampfschiffe, 2 von 48 und 1 von 90 PS, Hamburg 2, jedes von 160 PS von zusammen 445 Reg.-Tons.

Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme gibt in der IV. Abt., Leipzig 1854, S. 356, eine Liste der an den deutschen und österreichischen Küsten fahrenden Dampfschiffe.

Nach A. Soetbeer, Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System mit besonderer Rücksicht auf Hamburg, Frankfurt a. M. 1848, S. 24, war der Bestand der hamburgischen Reederei:

1836	146	Schiffe	von	25 484	Reg.-Tons	1842	214	Schiffe	von 38 864 Reg.-Tons
1837	153	„	„	26 980	„	1843	207	„	„ 28 745 „
1838	163	„	„	29 247	„	1844	206	„	„ 39 758 „
1839	174	„	„	32 042	„	1845	223	„	„ 42 802 „
1840	193	„	„	35 619	„	1846	228	„	„ 43 909 „
1841	204	„	„	37 685	„	1847	249	„	„ 49 957 „

Vgl. ferner die Tabell. Übersichten des Hamburger Handels. 1900 hatte Hamburg 802 Schiffe von 988 656 Reg.-Tons, 1905 hatte es 1087 Schiffe von 1 361 721 Reg.-Tons (Übers., Jahrg. 1900 u. 1905, I. 69 bezw. I. 73).

In der Darstellung des hamburgischen Handels in dessen Beziehnngen zum In- nnd Auslande, eine kritische Beleuchtung der Schrift des Herrn Professor Wurm, Die Handelspolitik der Hansestädte etc., Altona 1839, heißt es S. 28, 29: „daß schwerlich mehr als der zehnte Teil des Hamburger Handels mit eigenen Schiffen betrieben werde." „Allein die Herren Hoboke und Comp. in Rotterdam und deren Mitrheder sollen in ihren Schiffen ein ganz gleiches Quantum im Tonnengehalt besitzen, wie alle Rheder Hamburgs zusammengenommen." Der Tonnengehalt der Hamburger Reederei wird ebenda zu 29 500 Reg.-Tons angenommen.

Arnold Duckwitz erklärt in einem Vortrag im Senat über die Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover vom 1. Mai 1841 (Papiere des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen) die bremische Reederei mit den im Bau begriffenen Schiffen für fast doppelt so stark wie die Hamburger.

Für Bremen speziell mag noch hingewiesen sein auf J. H. W. Smidt, Übersicht der bremischen Seeschiffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840, Bremen 1841; (Johann Smidt) Die freie Hansestadt Bremen, aus A. F. W. Crome, Geogr.-stat. Darst. d. Staatskräfte v. d. s. z. d. Bunde gehör. Ländern, IV. Teil, Leipzig 1828, S. 476; u. a. Neuere Schriften auch zu einem weiteren Gebiet:

E. Fitger, Schiffbau und Seeschiffahrt, Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Heft 105, Berlin 1892; derselbe, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart, Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. C III., Leipzig 1902; Wilhelm Böhmert, Die Lage der Seeleute im Wesergebiet, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CIV., Leipzig 1903; Victor Marcus, Die Seehäfen im heutigen Weltverkehr, 60. Heft der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen, Berlin 1886; K. Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen, Berlin 1903 etc. — Interessant ist, daß ein Teil der bremischen Seeleute von bestimmten Geestgegenden seitab auch von den Flüssen stammte, was jetzt aufgehört hat. Eine Spezialdarstellung der Bremer Seeschiffahrt steht vielleicht in Aussicht.

[17]) Eine Darstellung und statistische Aufstellung zu dem Schiffbau an der Unterweser, Oberweser, Aller und Leine habe ich in den Text meiner Schrift: Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert etc. eingefügt. Vgl. auch die dort angegebene Literatur.

Außerdem ist über den bremischen Schiffbau noch eine eingehende Abhandlung (mit 7 Abbild.) von Joh. Focke, Vom älteren bremischen Schiffbau, im Jahrbuch der bremischen Sammlungen, III. Jahrg., I. Halbband, Januar 1910, S. 28 ff. erschienen, die nachzutragen ist. Ferner vergl. Der Staat Bremen, Ecksteins Verlag, Berlin 1906—1911.

Ferner mag noch auf folgende kleinere Notizen nachträglich hingewiesen sein: Fr. Müller, Kassel seit siebzig Jahren, Kassel 1893, II. Bd., S. 193; Joh. Focke, Die gute alte Zeit an der Oberweser, Erinnerungen von Georg Rolff aus Minden, Bremer Nachrichten 4. April 1910; E. Fitger, Ein Jahrzehnt im Schiffbau etc., Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Heft 239/40, Berlin 1909, S. 30 ff.; Edm. Rothe, Erlebtes und Erstrebtes, Bremen 1899, II. T., S. 22, 24 ff.; Mitteilungen des Vereins für hamburgische Geschichte, VIII., H. 2., S. 139; Welt der Technik, 1909, Nr. 22; (Otto Gildemeister), D. Fr. St. Bremen, Gegenwart, VIII. Bd., 1852, S. 258; C. Lund, D. d. Schiffbau-Industrie an der Unterweser, Über Land und Meer, II. Bd., L, I. Jahrg., Oktober 1908—09, S. 999 ff.; Wegweiser durch das Historische Museum zu Bremen, II. Ausg. 1908, S. 17; E. Pleitner, Oldenburg im 19. Jahrhundert, Oldenburg i. Gr. 1899, 1900, I. Bd., S. 57, II. Bd., S. 101, 160; Bemerk. geg. d. Beschl. d. d. Reichsvers. über Flüsse und Seen und über Eisenbahnen, Hannover 1849, S. 67; Joh. Smidt, Der Familientag zur Dungen, hrsg. von H. Smidt, Bremen 1867, S. 48, 152, 153; G. Luce, Fonds und Effekten der Bremer Börse, N. Aufl., Bremen 1908, S. 74; Fortschritte des Schiffbaues (Lloyd-Zeitung), Verlag Hobbing und Co., Berlin 1909.

II. Abschnitt.

Binnenverkehr.

III. Kapitel.

Warenverkehr.

Das Binnenhandelssystem ist komplizierter als das des Seehandels. Bremen tritt gerade in seinem entscheidenden transatlantischen Verkehr viel mehr auf Neuland ohne Organisationsatavismen.

Gliederung der alten und der neueren Wirtschaft, lokal, interlokal, territorial, national.

Wir sind heute an eine Gliederung unserer Wirtschaft in Länderkomplexe gewöhnt. Das ist eine Vorstellung, von der man sich für die alte Zeit absolut frei machen muß. Wir haben ursprünglich eine durchaus lokale Wirtschaft, nur in einigen Luxuswaren und Nichtubiquitäten unterstützt von einem interlokalen Handel. Dem entspricht die Gliederung durch Gast- und Einheimischen-, Bürger- und Bauernrecht. Nationen, Territorien sind nicht wie heute wirtschaftliche Komplexe, wirken garnicht wirtschaftlich. Deutschland und Italien als Träger extremer Städte- und Feudalkultur haben, ebenso bedingt durch die geographischen und technischen Faktoren als Land der Mitte, ihre größte Handelsblüte in dieser Periode, um dann von den zentralisierten und zentralisierenden Nationen überflügelt zu werden.

Das alte System u. der Weg z. neuen. Gast- und Einheimischen-, Bürger- und Bauernrecht.

Wir haben im Reich keinen Grenzzoll, sondern Straßenzoll für den Transit, und Zölle am Markt für umgesetztes Gut. Frei ist der Ritter. Einmal ist sein Zweck nicht, Gut mit sich zu führen. Zweitens macht sich die alte Friedwirkung des Zolls hier bemerkbar, wer sich selber schützen kann und will, braucht keinen Frieden. Er braucht auch kein Geleit, als die zweite Stufe, Einbeziehung unter Gerichtsrecht, wie es im engeren Verband inzwischen entstanden war. Aus dem Geleit entstanden Raub- und Wegschadenshaftung, Weg- und Strombesserungspflicht. Der alte Volksfriede, Fehde nur aus rechtmäßiger Ursache, wird parallel mit dieser Entwicklung durch den geschworenen Landfrieden, Zusammenschwören von Genossen, Gericht anzugehen, wie im engeren Verband schon üblich, ersetzt. Frei ist der Geistliche, darunter der Pilger, aus ähnlichen Ursachen, weil eo ipso Friede bei ihm vorausgesetzt wird, und wegen der Exemtionstendenz der katholischen Kirche. Frei ist aber auch der bloße Produzentenverkehr, durchaus beim Transit am Straßenzoll, weil er eben nach der alten Wirtschaft lokal, einheimisch ist, unter dem Frieden eines engeren Verbandes steht.

Kein Grenzzoll. Straßenzoll. Umsatzzoll. Exemtion von Ritter u. Priester. Krieg, Recht und Gerichtsrecht und -Exekution. Fortgeschrittenere Entwicklung übertr. v. klein. a. d. größ. Verband. Volksfriede, geschworner Landfriede.

Freiheit des lokalen bezw. Produzentenverkehrs.

Daher kommt die Terminologie von der Bezollung des feilen Kaufs, der in der alten Wirtschaft der einzige ist, der weit über Land geht.

Zoll vom feilen Kauf.

Der Begriff des bestellten, verschriebenen Guts im großen Verkehr ist ziemlich jung. Das ist wichtig für die Entwicklung des Stapelrechts. Dem Erwerb des Rechtes, Markt zu halten, steht der Zwang, Markt zu halten gegenüber. Sowohl die großen Stapelrechte haben diesen Eingang, als auch die Lokalrechte mancher kleinen Plätze, vorüberfahrende Bedarfsartikel, als z. B. Kohle, anzuhalten und, wie sie benötigen, zu kaufen, wobei das Taxationssystem des Mittelalters, auch Marktplatzwert eine Rolle spielt.

Stapelrecht.

Das alte System bedeutet keine solche Zerreißung, wie oft rückwärts projeziert wird. Malchin und Stavenhagen zahlen, wenn sie im Mecklenburgischen, wo das alte System noch weit ins neunzehnte Jahrhundert, am längsten — Rudera sind noch beim Eintritt in den Norddeutschen Bund beseitigt —, mit Waren, feilem Kauf, an einem Straßenzoll vorüberkommen, ebensoviel wie Hamburg, der mecklenburgische Rittergutsbesitzer zahlt aus zwei obigen Gründen nichts für seine Getreidereisefuhren. Das sind zwar wegen der veränderten wirtschaftlichen Zustände Anomalien.

Keine Zerreißung.

Handelspolitik d. alten Systems.

Pfeifergericht, Zollerlaßsysteme unter d. Reichsstädten.

Das alte System hat auch mit den alten Zöllen eine Handelspolitik durch Erlaß von Zöllen gehabt, so haben sich die Städte gegenseitig Zölle erlassen, das Frankfurter Pfeifergericht ist der jährliche Erneuerungsbrauch eines solchen Erlasses. Nürnberg hatte diese Zollerlaßerwerbungen in fremden Städten förmlich in ein System gebracht, aus dem man seine Handelsbeziehungen erkennen kann. Die Kaiser haben einzelne Reichsstädte mit solchem allgemeinen Zollerlaß privilegiert, so z. B. Gelnhausen, ohne daß das Erfolg gehabt hätte. Die Städte haben versucht, Befreiung von den wichtigsten Zöllen ihrer nächsten Umgebung zu erwerben, sodaß Bremen im alten Erzbistum zumeist frei wird, Landesherren haben ihren Städten Befreiung von ihren Zöllen gewährt, so haben die Herzöge von Lüneburg Münden privilegiert auch ohne allzuviel Nachwirkung.

Befreiung von nächstgelegenen Zöllen etc., des heimischen Territoriums.

Vorläufer der Territorialabgrenzung.

Grenzsperren.

Betonung der nahe d. Grenzen gelegenen Zollstätten.

Die Zölle in specie nach Ort und Tarif verliehen.

Strata publica, strata regia. Wehrzölle. Verbotene Schleichstraßen werden umgewandelt in erlaubte Beistraßen. Beigeleite.

Grenzzoll-, Sperrsysteme Österreichs und Preußens.

Ihr Anspruch, in genere beliehen zu sein.

Bayerns Grenzzollversuch am Ende d. 18. Jahrh.

Wegfall der Reichsgewalt.

Immerhin bietet das schon Vorläufer der späteren Territorialabgrenzung. Dazu kommen dann Grenzsperren, zuerst in Notzeiten angewandt. Der vorletzte Schritt wird getan, wenn man den Fremden, Territorialfremden, an den Zöllen stärker bezw. nur diesen belastet, an der Straße nachfolgende Zölle zusammen am ersten Zoll nächst der Grenze erhebt. Das wird erschwert, weil die Zölle nach dem Reichsrecht, wie es sich ausgebildet hat, als in specie mit festem Ort und Tarif verliehen erscheinen, nicht in genere, obwohl Verschiebungen insofern stattgefunden haben, als man zur Abwehr des Umfahrens der durch Zoll, Geleit und Stapel, alte Friedwirkung der strata publica, gebundenen Straße, Wehrzölle angelegt hat, die dann nach Freigabe dieser dadurch gewehrten Straße und Einrichtung von Beigeleiten, meist im siebzehnten Jahrhundert, nach dem Tarif des entsprechenden Hauptzolls erheben, statt auf ihn und die Hauptstraße zurückzuzwingen, und durch die Umrechnung nach Entwertung des Geldes. Man hat auch einmal bereits im sechzehnten Jahrhundert Einführung von Reichgrenzzöllen vorgeschlagen, ohne Irritierung der Zölle im Reich. Zu einem Grenzzollsystem sind gleichwohl nur Österreich und Preußen im alten Reich gekommen, die behaupteten, in genere, nicht in specie beliehen zu sein mit Beurkundung durch Kaiser Wenzel im fünfzehnten Jahrhundert, und daher Veränderungsmöglichkeit zu besitzen, die dann auch Macht und Veranlassung faktisch besessen bezw. bekommen haben. Das bedeutet noch nicht Aufhebung der Belastung im Innern. Bayern ist Ende des achtzehnten Jahrhunderts mit Grenzzoll-Abschlußbestrebungen in Konflikt mit dem Reich gekommen, ohne sie gleich durchsetzen zu können. Die volle Souveränität nach Wegfall der Reichsgewalt brachte erst die Möglichkeit.

Fühlen der Wirtschaftseinheit zunächst a. d. Gebiete d. Handels u. der Gewerbe. Merkantilismus.

Physiokratismus als Reaktion u. Erweiterung.

Die ganze Entwicklung nach der Grenzzollumbiegung wurde erst in Fluß gebracht durch das Fühlen als Wirtschaftseinheit, die naturgemäß zuerst auf dem Gebiete des Handels und der Gewerbs-, Industrietätigkeit, als den vorgeschritteneren, eintrat, und sich demgemäß als Merkantilismus äußerte. Die agrarische Wirtschaft blieb in normalen Verhältnissen noch lange lokal. Erst in der Reaktion und bei vorgeschritteneren Verhältnissen kommt der theoretische Niederschlag des Physiokratismus. In Deutschland mußte die Entwicklung an den größeren fürstenstaatlichen Einzelterritorien ansetzen, da Reich oder Nation nicht mehr zur Entwicklung des Wirtschaftsstaats fähig waren. Der hamburgisch-hannoversche Protest am Bundestag gegen das preußische Transitzollsystem im Zollverein, Preußens Hauptkampfmittel, wissenschaftlich begründet durch Böhmer, war historisch ganz berechtigt: im alten Reich sei der Transit frei gewesen, nur belastet durch genau örtlich und tarifarisch limitierte Zölle aus Reichsrecht, eine Zerschneidung der freien Straßen durch die neuen Transitzollformen, wie sie faktisch eintrat, sei eine unerhörte Neuerung.

Der neue Transitzoll im Gegensatz zum alten.

Akzisen, Lizente etc., städtisch, territorial, formell beschränkt auf die Einheimischen, um nicht unt. Reichsrecht zu fallen.

In der Tat hatte man sich immer gehütet vor dem heiklen Gebiet der Belastung anderer Reichsglieder außerhalb des Reichsrechts, Akzisen, wie sie die Städte zuerst ausbildeten und die Territorien übernahmen, Lizente etc. bilden mindestens formelle Umgehungen als Belastung des Einheimischen oder Untertanen.

Ausscheidung d. Flußzolls aus d. allg. Zollsystem. Seine völkerrechtl. Entwickl. z. Flußabg. auf d. konvent. Ström. u. zur Gebühr.

Die Entwicklung ist in Deutschland spät zum Abschluß gekommen, in einer Krise, auf dem Wiener Kongreß und in den Zollbundsverhandlungen. Damals vollzog sich die Ausscheidung des Flußzolls aus dem Begriff des Zolls. Der Flußzoll ist ursprünglich völlig identisch mit dem Landzoll, beide sind Straßenzölle. Nur hat der Flußzoll die Entwicklung zum Grenzzoll nicht mitgemacht, 1815 ist er überall ein gleiches antiquiertes System, Straßenzoll. Darum gelang seine Beseitigung bezw. Herausstellung als selbständiges Flußabgabensystem verhältnismäßig rasch durch allgemeine Verhandlungen, während dieser

Weg für das nunmehr eigentliche Zollsystem, wo älteste antiquierte Formen namentlich in den kleinsten Bundesstaaten neben den modernsten Grenzzollsystemen zum Teil bereits mit, bezw. bald mit Aufhebung aller Binnenbelastung standen, zumal ein Hauptteil aller Staatsfinanzen darauf basierte, versagte. Das Flußabgabenwesen ist durch seine Regelung auf dem Wiener Kongreß und vorher mit dem revolutionärem Frankreich wegen des Rheins zwischen selbständigen souveränen Staaten und in allen späteren Verhandlungen in der eigentümlich neu eingeführten Form der konventionellen Ströme ein neues völkerrechtliches Institut geworden. Die ersten Ansätze dazu finden sich in den Verhandlungen nach dem dreißigjährigen Krieg. Der konventionelle Fluß ist zollexemtes Gebiet, einzelstaatlicher Zoll, jetzt bald überall Grenzzoll, tritt erst ein mit dem Verlassen des Flusses und Eingang in das Landgebiet des Staates.

Der Flußzoll bezw. die Flußabgabe als Gegenstand der Handelspolitik.

Darum hat der Flußzoll nicht aufgehört, Gegenstand der Handelspolitik zu sein, ist es vielmehr gerade speziell im neunzehnten Jahrhundert gewesen und gerade dadurch zu seiner Abschaffung gekommen. Die Einzelstaaten bezw. die Zollbünde begünstigen bezw. befreien ihre eigenen Angehörigen von ihrem eigenen auf bestimmte Flußzollstellen projezierten Flußzollanteil. Dadurch fällt er innerhalb des größeren Zollbundes ganz hinweg und schließlich durch Verhandlungen überhaupt. Die Flüsse haben darum in den Anfangszeiten der Zollbundsentwicklung eine große Rolle gespielt, weil sie fest limitierte Transitzölle haben, sie bilden einen billigen Weg zwischen streitenden Parteien, je weitreichender, z. B. die Elbe bis nach Böhmen, der Rhein, rheinwärts eingehendes Gut im Zollverein noch zeitweise begünstigt, desto besser; die Vereinheitlichung des Landgebiets nimmt ihnen Vorteile, wie die Technik sie ihnen nimmt. Auch später ist bei Zollkriegen, wie zwischen Braunschweig und Hannover, als sich Braunschweig vom Steuerverein abwandte, der Fluß wichtig. 1848 machen sich neben weitgehenden Tendenzen namentlich die Bestrebungen nach Beseitigung der Flußzollpolitik geltend, die auch bei allen neueren Verfassungsbestrebungen wieder hervorgetreten ist. Die heutige Wiedereinführung von Flußabgaben stellt namentlich die rechnungsmäßig kontrollierbare Verwendung der Abgaben für die Strombesserung heraus, macht den alten Zoll also vollends zur modernen Gebühr. Die internationale Regelung des modernen Flußzolls schafft internationale Schwierigkeiten, während die verfassungsrechtliche jetzt behoben ist.

Stärkste Atavismen des Stapelrechts im Flußverkehr, ihre Einbeziehung in merkantilistische Monopolrechte. Der allgemeine Weg vom alten Stapel- und Stadtrecht zur modernen Spedition und Kommission.

Das Stapelrecht der Städte wird durch die Entwicklung zum Grenzzoll und zur territorialen Wirtschaftsgestaltung allmählich wirkungslos, ganz besonders als das Reich aufhört. Es hat gelegentlich sogar eine verstärkte Wirkung innerhalb des Territoriums, ebenso wie Stadtrecht vom Territorium in sein System einbezogen wird für seine Territorialstädte, die es neu oder wieder aus der spezifisch städtischen, reichsstädtischen Entwicklung an sich gezogen hat. Stapel in der alten antiquierten Form des zum Verkaufstellens hat am meisten sich erhalten an den Flüssen, die eo ipso gebundene Straßen sind. In den Landstädten hat er überhaupt meist eine Umbiegung und Anpassung gefunden als Grundlage zusamt dem Stadtrecht für das neue Institut der Spedition und Kommission, ist also, wie er früher kaufmännische Organisationsform war, Grundlage einer neuen geworden, Verkehrserleichterung, wie dieses ursprünglich. Auch an den Flüssen ist das zum Verkaufstellen zumeist nicht mehr die Hauptsache. Verkauf bildet die Regel, wo natürliche Bedingungen vorhanden sind, daß der Platz Eigenhandelsplatz bleibt, wenn auch ein Teil, zum Teil alte Hauptgüter, zum Verkauf gezwungen werden kann (die neuen Kolonialgüter fallen weder unter Stapelrecht alter Form noch unter Kommissionshandelsrecht betreffs Gast zu Gasthandels so in Hamburg z. B.), sonst wird der Platz Kommissions- und Speditionsplatz, indem er sich mit Hilfe seines Stapelrechts Konkurrenten ohne Stapelrecht an seiner gebundenen Straße, vermöge seines Stadtrechts und Bürgerrechts in nächster Nähe dörfliche Konkurrenz in der Spedition vom Halse hält. Anderswo verschwindet der Stapel ganz, wo er keine natürliche Berechtigung mehr hat, Kapital ausgeht, wird dann aber gelegentlich charakteristischerweise von Fürsten im Dienste ihrer Handelspolitik, bei der sie sich auch der Stapel ihrer Territorialstädte bedienen, in seiner antiquierten Form wieder erweckt, das Kaufrecht einem Monopolisten übertragen etc., wie es Friedrich der Große mit Minden gemacht hat. Man kann über einen Platz, der Stapel, Verkaufszwang hat, an sich nur kommen, wenn man einen Verkauf, Eigenhandel fingiert, den Namen eines Bürgers kauft[1]), der weiter versendet, an ortsfremden weiter verkauft;

das letztere ist dem Kommissionär, der dann identisch mit dem alten auswärtigen Lieger bleibt, an manchen Orten auch verwehrt geblieben, weil das Handel von Gast zu Gast wäre. Zugleich ergibt sich daraus, daß Spediteur nur Kaufmann, Vollbürger sein kann. Aber nur in dieser modernisierten nützlichen Form ist der Stapel vorzüglich wirksam haltbar im Lande bei der Ergänzung der alten Straßen durch ursprünglich inoffizielle Beistraßen. Unwirksamkeit des kleinen Umfuhrrechts, außer wo es sich durch Territorialgewalt zum Teil sehr weit, in Leipzig auf 15 Meilen sogar, sodaß sogar die alte Erfurter Nordsüdstraße zeitweise geschädigt worden ist, erstreckt werden kann. Das Ende des Reichs beseitigt die Reichsgarantien, die doch immerhin in Erhaltung des Bestehenden, der gebundenen Straße, der reichsrechtlichen Stapel und Zölle noch sehr stark waren.

Umbiegung der alten Stapelrechtsidee durch die Umgebung mit geschlossenen Territorien in die Freihandels- u. Freihafenidee bei den Hansestädten.

In den Hansestädten findet logischerweise die Freihandelsidee Eingang, die im beginnenden Welthandel aufkommt, wie einst in den geschlossenen merkantilistischen Staaten die Freiheit allen Binnenhandels, bis durch den sogenannten Neomerkantilismus die Nationen sich als Großfirmen dieses Welthandels auftun, und diese Entwicklung vielleicht wieder durchbrochen wird durch die innerhalb der geschlossenen neomerkantilistischen Staaten auftretenden Trustbildungen, die durch Herausziehung ihres Geschäftszweigs aus dem Staatskonzern sich als Welt-Großfirmen ihrer Branche auftun werden. Die Freihandelsidee äußert sich praktisch in den Hansestädten als portofranco, Freihafenidee. Für den eigentlichen Zwischenhandel kann man Freihandel verwirklichen, und er ist das nützlichste für eine Stadt, die zwischen vielen nicht allzugroßen geschlossenen Staaten liegt. Sie sind nicht starker Markt, aber sie brauchen alle einen Markt. Livorno gilt als der erste Freihafen, aber die Entwicklung in Deutschland kommt nicht aus Nachahmung, sondern aus den Verhältnissen. Als das Zwangsmittel der alten Reichsorganisation versagt, kommt das Lockmittel.

Vorkämpfer des portofranco ist Büsch in Hamburg gewesen. Die Idee kommt in allen drei Hansestädten zum Durchbruch, obwohl der Stapel erst mit den Schiffahrtsakten fällt. Hierin tritt der Flußstapel noch einmal als letzter deutlicher antiquierter Rest der früher allgemeinen Organisation heraus, obwohl stapelrechtliche Zwänge früher auch seewärts, so gut wie landwärts, wirksam waren, in den alten Formen zuletzt ist der Kampf gegen die „Klipphäfen" in Mecklenburg geführt worden. Vollbürgerrecht, Stadtrecht als Erfordernis der Spedition bleibt eigentlich bis zum neuen Kaufmannsbegriff des Handelsgesetzbuches beinahe. Unter diesen Verhältnissen stehen die Hansestädte bei der Ausgestaltung ihres modernen Binnenlandshandels und danach bestimmen sich die verschiedenen Phasen und die Art ihrer Warenverteilung.

Die Ausgestaltung des modernen Binnenhandels bei den Hansestädten unter diesen Bedingungen.

Straßen- und Eisenbahnkonfiguration, Speditions- und Handelsplätze im Gesamt- und Landverkehr. Alte und neue Straßen- und Verkehrspolitik des Binnenlandes.

In der älteren Zeit, bis etwa in das erste Viertel des neunzehnten Jahrhunderts ist die Warenverteilung noch ziemlich bestimmt durch das alte Stapel- und Straßenrecht, immerhin schon etwas modifiziert durch die ersten Chausseen, die hier meist erst im neunzehnten Jahrhundert und in immerhin geschlossenen Ländern schon unabhängig von der alten Straßenfigur gebaut werden, anders als im deutschen Südwesten, wo der Chausseebau bereits 1750 noch abhängig von der alten Straßenkonfiguration in Gang kommt. Bremen hat zwei bezw. drei Speditionsstapelplätze: Hannoversch-Münden für den Weserverkehr, Wanfried für den Werraverkehr, schon im Rückgang, und Celle für den abilauenden Allerverkehr. Kassel bedeutet nichts mehr, Mindens antiquiert gehandhabter Verkaufsstapel hat seine durch Friedrich den Großen erlangte kurze Rolle bereits ausgespielt. Für Hamburg und Lübeck arbeitet der bedeutendste hannoversche Speditionsstapel Lüneburg als Speditionsplatz in's Reich. Hannover hat seine Stapelplätze stark unterstützt, wenn es auch in der fürstenstaatlich merkantilistischen Tendenz, die hier am Ende des achtzehnten Jahrhunderts bei alten Mitteln sehr deutlich wird, liegt, fremde, ausheimische Stapel zu schädigen, wie man beispielsweise eine Umgehung Bremens auf einer Route Verden-Neuhaus versucht hat und sogar einen Kanal in der Richtung ziehen wollte.

Intakt waren noch die alte Stapel- und Zollstraße über Celle nach Braunschweig-Leipzig, soweit diese nicht dadurch bereits modifiziert wird, daß die Ware mit Oberländer Fuhrleuten über Hannover-Braunschweig geht, weil sie die von Südwesten kommende weite Spur schon angenommen haben (mit bremischem, Leister Fuhrwerk über Celle), die Straße über Hannover nach dem Süden, Nürnberg, auch Münden-Frankfurt, über Minden nach

Frankfurt direkt, Bielefeld etc., die alte große hansische Straße, jetzt benutzt Bremen-Hamburg-Lübeck über Bremervörde-Stade, Bremen-Münster-Elberfeld-Köln, über Osnabrück, ferner die Nordhorner Straße nach Holland über Kloppenburg, die oldenburgische ins friesische. Charakteristisch ist, daß die alte große hansische Straße Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg die erste Chaussee in der nahen Umgegend Bremens 1812 durch Napoleon, jetzt über Rotenburg-Scheeßel, bekommen hat; Napoleon brauchte die ostwestliche Verbindung und auch bezüglich der Kontinentalsperre tritt eine Parallele zum ältesten Verkehr mit Gleich- oder Rücktritt der See gegenüber dem Landverkehr, bei dem Bremen als Brückenstadt entstand, ein.

Die alte Straßenfigur ist unter Reichsrecht gewachsen, die neue unter Territorialgrenzen.

Die alte Straßenkonfiguration ist unter Reichsrecht gewachsen, ziemlich natürlich, trotz teilweiser festgehaltener Antiquierung. Das markiert sich deutlich ab gegenüber der unter einzelstaatlicher Handelspolitik gewachsenen Chaussee- und Eisenbahnkonfiguration. In zwei Punkten wird das besonders deutlich. Die beiden alten Straßen Bremen-Minden und die alte hannoversche Zoll- und Straßenzwangstraße Bremen-Celle-Braunschweig kommen in Wegfall, erhalten vor 1866 keine Chaussee und haben bis heute keine vollwertige Eisenbahn; nur Klein-, Nebenbahnen, ohne Schnellzüge, sind in allerneuester Zeit, auch nur Verden-Celle etc., gebaut worden. Die eine Straße ging auf enklaviertes preußisches Gebiet, die andere auf Braunschweig. Hannover war in den dreißiger Jahren etwa eine Residenz-, Garnison- und Beamtenstadt von 18 000 Einwohnern, Bremen hatte 45 000 Einwohner, heute steht das Verhältnis etwa Hannover mit Linden 300 000 Einwohner, Bremen ca. 250 000. Hannover ist durch die zielbewußte hannoversche Straßen- und Eisenbahnpolitik gemacht worden. Es ist aus politischen Bedingungen, nur teilweise aus geographischen, hier ein Knotenpunkt entstanden, den die Industrie in ziemlicher Transportorientierung als gegeben ausgenutzt hat. Der Hauptleidtragende ist Braunschweig gewesen, das im Anfang der Entwicklung des neunzehnten Jahrhunderts noch ein großer selbständiger Handelsplatz war, während Hannover kaum einige Spedition für Bremen hatte, weder unter den Speditionsstädten des Landes, als Münden, Lüneburg, noch unter den Fabrikstädten, als Osterode aufgeführt wird. Hannover ist der Erbe des alten Verkehrsdreiecks Minden, Hildesheim, Hannover, wo die südlichen Straßen am Gebirgsrand sich scheiden, auch noch von Celle. Es ist ein raffiniertes System von nicht wirtschaftlich funktionierenden Knotenpunkten, als Wunstorf, Lehrte namentlich, wodurch das zustande kommt. Geographische Faktoren sprechen dabei natürlich in hohem Maße mit. Der Harz ist für Eisenbahn und Chaussee schwerer übersteigbar als für die alte Straße, aber immerhin umging ihn auch die alte Straße in der jüngeren Zeit von Braunschweig aus. Die Wahl unter den Möglichkeiten bleibt letzten Endes dem politischen Faktor. Wenn man die Akten und die Broschürenliteratur liest, sieht man, in der letzteren, unverantwortlichen, noch ganz besonders, daß das Menschenmögliche in der Groteske geleistet worden ist, so Braunschweig nur über Hannover Anschluß an Hamburg zu gewähren, zu geschweigen von den Vorschlägen, Bahnen nur nach Emden und Harburg als hannoverschen Häfen zu bauen, oder sogar nur nach Bederkesa an dem neu zu erbauenden Kanal Elbe-Weser, der damals in Frage stand und als Meliorationskanal auch gedient hat, woher dann Bremen und Hamburg sich auch bedienen könnten, nur nach Stade etc., besser einzusegeln als Bremerhaven; Preußen hat wegen Minden auch nur schwer Wunstorf erreichen können. Es ist noch naiver und deutlicher, als heute gelegentlich in der Presse, daß sich lokale Interessen partikularistisch ihres großen Landes, dem sie angehören, zu bedienen versuchen. Zusammenlegung von Verkehrslinien ergibt sich bei anfangendem Verkehr allerdings immer, insofern nur dadurch die erforderliche regelmäßige große Verkehrsmenge gesichert wird. Es gibt auch unpolitische nicht wirtschaftlich funktionierende Knotenpunkte bei der Eisenbahn aus solchen Zusammenlegungstendenzen, für die bremischen Strecken hat List auch einmal eine solche Figur aufgestellt. Erst mit wachsendem Verkehr tritt, soweit nicht andere Tendenzen gegenwirken, Differenzierung ein, wie es mit den alten Stapelstraßen durch die Beistraßen geschehen ist, und auch im Chaussee- und Eisenbahnwesen die Netzwirkung weiter greifen muß. Die neueren Tendenzen in den Wasserstraßen ebenfalls, wenn auch bisher ohne praktisch starken Erfolg, bezeugen es wieder.

Kompromißstraßen und Zusammenlegung bei anfangendem Verkehr.

Hannover hat im Chausseenbau die Politik der längsten Strecke befolgt; je länger der Verkehr im Lande bleibt, desto nützlicher ist er, ist alte Territorialtendenz in Hinsicht

auf die Ausnützung durch Frachtfuhrwerk und Spedition. Demgemäß begünstigte man mehr die Hamburger als die Bremer Straßen, Favorit wurde allerdings anstatt des alten Lüneburgs, dessen Privilegien in der Neuzeit nicht mehr wirksam waren, Harburg, das man zeitweise als selbständigen Handelsseeplatz von einigen Seiten herauszustellen bemüht war. Das charakterisiert namentlich die fünfziger Jahre, wie die sechziger Geestemünde, wie schon 1825 der alte preußische Hafen Emden protegiert war.

Die Protektionstendenz Harburgs als selbständiger Handels- und Hafenplatz hängt andererseits mit der Ausschaltung der altgewohnten Spedition im Eisenbahnverkehr zusammen. Man hat sie ohne viel Erfolg durch Verweigerung der Eisenbahnbrücke nach Hamburg zu halten versucht. Man muß daran denken, die Handelsstädte selber ins Land zu ziehen, wenn die Speditionsausnützung versagt. 1839 waren die Hauptspeditionsplätze in Hannover: Harburg, Lüneburg, Hannover, Celle, Hildesheim, Northeim, Münden, Osnabrück, Nordhorn, Leer, Halte.

Die Entwicklung speziell im Flußverkehr.

Im Flußverkehr erfolgt auch eine Umschaltung, obwohl die Straße dieselbe bleibt, die napoleonischen Kanalpläne, Küstenkanal mit Aller-Elbe, Fulda- bezw. Werra-Main oder die heutige Mittellandkanalroute, in der Bundeszeit teilweise wieder aufgenommen, an der Interessenverteilung scheitern. Münden wird von Hannover auch noch über die formelle Aufhebung des Stapels durch die Weserschiffahrtsakte 1824 durch Betonung der Staustufen nach Fulda und Werra als natürlicher Hindernisse gehalten. Aber es verliert unaufhaltsam seine frühere einzigartige Stellung an der Oberweser als der Großhandels-Speditionsplatz an der Oberweser, dem gegenüber die anderen Plätze nur Detailplätze waren.

Orientierung nach der Zollstaats- bezw. Zollbundsangehörigkeit.

In der Zollbundszeit richtet sich die Verteilung danach, welchem Zollstaat bezw. Zollbund der betreffende Platz angehört. Güter in den Zollverein gehen auf Karlshafen, den hessischen modernen Konkurrenzplatz Mündens, und auf Minden, Güter in den Steuerverein auf Hameln und Münden. Münden als südlichster hannoverscher Platz wird dadurch, soweit die Entwicklung sich konsolidiert, sehr geschädigt. Ware nach Minden, Karlshafen, zahlt keine zollvereinsstaatlichen Weserzollquoten, nach Hameln-Minden keine hannoverschen. Die unteren Plätze siegen allmählich über Münden, der größte Verkehr geht von Mitte der dreißiger, Anfang der vierziger Jahre ab nach Minden. Während Münden um 1820 vier- bis fünfmal stärker in den Bergverkehrszahlen erscheint als Minden, hat es in den vierziger Jahren weniger als die Halfte oder zwei Drittel des Mindener. Karlshafen und Hameln, ursprünglich sehr minimal, verbessern sich ebenfalls auf Kosten Mündens. Iu unserer heutigen Zeit ist Hameln der Hauptverkehrsplatz an der Oberweser geworden. Das letztere zeigt schon, daß gewisse Schroffheiten zwar politisch sind, aber die eigentliche Entwicklung auf dem Aufhören der Netzwirkung unserer Flüsse, auf der Heraushebung der großen Läufe und der unteren Flußstümpfe beruht.

Rückgang des Oberlaufshauptplatzes Münden gegen Minden. Heutiger Hauptplatz Hameln.

Volle Ausnutzbarkeit der großen Wassermasse durch die moderne, nicht durch die alte Verkehrsmenge.

Die große Wassermasse des Rheins ist für den alten Verkehr gar nicht ausnutzbar, ja sogar hinderlich, da der allgemeine, der Landverkehr nur so minimale Warenmassen zusammenbringt, daß es unwirtschaftlich langer Pausen bedürfte, wollte man — sie sind sowieso viel länger, als man sich gewöhnlich vorstellt, namentlich der einzelne Schiffer macht auf der Weser zum Teil nur eine oder zweimal im Jahr eine Reise — so große Schiffe benutzen, wie sie die Wassermenge erlaubt, darum verspüren die anderen Flüsse seinen Wettbewerb vielmehr in der Länge des Stroms als in seiner Größe, und auch das bei dem häufigen Umschlag noch nicht so wie später. Es besteht noch nicht ein solches Mißverhältnis zwischen 2000- und 3000-Tons-Schiffen und 600-, 400-Tons-Schiffen, oder gar dem alten standard der französischen Kanäle, 120-Tons-Schiffen, obwohl schon große Unterschiede cum grano salis bestehen zwischen den kleinsten Booten von Oberläufen und Unterlaufsschiffen etc.

Vordringen des Achsverkehrs in der modernen Zeit.

Alter Lagerhandel und moderner Durchhandel.

Schon der Achsverkehr auf den Chausseen bedeutet einen solchen technischen Fortschritt, daß es vorteilhafter wird, auf einer Achse von Bremen auf Frankfurt zu versenden, als mit Benutzung der Spedition in Münden über die Weser, und von da auf der Achse nach Frankfurt. Zugleich entfällt durch diese bessere Technik die Nötigung des Lagerhaltens in Münden. Früher konnte der Oberländer seinen Bedarf einigermaßen sicher in Münden eindecken, wo dortige Häuser stets große Läger hielten, jetzt kann er es ebenso sicher direkt in Bremen, denn rechtzeitige Lieferung, ob im Winter oder Sommer, ist ihm sicher.

Der kleine Bootsverkehr Münden-Kassel, Kassel-Hersfeld wird natürlich rein lokal oder verschwindet ganz, auch Wanfried hat die Ungunst der Verhältnisse stärker als Münden erfahren, es gab in Nürnberg einst einen eigenen Wanfrieder Bestätter, Frachtmakler, Wanfried war der Hafen für Thüringen, Hessen, der Verkehr geht zu Gunsten direkten Achsverkehrs oder Verkehrs von Münden, auch, so weit nicht die Spezialisierung des Bremer Handels hier wieder paralysiert und neu zum Teil Größeres schafft, überhaupt zurück. Der spezielle Bremer Stapelwarenverkehr benutzt dann sehr stark die Konkurrenzströme und -wege. Auch Celle ist auf die Dauer ausgeschaltet worden, obwohl seine bekannten Ziffern sich in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts auf der Höhe halten, aber Lokalverkehr tritt an die Stelle weitreichenden Verkehrs bis Leipzig etc.

Moderner Lokal- statt altem Weitverkehr als Achsanschluß der Oberweser-stapelplätze.

Charakteristisch ist dann für die Anfangszeiten die Einspannung der Flüsse in das Eisenbahnnetz als gleichwertige, gleichartige Glieder, wie es sich im Personenverkehr auch in der Dampfschiffahrt dokumentiert, nicht als Komplemente, Verkehrssammler, wie heute. Man stellt sich in der älteren Zeit die Eisenbahnen überhaupt immer mehr als eine Art neuartiger Flüsse, Kanäle vor, mit denen man die Lücken im Flußnetz ausfüllt. Diese Rolle eines Teils des Eisenbahnnetzes hat die Weser namentlich mit der Strecke Bremen-Karlshafen gespielt.

Alter und neuer Verkehrsrayon der Oberweser. Einfügung der Flüsse ins allgemeine Straßensystem u. Verschiebung.

Die neuere Rolle der Weser ist sehr ungünstig, weil ihr neuerdings mehrfach aufgestellter Verkehrsrayon die großen oberdeutschen Speditions- und Sammelplätze nicht mehr erreicht, wie es früher der Fall war, immer einige Kilometer davor stecken bleibt, Friedberg statt Frankfurt etc.

Wie groß die Verschiebung ist, geht aus einem Vergleich von etwa 1850 mit dem ersten Jahrzehnt nach 1900 etwa hervor. Ich habe zwar nur sehr mißtrauisch zu betrachtende Zahlen, weil mir nicht die Errechnung in den verschiedenen Quellen bekannt ist, aber ganz grob geben sie doch einen Anhaltspunkt. Der Verkehr, gemessen oberhalb Bremens aufwärts und abwärts auf der Oberweser, beträgt um 1850 immerhin etwa ein Fünftel des Rheinverkehrs, gemessen an der holländischen Grenze aufwärts und abwärts; heute kann man nur noch mit Zahlen wie ein Dreißigstel und ein Vierzigstel operieren. Der Oberelbverkehr, ebenso aufwärts und abwärts, hat oberhalb Hamburgs gemessen, um 1850 drei Viertel, heute über ein Drittel des Rheinverkehrs. Es spiegelt sich darin die gewaltige Größe der rheinischen Montanindustrie, aber auch zusammengehalten mit der überseeischen Organisationsentwicklung, wie sehr unsere überseeische Welthandelsstellung, auf die wir so stolz sind, durch unseren politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß bedingt wurde, durch das Gewicht der Masse.

Moderne Verschiebung des Verhältnisses des Oberweser- und Oberelbverkehrs zugunsten des Rheinverkehrs.

Mit der Erkenntnis dieser Verhältnisse und ihrer opportunistischen Zusammenhänge mit Bremen kommt die Duckwitz'sche Handelspolitik zustande. Es ist bei Duckwitz in der Freihandelsära der sechziger Jahre wörtlich eingetroffen, was der alte Bürgermeister Smidt in seiner damals noch familiären pastoralen Einführungsrede im Senat für Duckwitz über den Text: „Ich besaß es doch einmal, was so köstlich ist, Daß man doch zu seiner Qual niemals es vergißt", 1840 prophezeit hat: daß die Blüte der Popularität, die Duckwitz wie kaum einer genossen hat, fallen werde, wenn die Früchte reifen. Er lebt in der Bremer Erinnerung heute noch mehr als der Husar, wie ihn der Senat getauft, denn als der ausgezeichnete Organisator und der klar voraussehende Kopf, der er trotz journalistischer Floskeln war, fort, und seine Popularität beruht wesentlich auf der Schaffung der ersten deutschen Flotte.

Hanseatische, speziell bremische Handels- und Zollpolitik. Verkehrs- und Eisenbahnpolitik Bremens.

Duckwitz's Politik. Zollverein, Schiffahrtsbund, surtaxe d'entrepôt. Schachzug gegen belgische Begünstigung. Ocean-Steam-Navigation-Company, Norddeutscher Lloyd. 1848, Duckwitz als Kompromißkandidat.

Er trat in den dreißiger Jahren stark für den Anschluß an den Zollverein ein. Dann folgt, als er sah, daß Hannover, die Vorländer, außerhalb blieben, die merkwürdige Episode des deutschen Handels- und Schiffahrtsbundes. Sie ist nicht ganz prinzipiell, sondern stark opportunistisch zu fassen, eigentlich ein Schachzug gegen eine Gefahr. Den Schlüssel zum Verständnis bildet die Idee der Begünstigung der direkten transatlantischen Einfuhr nach englischem Muster, die man damals vielfach nachahmen wollte, mit Benutzung eines näheren Verhältnisses zu Vorlanden des Zollvereins, die sich durch die Arnim'sche Agitation für einen Vertrag mit Belgien praktisch verdichtete. Durch den bremischen Vorschlag eines zwar losen Bundes zum Zweck von Differenzialzöllen, surtaxe d'entrepôt, in Form von Aufschlagszöllen wurde der belgische Plan, weil die öffentliche Meinung für den Platz des deutschen Bundes eintreten mußte, beiseite gedrückt, ob der Schiffahrtsbundsplan nun erfolgreich war, oder nicht. Zugleich hat die englische Freihandelspartei durch die

deutsche Agitation eine wesentliche Stärkung für das Nehmen der letzten Position der traditionellen englischen Handelspolitik erfahren. Obwohl der Schiffahrtsbundsplan durch Kühne, der die Tradition des nicht Halbpaktierens vertrat, nicht zustande kam, ist er doch sehr folgenreich gewesen, insofern er das Zusammengehen Preußens mit Bremen in der Frage der Heranziehung der Ocean-Steam-Navigation-Company, des Vorgängers des Lloyd, einleitete, bei der v. Rönne der Parteigänger Bremens war, der in der Schiffahrtsbundssache Kühne unterlag. Belgien ist damals an Preußen wegen Erwerb der Linie für Antwerpen herangetreten in Verfolg der antihandels- und steuervereinlichen rheinisch-niederländischen Politik.

Bremen wurde damals seine steuervereinlichen Transitzölle für die vier großen Artikel Tabak, Baumwolle, Reis und Tran los und bekam den sehr geschickt gemachten Postvertrag mit Amerika, der die Postverbindung sehr vereinfachte und verbilligte, und seiner Lokalpost noch, so lange sie noch bestand, eine wichtige Rolle verschaffte, nebenbei. In dieser Zeit wurden auch die bremischen zollvereinlichen Transitzölle mit den rheinisch-niederländischen ausgeglichen, wie in den Anmerkungen zu meinen Frachttabellen des Binnenverkehrs ausgeführt ist. Wichtig ist Duckwitz's Stellungnahme für die deutschen Angelegenheiten 1848 geworden, wo sein Name als der einzig mögliche Kompromiß zwischen den agrarisch-seestaatlichen Freihändlern und den industriellen binnenländischen Schutzzöllnern galt. Sein Ministerium hat sowohl auf dem Gebiete der Flußabgabenregelung wie der allgemeinen Zollpolitik wichtige Vorarbeit für 1867/71 geleistet. Duckwitz war bereit, je nachdem ob der Anschluß Österreichs erfolgte oder nicht, schutzzöllnerischer oder freihändlerischer der Einheit der wirtschaftlichen Organisation nachzugehen, glaubte allerdings im wesentlichen an die Möglichkeit der Durchführung eines kleindeutschen Programms unter Preußen.

Die Ära Smidt.

Die Periode vor Duckwitz, die Ära Smidt, ist handelspolitisch noch ziemlich farblos, ähnlich wie in Deutschland der neuere Kampf um die prinzipiellen handelspolitischen Meinungen erst nach Erreichung der ersten Etappe der Einheit anfing praktisch zu werden. Die Hochflut von 1848 verlief sich, als England entschieden free trade proklamierte. Zollanschlußideen und -Polemik sind in Bremen am meisten beim Anschluß Hannovers an den Zollverein auf der Tagesordnung gewesen, ebenso in Hamburg beim Anschluß Holsteins und Mecklenburgs, wie die Broschürenliteratur sehr deutlich zeigt. Dann kommt die neue Diskussion mit den Anfängen des Reichs, die dann 1881 zu dem entscheidenden Schlage Bismarcks gegen Hamburgs Stellung durch Interpretierung der Elbschiffahrtsakte dahin, daß die Pression durch Zollkontrolle unterhalb Hamburgs möglich sei, 1888 zum Anschluß der beiden, 1868 zu beider Überraschung noch draußen gebliebenen Hansestädte Hamburg und Bremen mit Aussparung besonderer Zollausschluß-, Freibezirksgebiete etc. führte.

Aktualität der Zollanschlußfrage in den Hansestädten.

Bismarcks Zwang gegen Hamburg wegen Eintritt in den Zollverein.

Die Freihandelsära der sechziger Jahre.

Die Freihandelsära hat ihren eigentlichen Anfang mit dem französischen Meistbegünstigungsvertrag von 1862 genommen, der die Fortsetzung der gegen Österreichs politische Stellung gerichteten Politik des Vertrages wegen Angliederung des Steuervereins an den Zollverein 1854 ist, wodurch die damalige schutzzöllnerisch-österreichische Krise des Zollvereins überwunden wurde, weil durch den französischen Vertrag ein näheres Verhältnis mit Österreich ausgeschlossen wird. Die Führer der Freihandelsära waren in Bremen H. H. Meier, der Gründer des Norddeutschen Lloyd, Otto Gildemeister und Victor Böhmert, der als Gründer des Kongresses deutscher Volkswirte auf das übrige Deutschland starken Einfluß gewann und in Beziehungen zu Rudolf v. Bennigsen und dem Nationalverein stand. Die Freihandelsauffassung unterscheidet sich nicht mehr von der Hamburgs. Die charakteristische Verschiedenheit fällt weg. Es ist die Periode der Erfüllung des in den vierziger und fünfziger Jahren angestrebten, jetzt ohne die anfangs gegangenen Wege. Nur eine kurze Reaktion macht sich noch bemerkbar, durch Mosle, der als Epigone von Duckwitz die surtaxe d'entrepôt im Anschluß an die von Bismarck seit 1879 inaugurierte agrarisch-industrielle Schutzzollpolitik unterstützte, ohne damit in Bremen Anklang zu finden, wie auch Duckwitz's Politik zum Teil Staatspolitik durch die Unterstützung Smidts, die er gefunden hatte, war, nicht ganz allgemeine Stimmungspolitik der Bevölkerung oder der Kaufmannschaft, wenn sie auch ganz anders populär war, als die Moslesche damals bereits antiquierte jemals werden konnte. Die neue Bismarcksche Schutzzollpolitik, bei der die Agrarier nach Versagen des Exports und Beginn der extensiven Getreideeinfuhr nun zuerst

Mosle, als Epigone von Duckwitz.

Bismarcks agrarisch-industrielle Schutzzollperiode.

als Schutzzöllner auftreten, hat bekanntlich die Hansestädte als scharfe Gegner gefunden, wie noch heute. Die Manchesterpartei bestimmt dann auch die Stellung zu dem Reichseisenbahnprojekt Bismarcks. Bei dem in den siebziger Jahren noch stark, namentlich in Preußen, vorwiegenden Privatbahnsystem wird die Frage in den Hansestädten auf das Schema, ob Privatbahnsystem oder Übergabe dieser großen wirtschaftlichen Macht in Staatshände abgestimmt und wenn auch keine autoritäre Stellungnahme stattzufinden hatte und auch gegnerische Stimmen laut wurden, so stand doch die Stimmung auf seiten der frondierenden Mittelstaaten, die durch die Entwicklung der preußischen Staatsbahnen statt der Reichsbahnen, mit der Bismarck nunmehr einsetzte, die Geschädigten wurden.

Reichseisenbahnprojekt. Privatbahnen und Staats-Eisenbahnen.

Bremen hat sich sein Bahnnetz größtenteils selbst schaffen müssen. Nachdem zuerst Eisenbahn-Komitees der Städte verhandelt hatten, sind die hannoverschen Eisenbahnen als Staatsbahnen gebaut. Bremen setzte 1840 eine formelle Eisenbahndeputation nieder. Die Zeit war politisch sehr ungünstig für Bremen. Hannover glaubte sich in Bremerhaven, das es als Schachzug des hannoverschen Ufers gegen das oldenburgische, wo Brake im Zorn über die Elsflether Zollaffäre als port of Brake der Schiffszertifikate den port of Bremen hatte verdrängen sollen, und für die eigene handelspolitische und Zollkonstellation aufgefaßt hatte, benachteiligt und düpiert. Es war außerdem in Verfolg staatlicher Handelspolitik, nachdem Emden mißglückt war, dabei, sich zuerst in Harburg, dann Geestemünde mit damit zusammenhängenden hier zentrierenden Bahn- und Kanalplänen auch von der Elbe her einen Hafen- und Handelsplatz zu schaffen. 1842 setzte Duckwitz noch im letzten Moment den gleichzeitigen Bau der Bremen-Wunstorfer Bahn auf Hannover, die 1849 fertig war, mit Harburg-Hannover durch, wobei Bremen sich mit der Hälfte des Kapitales beteiligte. Die Bahn Geestemünde-Bremen, ebenso 1862 gebaut, begegnete großen Schwierigkeiten, beinahe hatte man in Differenzen mit Bremen vor, sie von Verden aus um Bremen herumzulegen, kam aber dann zur Einigung, weil man mit Oldenburg in Differenzen lag, das keine Südbahn haben sollte, dann keine Bahn über den Emder Streifen nach Holland, wegen Wilhelmshaven. Statt des offenen Partikularismus betont man, daß Bremen außerhalb der Zollgrenze des Zollvereins liegt. Smidt hatte sich bereits 1827 im Bremerhavener Vertrag für eine Bahn vorgesehen, man ließ es dann aber ruhen, weil Hannover durch Zolldifferenzierung den Bremerhavener Verkehr, der über die Weser sicher war, festlegen konnte. Verschiedene ausländische Gesellschaften, die die französisch-holländisch-ostdeutsche Bahn bauen wollten, kamen nicht zur Konzession, sie wurde unter Hannover nicht mehr zum Bau gebracht, man hatte Verhandlungen mit Oldenburg, wollte den Knotenpunkt unterhalb Bremen bei Berne, dann auf Mahndorf legen, woher die schließliche Konzession der Köln-Mindener durch Preußen dann die Mahndorfer Querbahn für den Zollvereinsverkehr bekam. Die Bahn Bremen-Minden-Frankfurt und ähnliche spukten schon früher, kamen mit der Gotthardbahn ziemlich nahe an die Ausführung, aber nicht mehr zu stande. Die Bahn Bremen-Langwedel-Ülzen ist auf Kosten des Bremer Staats zu preußischer Zeit gebaut worden. Es war das der Rest einer großen geplanten Aktion der Bremer Börse, die sich um die Konzession der Osnabrück-Hamburger Bahn bewarb und ursprünglich vor hatte, zu versuchen den ganzen bremischen Bahnkomplex, an dem Bremen schon sowieso zur Hälfte für die Südlinie Wunstorf bis Bremerhaven bezw. Geestemünde beteiligt war, in ihre Hand zu bringen, um Vexationen wie die hannoverschen hintan zu halten, auch Staatsunternehmung durch Bremen eventuell vorsah.

Bremens Bahnbauten und seine Eisenbahnpolitik.

Für Hamburg ist es von großem Vorteil gewesen, daß es seinen Konkurrenzplatz bezw. seine preußische Vorstadt Altona in nächster Nähe hatte, dadurch bekam es seine Direktion in Altona mit den wertvollen lokalen persönlichen Beziehungen. Die bremischen Bahnen bezw. Bahnanteile wurden von Preußen nach hannoverschem Vertrag in den achtziger Jahren nach Anschaffungspreis, der derzeitige Wert war größer, von Bremen gekauft. Bremen verlor dann bei der Verkleinerung der Direktionen seine Betriebsinspektion, sein Antrag und die Agitation auf Errichtung einer Eisenbahndirektion in Bremen, wurde abschlägig beschieden und Münster Eisenbahndirektion.

Die Eisenbahndirektionsfrage.

Wenn man eine Vorstellung von dem absoluten Wachstum der Verkehrsmenge haben will, so muß man die alten Aufstellungen mit einer Aufstellung der Handelskammer

Vergleich des alten und neuen Verkehrs. Absoluter Verkehr.

von 1868 und den amtlichen Eisenbahngüterbewegungs-Statistiken, auch der Aufstellung von Cords für Eisenbahn- und Flußverkehr vergleichen.[2]) Für den Stapelwarenverkehr ist der Verkehr sehr stark ausgedehnt worden.

Konfiguration der Handels- und Industrieplätze 1848.

Duckwitz gibt 1848 die deutschen Seehandelsstädte folgendermaßen an: Hamburg, Altona, Lübeck, Kiel, Flensburg, Bremen, Emden, Oldenburg, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Stettin, Kolberg, Danzig, Elbing, Königsberg, Memel, Triest; die inländischen Handelsplätze: Düsseldorf, Köln, Koblenz, Mainz, Mannheim, Frankfurt a. M., Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden, Berlin, Frankfurt a. O., Erfurt, Prag, Wien, Linz, Bozen, Innsbruck; die Fabrikplätze: Barmen, Elberfeld, Schwelm, Hagen, Iserlohn, Burtscheid, Lennep, Remscheid, Solingen, Bielefeld, Münden, Osnabrück, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Sonneberg, Gera, Fürth, Hof, Landeshut, Calw, Karlsruhe, Ettlingen, Reichenberg, Graz, Klagenfurt, Brünn, Vordernberg in Steiermark. Interessant ist auf der Karte die Verteilung der Plätze, mit denen Bremen nach der Güterbestätter-Zuteilung und dem Flußschiffahrtssystem hauptsächlich direkt arbeitet, wie sehr nach geographischen, politischen und wirtschaftlichen Faktoren, als Heimarbeit, Fuhrmannssorte, verschieden, viele kleine Orte oder ein Stapelplatz, ein großer Fabrikplatz, Zielpunkte sind.[2])

IV. Kapitel.

Schiffs- und Achsenverkehr im Binnenland.

Die alte Fuhr- und Schifferorganisation ist abhängig von Stapel- und Stadt- bezw. Fremdenrecht.

Am meisten durchgebildet und am deutlichsten ist die alte Organisation, die als Anomalie hier sogar in Graubünden in alten Formen bis ins neunzehnte Jahrhundert ragt, in den Alpen.

Altes gebundenes Etappenfuhrwerk und Übergang in die Post- und Extrapostorganisation.

Sonst ist sie mit der Scheidung des kaufmännischen Fracht- und Personenverkehrs ein Bestandteil der Postorganisation geworden, speziell erhalten in den Formen der Extrapost, namentlich da, wo diese noch als Ordonnanz bestanden hat. Aber auch die ordentliche Postfuhr bedeutet nur die Festlegung der Regelmäßigkeit bei gleichmäßigem Verkehr faktisch regelmäßig werdender Bedarfsfuhren, die auch bei alten Ordonnanz- und Botenfuhrwerksformen begegnet. So ist es gegangen an der hansischen Straße, wo die alte und die neue Form nachzuweisen sind.

Reste im neueren Frachtfuhrwerk.

Das Wesentliche ist, daß der fremde Fuhrmann am fremden Platz nicht ohne weiteres Rückfracht bekommen kann, und erst recht nicht Fracht irgendwohin. Man erwirbt das Recht nur durch Vergleich mit den am Platze heimischen Fuhrleuten, durch Zahlung an diese, oder auf Gegenseitigkeit, dann für die ganzen im Verkehr stehenden Heimatsgenossen, die dann, soweit sie nekamers, wie das bezeichnende plattdeutsche Wort sagt, sind, auch von ihren Heimatsgenossen in der Fremde, die dort Recht erworben haben, aufgenommen werden. Es ist das gleiche wie bei der Hanse auf gleicher Grundlage. Auch die Fuhrleute hänseln, wehren ab und lassen ab, wenn man zahlt, quod vulgo hansin vocatur, wie eine Kölner Urkunde aus dem dreizehnten Jahrhundert noch für die ernsthafte Rechtsform des damaligen Handels sagt, und sie haben es sogar wie die Seeleute in der Linientaufe schließlich mit dem Zusammengehen der Verkehrsrayons nahezu auf einen Hänselplatz gebracht, Nürnberg. Das Charakteristikum der alten Fuhr ist nicht wilde Aventürfahrt, wie sie das große Frachtfuhrwerk der Chausseen, wie die Segelfrachtschiffahrt des neunzehnten Jahrhunderts, von Ladeplatz zu Ladeplatz, von Hafen zu Hafen, charakterisiert, sondern feste Beziehungen und Vergleichsverhältnisse und kurze Touren. Wo nur Tagereisen gemacht werden, wie in den Alpen, wo eine Reihe von bloßen Transportplätzen etappenweise in Linien hintereinander liegt, oder ähnlich die hansische Straße entlang, ergibt sich von vornherein eine Ähnlichkeit mit dem cursus publicus der Römer und den alten angariae, parangariae, veredi, paraveredi etc. des Fronrechts. In der Tat ist der Typus allgemeiner als der römische cursus publicus und die angariae, wir haben dasselbe in dem norwegischen Skjutsen, in der Art, wie die Gemeinden ihre fremden Bettler weiter befördern etc. In den ältesten Zeiten, so im dreizehnten Jahrhundert im Wallis, haben die Kaufleute auch mit Herren und Bischöfen Verträge geschlossen, daß ihre Hintergesessenen ihnen Transportmittel, ganz wie oben bezeichnet, stellen müssen, wir finden in Tirol, daß die Rott, das ist ein Ausdruck für die kaufmännische Etappenfuhr in den Alpen, auf bestimmten Gütern ruht.

Fracht- und Rückfrachtrecht.

Ablösung, Vergleich auf Gegenseitigkeit.

Nekamers, Hansen und Hänseln.

Cursus publicus, angariae, parangariae etc., Skjutsen, Bettlerfuhr.

Transportverträge mit Herren. Rottgüter.

Das Charakteristische ist nun die Verschiebung von Pflicht zu Recht durch die Einzelbezahlung der Geldwirtschaft, die sich in der kaufmännischen Fuhr durchsetzt. Hier ist auch der Zusammenhang des alten fürstlichen Botenwesens gegeben.

Verschiebung von Pflicht zu Recht durch die Einzelbezahlung der Geldwirtschaft.

Neueintreten der Surrogate des reisenden Kaufmanns, der Gutfertiger, Güterbestätter, Schaffner, conduttori, Faktoren, Lieger etc., der Spedition und des Platzversenders, Frachtmaklers und allmähliche Umbildung des gebundenen Fuhrwerks in fluktuierendes Frachtfuhrwerk.

Das ganze Institut erhält ein neues Gesicht dadurch, daß Kaufmann, Kaufmannszug und Ware auf die Dauer sich trennen. In älterer Zeit, so in Marseille im dreizehnten Jahrhundert, haben wir wohl Verpflichtungsscheine der Fuhrmanns, die Ware an dem und dem Platze dem Auftraggeber wieder auszuhändigen, und dann auch Übertragung durch Indossament auf einen anderen, aber keine Frachtbriefe. Es bildet sich das Institut der Gutfertiger, Güterbestätter, Schaffner, conduttori, des condottageschäfts italienisch-süddeutsch. Der alte Güterbestätter hat auf den Meßzügen für das Überkommen der Ware Sorge zu tragen, die Fuhrleute zu beaufsichtigen, mit den Geleisreitern in Benehmen zu sein etc., so in Nürnberg. Die italienischen conduttori führen nicht eigene, wie sonst Kaufleute, sondern fremde, in Auftrag genommene Ware in großen Mengen. Die Leipziger Messe scheint noch um 1830 verwandte Erscheinungen im Handel der primitiven Grusiner und Perser zu kennen. Die conduttori erlangen dadurch Vorteile in den berührten Plätzen, werden auch in Plätzen ihrer Route seßhaft, so in Basel, wohin dadurch verschiedene italienische Familien aus dem Bergell etc. kommen und wo sich bald auch Einheimische an der Fertigerei und der oft damit verbundenen Faktorei beteiligen. Die Art, wie Faktoren, Diener eines Einzelkaufmanns für diesen seine Reise tun, Lieger, Angehörige einer Compagnie arbeiten, sind verwandte zum Teil noch nicht so weitgehende Differenzierungserscheinungen. An Schweizer Alpenstraßen erscheint statt der reisenden Kaufleute in neueren Ordnungen der Schaffner, der von Zeit zu Zeit, alle acht Tage zum Teil, nachschauen kommt, ob die Ware, die er auf der Straße hat, auch gefördert wird und nicht in einer Rott, Port, wie sie in der Schweiz auch heißen, liegen bleibt. Einen letzten reisenden Schaffner hat noch Jung-Stilling in seinen Großvater gezeichnet, er ist immer mit einer Reihe Fuhrleuten auf der Straße.

Conduttori, Botenschaffner etc. und ihr Verhältnis zu der Entwicklung des fürstenstaatlichen und städtischen Botenwesens zur Post.

In den conduttori, die mit den Taxis aus denselben Gegenden kamen, zeigt sich auch der neue Kopf, der dem staatlichen Botenwesen anwuchs, das System ist dasselbe, und auch die Ausdrücke, Schaffner, Fertigen, Litzenbrüder sind zum Teil dieselben. Auch die Stadt- und Korporationsboten sind zu Liegern, Schaffnern gekommen, die aus Dienern ihres Gewerbes oft zu Herren wurden, als Sammler am Platz und Verteiler, mit größerem Verkehr.

Auch beim Schaffner, Gutfertiger, conduttore tritt eine Differenzierung zum Teil hervor, indem der Schaffner gelegentlich mehr subaltern erscheint, Diener, Beauftragter einer Kaufmannskorporation, eines am Platze bleibenden Gutfertigers sein kann.

Unterschied und Differenzierung zwischen dem eigentlichen Spediteur und dem Platzversender. Rolle des Stapelrechts. Frachtmaklerei.

Aus diesen Verhältnissen haben sich für den Frachtverkehr zwei scharf geschiedene Institute entwickelt. Das eine ist der Platzversender, zumeist in seiner letzten Entwicklung bloßer Frachtmakler, das andere der damals allein und spezifisch sogenannte Spediteur, Faktor. Der letztere kommt zustande durch den Einschluß des Stapelrechts, die Hergabe des Namens durch einen Einheimischen, wie sie auch im Seeverkehr, auch noch bei der merkantilistischen Kolonialmonopolisierung nach Stadtmuster üblich gewesen ist. Darum versendet der Spediteur auch heute noch im eigenen Namen, statt in dem seines Auftraggebers.

Die Umwandlung des Frachtfuhrwerks in fluktuierendes Fuhrwerk.

Die Entwicklung des neuen Instituts hat im Frachtfuhrwesen eine vollständige Umwälzung bewirkt, es ist dadurch, soweit es das nicht in geringerem Grade bereits war, ein durchaus fluktuierendes mit langen Touren in Deutschland geworden, mit Ausnahme des Atavismus in den Alpen. Die Post ist einen anderen Weg gegangen, hier ist durch die Verbindung mit den Fürstenstaaten die Entwicklung durch die zusammenfassenden Faktoren halb staatlich halb großkapitalistisch vor sich gegangen, wie in Frankreich auch das Frachtfuhrwesen sich zum Teil verwandt entwickelt hat.

Halb staatliche, halb großkapitalistische Entwicklung d. Postorganisation und Verwandtschaft im französischen Frachtfuhrwerk.

Rückgang der Einheimischenrechte mit der geänderten quantitativen Verteilung beim Verladen auf einer Achse im fluktuierenden Frachtfuhrverkehr.

Mit dem fluktuierenden Fuhrwerk und den langen Touren werden die Vorrechte der einheimischen Fuhrleute immer weniger wirksam. Die ortssässigen Fuhrleute bleiben zu lange von Hause und werden numerisch weniger wichtig gegenüber den vielen heranströmenden Fremden. Das ist der springende Punkt. Sie haben zwar ihr möglichstes getan, Vorrechte aufrecht zu halten, so das Recht, vorausbeladen zu sein, noch im achtzehnten Jahrhundert in Bremen, aber mit immer geringerem Erfolg. Für einen Schaffner- und Versandbetrieb ist es günstiger auf einer Achse zu verladen, damit kann die Aufsicht auf der Straße entfallen, die schließlich doch nur, wenn der Schaffner quasi Vorgesetzter oder Großunternehmer werden kann, faktisch in der Hand zu haben ist. Zudem möchte

ich glauben, daß in Mitteldeutschland, wo viel weniger bloße Transportetappenlinien als ein Netz kleiner Handels- und Ladeplätze in Frage kommt, weniger das Bild eines festen Rottlinienverkehrs als Fracht- und Rückfrachtverkehr auf Gegenseitigkeit, mit Ablösung oder ohne, bildungsfähiger und loser, sich zeigen kann. Auch im Rottbetrieb kommt eine Achse vor, indem nur regelmäßiges Gut Rottgut ist, sonst im freien Vertrag, von Rottfuhrleuten oder nicht, oder auch nach Turnus durchverladen wird gegen Rekognition in passierten Rottstätten, eventuell mit Ablösung bei Rottgut, am Ladeplatz etc., oder Gut auf eigener Achse, geht. Je leichter es wird Rückfracht, dann sogar Fracht zu bekommen, desto leichter wird es für Outsider, hereinzukommen. Das sind die Fuhrleute ausgeschalteter bloßer Transportetappenplätze, die in den Alpen das Hauptkontingent stellen, aber auch Bauern von Straßendörfern ohne Vergangenheit der älteren Transportform, wie in Bremen Fuhrleute aus Bremervörde, Delmenhorst, Wildeshausen, als alten Etappenplätzen, neben den Brinkumern, Leistern etc., wo eine solche Vergangenheit nicht dasteht, nach Bremen hereinkommen und das Bauernfuhrwerk bald die Preise drückt, so daß das zünftige Stadtfuhrwerk, teilweise wirklich gildenmäßig organisiert, im Personenfuhrwerk dominiert.

Bauernfuhrwerk.

Das Schaffner-, Güterbestättertum hat sich bald freier, bald weniger frei entwickelt. Die Schaffner und Bestätter haben das fremde Fuhrwerk ziemlich stark in der Hand, und drücken die Vorrechte des einheimischen Fuhrwerks nach Möglichkeit zurück. Der Kaufmann des Platzes, andere kommen nicht in Frage, Spediteur oder Eigenkaufmann kann sich ihrer bedienen bezw. muß sich ihrer bedienen, wenn er einen Vermittler braucht, schließlich, so in Bremen im neunzehnten Jahrhundert sogar, außer wo er von dem auswärtigen Geschäftsfreund, an den die Sendung geht, auf bestimmte Fuhrleute angewiesen ist. Der Bestätter ist in Bremen schließlich fast moderner Beamter, allerdings auf Gebühren angewiesen, die dann aber durch Abzug über bestimmte Höhe, später Zuschuß auf quasi Gehalt limitiert werden. Er ist Aufsichtsperson zu der Stadt Besten, wie oft der alte Hilfsgeschäftsapparat als öffentlich zugleich als Aufsicht fungiert. Der Bestätter kann aber auch Nebenbestätter sich aufziehen durch Paktieren, wie in Hamburg Auflader und Litzenbrüder schließlich die eigentlichen Frachtmakler werden, anderswo werden Gasthöfe, wo die Bestätter nicht Monopol erwerben, ständige Bestellungsannehmer, schließlich Monopolisten für die bei ihnen verkehrenden Fuhrleute einer Straße, wie auch bei der Bestätterei in mittleren Zeiten Gastwirtschaft nebenbei betrieben wird. In Nürnberg sind die Hausknechte der großen Fuhrmannsgehöfe wichtige Persönlichkeiten geworden. Die Ausdrücke Litzenbrüder, Hausknechte sind dann seltsam unzutreffend für das betriebene Geschäft und die soziale Stellung.

Entwicklung des Schaffner- und Güterbestättertums zu ausschließender mehr oder weniger beamteter Frachtmaklerei oder Eintritt freierer Maklerei u. Unternehmertums. Einheimischer Kaufmann, Eigenhändler oder Spediteur, fremder und einheimischer Fuhrmann in ihrem Verhältnis zum Frachtenmakler. Aufsichtsfunktionen d. Bestätter. Auflader etc. Gasthöfe als Monopolisten der Frachtvermittlung einer Straße.

Das strenge französische Frachtrecht, ohne die Scheidung von Speditionsrecht als der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes, als ob er eigene Ware versendete und Frachtführerrecht, bis zur Garantiehaftung, erwachsen auf der Grundlage der in Frankreich möglichen entrepreneurs de roulage public, hat in Deutschland überall versagt, wo strenge Frachtmaklerverfassung bestand. Der historische Bloßspediteur, namentlich wenn er seine Fuhrleute noch durch Frachtmaklerei nach Reihenfolge beiderseitiger Anschreibung zugewiesen kriegt, versagt gegenüber Frachtführerhaftung. In Bremen ist es wegen seiner strengen Frachtmaklerverfassung auch nicht zur Ausbildung der an die französischen entrepreneurs anschließenden Eilfuhrwerke, die jetzt als Fortschritt mit gewechseltem Fuhrwerk Tag und Nacht durch als Vorläufer, Zwischenglieder und Konkurrenz der Eisenbahnen, nach Beseitigung entgegenstehender deutscher Postrechte, in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts eine große Rolle spielten, gekommen.

Das strenge französische Frachtrecht, seine historische Grundlage u. sein Antagonismus gegen über d. durchgebildeten Frachtmakler- u. Speditionsverfassung in Deutschland. Speditionshaftung als Sorgfalt des ordentlichen Kaufmanns, Frachtführerhaftung u. Garantie. Entrepreneurs de roulage public u. Eilfuhrwerke.

Die letzte Umbildung ist durch das moderne deutsche Handelsrecht gekommen, dessen Kodifikation die Begriffe Frachtführer, Spediteur, Frachtmakler ihrer alten öffentlichrechtlichen Beziehungen entkleidet, und sie zu technisch-privatrechtlichen macht, derselbe Mensch kann jetzt je nach Bedarf als Frachtführer, Spediteur, Frachtvermittler auftreten, — allerdings bestehen die Beziehungen Kaufmann, Minderkaufmann —, während früher der Spediteur als Kaufmann und Vollbürger einer, sogar zum Teil ursprünglich einer bestimmten Stadt, der Frachtführer als Fuhrmann, Nichtvollbürger ohne große Handelsfreiheit, oder als Bauer limitiert war. Damit verschwindet auch der Unterschied zwischen dem eigentlich sogenannten Spediteur und dem Platzversender für Angehörige des Platzes, soweit nicht der Unterschied als Makler besteht.

Entkleidung der Begriffe Frachtführer, Spediteur u. Frachtmakler von ihren öffentlichrechtlichen Beziehungen aus Stadt-, Vollbürger- und Stapelrecht.

Die Verbindung von Spediteur und Fuhrmann kam in Bremen zuerst in den fünfziger Jahren durch den Fuhrmann Friedrich Neukirch zustande, der als entrepreneur die gesamten Winterachsfuhren des Norddeutschen Lloyd zwischen Bremen und Bremerhaven übernahm, und ungefähr um dieselbe Zeit die Anfuhr, Abfuhr und Verladung von Gütern der Firmen der Umgegend auf die Bremer Bahn, Osterholzer Fabriketablissements etc.*)

Der Flußverkehr. Gildeschiffahrt. Flußstraße als eo ipso geschlossene u. gebundene Straße mit begrenztem Interessentenkreis. Längerwirksambleiben d. alten Formen.

Der Flußverkehr steht insofern nicht ganz unter denselben Bedingungen, als die Flußstraße faktisch stets gebundene und geschlossene Straße ist. Der Kreis der Interessenten ist begrenzt von sich aus.

Hier bleiben die alten Formen viel länger wirksam.

Korrespondenzverhältnisse. Gildeknechte, Lieger, Makler. Fuhrmannskompagnien, Schifferkompagnien.

Die Schifferschaften der Flußstädte treten zueinander in Beziehungen auf Gegenseitigkeit oder durch Ablösung, es können auch ziemlich weitgehende Gemeinschaften eines Verkehrsrayons zustande kommen. Wir haben Gildeknechte, die für die heimischen Schiffer Frachten annehmen und vermitteln, wir haben auch Lieger fremder Schifferschaften, ähnlich, wie in neuerer Zeit, soweit die neuere Bestätterverfassung Raum gibt, Fuhrmannskompagnien, die eine Straße nahezu beherrschen, Lieger gehalten haben, Ausbildung von Maklern, obwohl in Bremen ein festes offizielles Maklertum und auch nur als Übergangserscheinung aus bisherigen Aftermaklern, da die offizielle Schiffsmaklerei nur für die Seeschiffahrt da war, erst um 1800 gebildet wurde.

Marktschiffe. Umbiegung von Stadt-, Platzzugehörigkeit in Staats-, Territorialzugehörigkeit. Frachtzulassung. Schifferplätze.

Teilweise werden auch so bezeichnete Wasser- und Güterbestätter aufgestellt, so in Münden. Es erfolgen auch Zusammenschlüsse zu Kompagnien innerhalb der Gildeschiffahrt. Es gibt auch regelmäßige Marktschiffe, die die Gilde zu stellen hat, so für die Mindener Fahrt nach Bremen etc. Eine charakteristische Umbiegung tritt dann ein, insofern noch unter der alten Organisation nicht mehr die Stadt-, Platz-, sondern die Staats-, Territorialzugehörigkeit entscheidend wird. Es ergibt sich allmählich, daß die Schifferschaften kleinerer Plätze über den Bedarf ihres Platzes durch Zulassung an anderen sich ausdehnen können. So sind die bedeutendsten Schifferschaften an der oberen Weser im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts die alte Mündener Gilde, die nicht einmal die in der Vorstadt Blume angesessenen in ihre Weserfahrt läßt, und die Vlothoer Schifferschaft, diese jedenfalls wohl schon über den Bedarf ihres Platzes. Wir haben hier also auch ein Freierwerden, ein stärkeres Fluktuieren, immerhin bestehen hier aber die Gilden noch und üben starken Einfluß, neue Ordnungen werden durch Traktate von Kaufmannschaft und Schifferschaften gemacht etc., Zulassungsrechte kommen noch stark in Frage. Die Stapel werden noch in antiquierter Form ausgeübt, sie sind als festgelegte Speditions- und Umladeplätze, zumal Wehre, Brücken zum Teil noch ganz danach eingerichtet sind, zum Teil zwischen geschobenes Lager gemäß dem alten Handel vom Lager direkt Bedingung ist, da die Umladung von Schiff zu Schiff gar nicht möglich ist, noch stärker in alten Verpflichtungsformen erhalten als zu Lande, wirksam noch ziemlich weit ins neunzehnte Jahrhundert. Durch die Verhandlungen des Wiener Kongresses wird die Flußorganisation zusamt dem Zollwesen auf eine veränderte Grundlage gestellt, die Stapel und Gildenrechte stehen auf dem Aussterbeetat, die Schiffahrtsakten bringen dann die vollständige Exekution. Für die Organisation wird jetzt freie Konkurrenz als modernes Prinzip und Schlagwort proklamiert. Faktisch kommt es eigentlich nicht dazu. Zuerst kommt eine halbmoderne, noch nicht eigentlich kapitalistische, aber doch schon beeinflußte Organisation zustande, parallel mit ähnlichen Erscheinungen zu Lande. Die Kaufleute einer Verkehrsrichtung, in erster Linie des einen Platzes, dann aber auch gemeinsam mit den betreffenden Kaufleuten des Korrespondenzplatzes, schließen sich zusammen, nicht öffentlichrechtlich, sondern betont privatrechtlich, im Anschluß, aber nicht identisch mit der ordentlichen Vertretung durch die Älterleute etc., und faktisch mit ziemlich öffentlichrechtlicher Wirkung; sie wollen offiziell nur wie eine große Privatfirma auftreten, nicht die freie Konkurrenz ausschließen, jeder Kaufmann ist berechtigt, sich ihnen anzuschließen, dann aber allerdings auch ihren

Gilden, Traktate von Kaufmannschaften und Schifferschaften. Stapelrechte. Der alte Lagerhandel. Umladung über Land und Lager, nicht von Schiff zu Schiff.

Neuere halböffentliche Reiheschiffahrt der kaufmännischen Deputationen u. Schiffahrtsdirektionen. Schlagwort der freien Konkurrenz im Anfang der neuen Reiheschiffahrt. Schiffergesellschaften, Reihefolgefahrt.

*) Ich habe zehn Jahre an einer Geschichte des deutschen Frachtfuhrwesens gearbeitet, die durch Seitentrakte zum Teil unterbrochen ist. Nur namentlich die mitteldeutschen Archive würden noch eine genaue Durchforschung erübrigen, wofür mir materielle und Zeitmittel momentan fehlen, die ich aber machen will. Die Darstellung in der hier gegebenen weiten Fassung wird dadurch nicht irritiert. Ich schreibe diese grundlegenden Resultate hier hin, um sie für mich festzulegen.

Bedingungen, kann aber auch draußen bleiben und auf eigene Hand schließen, auch jeder Schiffer kann nach ihren Bedingungen für sie fahren, sie wollen ihn nicht zwingen dazu, und auch keinen Vertrag auf gleichberechtigtem Fuße von Kaufmannschaft zu Schifferschaft nach alter öffentlichrechtlicher Funktion schließen.

Faktisch bekommen solche Vereinigungen den ganzen regelmäßigen Verkehr in ihre Hand. Sie nehmen eine bestimmte Anzahl Schiffer bezw. Fuhrleute an, die nach Reihe, ganz wie sonst innerhalb der Gilde oder wie die fremden oder aus- und einheimische beim Bestätter oder Makler, für sie fährt. So ist zu Lande z. B. der Verkehr Hamburg-Lübeck in neuerer Zeit organisiert worden. Ähnlich wie auch Spediteurverbände von Spediteuren in verschiedenen Städten, nicht bloß Einzelspediteure als entrepreneurs vorkommen. Die Reihe unter den Verpflichteten bildet überall die interne Organisation. So kommt für den Oberweserverkehr in den Hauptsparten, z. T. nach älterem Muster der Allerorganisation von 1802, die Organisation des Weserschiffahrtsregulativs von 1815 und nachher die abspaltende Konkurrenzorganisation in Minden, Vlotho, als Schiffergesellschaften, diese zum Teil schon als verschleierte halbkapitalistische Unternehmungen, zustande. Man begrenzt dabei quotenmäßig die Anzahl der Schiffer aus jedem Territorialverband, sodaß sie immer in einem bestimmten Verhältnis angenommen werden sollen, um keinen Widerspruch bei den Regierungen zu finden. Es gibt dann auch eine freiere Form als Reihefolgefahrt mit bloßen Saisonverträgen mit den sich meldenden Schiffern, und Reihefahrt auf fünf Jahre. Das Ganze wird dann sanktioniert durch die Weserschiffahrtsakte, indem sie derartigen Organisationen Raum läßt, zugleich auch die formelle Beseitigung der Gilden ausspricht, die aber durch die Vorsteher der Reiheschiffahrtsabteilungen dieser neueren Organisation doch wieder eine Auferstehung erlebt haben. Diese neuere halböffentliche Organisation kommt dann zu Schaden und wird ersetzt durch rein kapitalistische durch die Veränderung in der Traktion, indem das alte Treideln durch Pferde oder Menschen, auch begrenzt nach Landes- und Platzangehörigkeit, mit Reiheorganisation gegebenenfalls, demgegenüber der Schiffer der stärkere oder gleichberechtigte Teil war, durch das kapitalistische Remorquieren durch Schleppdampfer ersetzt wird. Die Schleppdampfer werden unbedingtes Erfordernis, sind aber nur durch Kapital zu beschaffen. Sie sind an der Oberweser zuerst im Anschluß, aber wieder nicht identisch mit der oben gegebenen Kaufmannsorganisation zustande gekommen, als gemeinnütziges Unternehmen mit Begrenzung des Zinsertrages auf 4 Prozent für die Aktionäre, auch von Schifferschaften, so von der Konkurrenz der Bremer Organisation, der westfälischen Schiffergesellschaft, angeschafft schließlich auch direkt von kapitalistisch arbeitenden Aktiengesellschaften gestellt worden, aber immer hat sich gezeigt, daß der Schiffer ihnen gegenüber der schwächere Teil war. Die Schleppdampfschiffahrten haben bald zu Anfang, so, als der Lloyd, dessen Grundstock erst die Verschmelzung einiger Ober- und Unterweserdampfschiffahrtsunternehmungen und die alte halböffentlich-rechtliche Versicherungsanstalt der von Bremen ausgegangenen Oberweserschiffahrtsorganisation bildete, ins Geschäft ging, die Vermittlung an sich gezogen, die Schiffsreihefuhr der alten Art zugunsten der von ihnen bestimmten Reihe umgestoßen. Sie sind an der Weser meist auch, wenn sie erst wieder für die freien Schiffer bloß Remorqueure beschaffen wollten, wie die Mindener Gesellschaft, bald zur Anschaffung eigener Kähne übergegangen. Es ist dabei einerlei, ob die Gründungen von Kaufmanns- oder Schifferseite ausgingen, die kapitalistische Entwicklung ist immer die gleiche gewesen, nur daß dadurch kapitalkräftige, unternehmende Schiffer gelegentlich zu Großunternehmern, Großmaklern und wenn man will, Spediteuren geworden sind. Die Privatschiffer müssen sich dann dem Betrieb der Schleppschiffahrtsgesellschaften eingliedern. Das spielt auch heute noch so, nur daß die Schiffer, nachdem sie jetzt neuerdings die veralteten Schiffsformen, die hölzernen Böcke und sog. Rheinschiffe, abgestoßen und gerade sehr moderne Eisenschiffe angeschafft haben, wieder eine größere Rolle im Großverkehr angetreten haben. Die Bewegung ist gerade in letzter Zeit (Sept. 1911) dahin gediehen, daß die Privatschiffer sich zu einer Gesellschaft unter dem Namen: Oberweser-Privatschiffer-Verein, Transport- und Handelsgesellschaft, mit dem Sitz in Bremen, unter Anschluß an die bereits im Frühjahr von Privat-Schiffseignern gegründete, die Verschiffung von Baumaterialien betreibende Transport- und Handelsgesellschaft Oberweser G. m. b. H. zusammengeschlossen haben, die mit Weitereinzahlung von je 1000 bis 3000 Mark als

Verwandte Organisationen im Landfuhrwerk, Spediteurverbände.

Weserschiffahrtsregulativ u. Konkurrenzverbände.

Quotenmäßige Limitierung der Schiffer nach der Territorialzugehörigkeit in der Deputations- und Direktionsschiffahrt.

Sanktionierung des neueren Reiheschiffahrtssystems durch die Weserschiffahrtsakte.

Rein kapitalistische Organisation der Schiffahrt durch die Veränderung der Traktion, Ersatz des Menschen- u. Pferdezugs durch Dampfschleppschiffahrt.

Die Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften als Vermittler und als Unternehmer mit eigenen Kähnen Organisatoren des Verkehrs.

Weg von der gemeinnützigen Anstalt zum rein privaten Erwerbsunternehmen bei der Dampf- und Dampfschleppschiffahrt.

Stammkapital je nach Größe der Schleppschiffe eigene Schleppdampfer beschaffen will. Ein Teil der Privatschiffer bleibt noch in dem alten Verhältnis zu den Schleppschiffahrtsgesellschaften[3]). Die Reihen, soweit sie auch bei den Schleppschiffahrtsgesellschaften aus der Benutzung eintreten, sind jetzt Privatorganisationen der Firmen. Es ist gegen die Organisation durch die Privatgesellschaften in der ersten Zeit auf Grund der Weserschiffahrtsakte wegen Verletzung des Quotenverhältnisses protestiert worden; der Senat in Bremen hat demgegenüber darauf hingewiesen, daß hier rein private Organisation vorliege, die Voraussetzungen halböffentlicher Organisationen durch beteiligte, korrespondierende Kaufmannschaften mit ihren Kautelen versagen würden. Die Organisation der Kaufmannsvereinigungen der Oberweserschiffahrt geschah durch Direktionen für die Verwaltung, eine niedergesetzte Deputation, die oberländische Schiffahrtsdeputation in Bremen in Verbindung mit der Vertretung der Kaufmannschaft der oberländischen Städte, soweit diese beitraten, für Kontrolle und Korrespondenz. Die Dampfergesellschaften bilden zuerst halb gemeinnützig, öffentlich genossenschaftlich gedachte Unternehmungen in Aktiengesellschaftsform, werden dann als solche in kapitalistisch reines Erwerbsgeschäft fortgebildet, so nicht bloß die Schleppschiffahrtsgesellschaften, sondern auch die anfangs sehr wichtigen Personendampfschiffahrtsgesellschaften in nicht ganz so ausgeprägter Form. Deren Aktienbesitz ist anfangs zum Teil in Händen, die das als Ehrenpflicht, Gemeinnützigkeit auffassen, in die er jetzt nicht mehr kommt.

Verhältnis der Weserschiffahrtsakte zu den neuen Organisationserscheinungen.

Statistiken der Güterbestätter und der Schiffahrtsdirektion in Bremen.

Frachtfuhrinspektion.

Die öffentlich angestellten, direkt vom Staate neuerdings abhängigen Güterbestätter in Bremen, einer Frachtfuhrinspektion unterstellt, und die zunächst von der oberländischen Schiffahrtsdeputation kontrollierten, stärker als private Unternehmung der Kaufmannschaft und ihrer Spitze, der Älterleute, betrauten Schiffahrtsdirektoren, haben sehr wichtige statistische Arbeit für den Binnenverkehr getan, die ich in den Tabellen ausgenutzt habe, zumal die Zollquellen, die für den Seeverkehr das wichtigste sind, hier zum Teil versagen.

Beurtschiffahrt des Küstenverkehrs.

Moderne kapitalistische Leichterküstenschiffahrt.

Verwandte Organisationen wie der eigentliche Binnenschiffahrts-, Flußverkehr, hat der Küstenverkehr in Form der Beurtschiffahrt, holländischen, hamburgischen, bremischen, gildenmäßigen, öffentlichen Reiheschiffahrt gehabt. Sie sind mit dem neunzehnten Jahrhundert verdrängt worden, und die Kleinschiffahrt ist hier für den größeren Verkehr ebenfalls von den großen Aktienunternehmungen und deren charakteristischer Leichterschleppschiffahrt, die zwischen Elbe und Weser entstanden ist, und seitdem sich bis Königsberg ausgedehnt hat, abgelöst worden, worauf ich im Seeverkehr einen vorläufigen Hinweis gemacht habe.

Gliederung des großen Seeverkehrs.

Der große Seeverkehr in dieser Periode, so weit ich in dem hier gegebenen Zusammenhang noch ein Wort darüber sagen darf, kennt nur noch Gliederung durch Maklerwesen und Korrespondenzreederei. Die Auswanderung hat den Expedienten aus Maklerei und Korrespondenzreederei geschaffen, und das Maklertum als stärkerer Mann ist durch die moderne Aktienreederei umgebildet und zurückgedrängt worden, was auch für den Expedienten gilt, allerdings nur teilweise, weil die Außenorganisation der Auswandererwerbung in den östlichen Ländern, wenn er sie in der Hand hat, ihm die größte wirtschaftliche Macht gibt.

Fuhrmannsorte.

Schifferorte.

Saison.

Neben- und Hauptgewerbe.

Aus dem Vorstehenden erhellt die Bedeutung von Fuhrmannsorten, es fahren oft ganze Bauernschaften, alle bespannten Bauern einer Gemeinde, so in Norddeutschland, Häusler, erst in der neuesten Zeit, selten, als Hauptgewerbe, und von Schifferorten, von der Verteilung zwischen Einheimischen und Fremden, von dem Saisonverhältnis, — das ältere Bauernfuhrwerk ist reines Saisonfuhrwerk in den landwirtschaftlich flauen Zeiten, später ist das nicht ganz mehr so scharf, aber doch noch etwas zu spüren. Im Oberlande, bei Gebirgslandwirtschaft oder Hausgewerbe als Erwerb der neueren Dorf- und Kleinstadtgenossen ist das Fuhrwerk mehr volles Gewerbe.[4]) [5]) Auch bei der Binnenschiffahrt gibt es Bauernschiffahrt. [6])

Anmerkungen zum II. Abschnitt.

[1]) Namen kaufen, sagt Möser, Patriotische Phantasien. I. T. Sämtl. Werke. I. T., Berlin 1842, S. 95, 97, 101.

[2]) Leider erlaubt mir der Platz nicht eine stärkere Aufführung moderner Vergleichszahlen, die literarisch einigermaßen zugänglich sind. Der Jahresbericht der Handelskammer in Bremen für 1868, S. 51, und 55—61 gibt Nachweise über den Bremer und Bremerhaven-Geestemünder Warenverkehr für Eisenbahn-Einfuhr und -Ausfuhr nach Menge und Verkehrsbezirken. 1868 war zugleich das letzte Jahr des Nachweises von Frachtfuhrwerksverkehr, damals schon ganz minimal nur nach Osnabrück, Quakenbrück, Oldenburg und Hamburg, wofür zugleich noch auf die Bestederberichte im Bremer Staatsarchiv R. 13 A 4 verwiesen sein mag. (Zum Hauptabflauen des alten Achsverkehrs und der Umgestaltung der Binnenschiffahrt bieten Zahlen die Tabellarischen Übersichten des Bremischen Handels, Jahrg. 1851, S. 21, 191, Jahrg. 1852, S. 21, 190). Entsprechend ähnliche Nachweise über den Warenverkehr der Weserhäfen Bremen, Bremerhaven-Geestemünde, Grohn-Vegesack, Nordenham, Brake, Elsfleth, Eisenbahn-Versand und -Empfang, nach Verkehrsbezirken und Mengen, auch nach Warenkategorien gibt die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, nach Verkehrsbezirken geordnet, hrsg. im Kgl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, LXVIII. Bd., XVIII. Jahrg., Jahr 1900, Berlin, Carl Heymanns Verlag, 1901, Nr. 9, S. 84—93, LXXII. Bd., XXIII. Jahrg., Jahr 1905, Berlin 1906, Nr. 9, S. 88—97 etc.

Eine Statistik des gesamten Warenverkehrs im Binnenland, flußwärts und landwärts, von und nach Bremen und Hamburg, nach Verkehrsbezirken und Mengen für die Jahre 1890, 1895, 1900 und 1903 hat Th. M. Cords, Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt, Münchener Volkswirtschaftliche Studien, hrsg. v. Lujo Brentano und Walther Lotz, LXXXI. Stück, Stuttgart und Leipzig 1906, S. 94, 127, 272 und 296, aufgestellt, für Bremen kombiniert aus dem Jahrbuch für bremische Statistik, der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen (s. o.), der Reichsstatistik und den Jahresberichten der freien Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten.

Für den alten Warenverkehr auf der Oberweser, Aller und Leine und nach gleichem Schema für die Oberelbe stehen umfangreiche auf Grund des Dreyer und Schnakenburger Zolls aufgestellte Listen nach Warenkategorien, Mengen, leider in sehr verschiedenen handelsmäßigen Normen und Werten zu den Jahren 1. Mai 1792 bis 1794 bei Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungs-Zustandes in den Chur. Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796. Patje bringt außerdem noch eine Aufstellung über den Speditionsverkehr Hamburg-Harburg-Münden über Verden-Hutbergen, S. 488, für das Jahr 1. Mai 1793 bis dahin 1794. G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes, des Handels und des Gewerbes in dem Königreich Hannover, Hannover 1836, S. 65, 81, gibt für die Jahre 1732, 1793 und 1832/33 für einige wenige Haupttalfahrtswaren der Oberweser die Mengen leicht umrechenbar an, ebenso für 1732 und 1832 für Kaffee als Beispiel bergwärts gehender Kolonialwaren, die, wie auch der Wein, überhaupt in horrender Progression gestiegen sind, da sie vordem meist unbekannt waren. Für die Aller- und Leine-Berg- und Talfahrt bringen Marcard, S. 66—68, Patje, S. 494, gleichgeartete größere Listen nach Mengen und Hauptwarenkategorien für die Jahre 1739/40, 1788/89, 1790/91, 1790/93 Durchschnitt, 1801/07 Durchschnitt, 1814/16 Durchschnitt, 1826/32 Durchschnitt und 1832/33, für 1739/40, 1790/91 und 1832/33 auch nach Wert. Als moderner Vergleich wäre vorzuschlagen Statistik des Deutschen Reichs, N. F., Bd. 138 (1909), S. 166, Bd. 175 (1905), S. 4, II. 36 etc. und Sympher und Witte, Der Güterverkehr auf der Weser und ihren Nebenflüssen 1903 mit einer Tafel (graphische Verkehrsdarstellung), Sonderabdruck aus der Zeitschrift für Bauwesen, Jahrg. 1905, Berlin 1905, S. 13, 14 und Tafel (1 und 2) (Jahr 1903) für den Warenverkehr auf der Oberweser, Aller und Leine nach Warengattungen in Mengen nach einheitlichem Gewicht.

Ich setze im folgenden einen Auszug aus den Berechnungen von Cords und aus der Aufstellung der Handelskammer für 1868, sowie aus der modernen deutschen Eisenbahnstatistik zur Abgrenzung des neueren Bremer Binnenverkehrsbezirks hierher:

Warenverkehr im Binnenland von und nach Bremen und Hamburg etc. nach Verkehrsbezirken im Fluß- und Eisenbahnverkehr nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1900 und 1903.

	Transportweg	Es waren bestimmt für 1900 dz	%	1903 dz	%	Es wurden empfangen von 1900 dz	%	1903 dz	%
Binnenverkehr von Bremen etc. und nach Bremen etc.									
I. Prov. Hannover (Weser bis Karlshafen excl.): Verkehrsbezirk 11 ..	E	6 057 000	72,2	7 733 000	76,1	3 230 000	50,1	4 626 000	50,4
	W	2 343 000	27,8	2 424 000	23,9	3 218 000	49,9	4 553 000	49,6
Provinz Hessen-Nassau u. Oberhessen (Karlshafen—Kassel): Verkehrsbezirk 21	E	247 000	40,0	287 000	47,5	73 000	12,5	104 000	20,1
	W	370 000	60,0	320 000	52,5	511 000	87,5	414 000	79,9
II. Mittelrheingebiet: Verkehrsbezirk 22—28, 61	E	2 115 000	—	2 523 000	—	8 679 000	—	1 177 400	—
Süddeutschland u. d. Schweiz: Verkehrsbezirk 29—36, 56	E	1 338 000	—	1 428 000	—	233 000	—	294 000	—
III. Elbgebiet: Verkehrsbez. 5—8 ...	E	294 000	—	391 000	—	387 000	—	435 000	—
16—17...	E	153 000	—	183 000	—	159 000	—	222 000	—
18—20...	E	1 008 000	—	829 000	—	634 000	—	754 000	—
52—55...	E	532 000	—	633 000	—	115 000	—	149 000	—
1—4, 12—15, 50, 51...	E	365 000	—	500 000	—	78 000	—	117 000	—
Summe III. (Prozente des Gesamtempfangs)	E	2 352 000	15,6	2 536 000	14,5	1 273 000	7,3	1 677 000	7,1
Summe II.	E	3 543 000	23,6	4 035 000	23,0	8 910 000	51,4	12 068 000	51,4
Summe I.	E	6 304 000	69,9	8 020 000	74,5	3 303 000	47,0	4 730 000	48,8
	W	2 713 000	30,1	2 744 000	25,5	3 729 000	53,0	4 967 000	51,2
	E-W	9 017 000	50,0	10 764 000	61,4	7 032 000	40,5	9 697 000	41,3
Gesamtempfang	E	12 199 000	82,0	14 591 000	84,3	13 486 000	78,5	18 475 000	78,9
	W	—	18,0	—	15,7	—	21,5	—	21,1
	E-W	14 912 000	—	17 335 000	—	17 215 000	—	23 442 000	—
Binnenverkehr von und nach Hamburg etc.									
I. Deutsches Elbgebiet, auch Saale: Verkehrsbezirk 18—20.....	E	2 819 000	—	2 052 000	10,8	2 520 000	11,9	2 389 000	9,5
	W	15 521 000	—	16 927 000	89,2	18 602 000	88,1	22 737 000	90,5
Österr. Elbgebiet (Außig und Tetschen, Laube): Verkehrsbz. 51—55	E	706 000	—	464 000	5,5	706 000	17,5	1 032 000	20,1
	W	7 019 000	—	8 059 000	94,5	3 337 000	82,5	4 101 000	79,9
Odergebiet: Verkehrsbezirk 1—4 12—15, 50, 51	E	1 392 000	—	1 400 000	34,5	818 000	22,3	909 000	19,4
	W	2 707 000	—	2 650 000	65,5	2 853 000	77,7	3 378 000	80,6
Havel- u. Spreegebiet: Verkehrsbezirk 16, 17	E	1 588 000	—	1 549 000	12,7	995 000	31,6	1 082 000	27,2
	W	10 016 000	—	10 656 000	87,3	21 588 000	69,3	2 899 000	72,8
Summe.....	E	6 504 000	15,7	5 465 000	12,5				
	W	35 056 000	84,3	38 297 000	87,5				
Elbe-Trave-Kanal	W	6 038 000	—	6 673 000	—	137 000	—	350 000	—
Summe.....	E					5 039 000	15,7	5 413 000	13,8
	W					2 708 600	84,3	3 386 900	86.2
II. Scheswig-Holstein Mecklenburg: Verkehrsbezirk 5—8	E	312 000	—	628 000	—	38 960 000	—	4 423 000	—
West- u. Süddeutschland etc. Verkehrsbez 91, 21—36, 56, 57	E	8 027 000	—	7 870 000	—	20 287 000	—	23 579 000	—
Summe I	E-W	41 872 000	74,8	44 390 000	75,3	32 125 000	57,1	39 282 000	58,4
Summe II	E	14 065 000	25,2	14 543 000	24,7	24 183 000	42,9	28 002 000	41,6

Bremer und Bremerhaven-Geestemünder Warenverkehr per Eisenbahn und Frachtfuhrwerk, Einfuhr und Ausfuhr nach Mengen in Doppelzentnern und Verkehrsbezirken im Jahre 1868.

Bestimmungs- und Versandbezirke wohin und woher die Waren gingen bezw. kamen.	In Bremen u. Bremerhaven-Geestemünde zusammen. abgegangen	angekommen
Eisenbahnverkehr.		
Hannover	112 247	90 206
Harburg	16 375	26 014
übrige hannoversche Stationen	408 646	790 905
Verkehr mit braunschweigischen Stationen:		
a) über Peine	62 317	121 542
b) über Kreiensen	6 404	15 799
Verkehr des norddeutschen Verbandes:		
a) über Braunschweig	481 237	180 661
b) über Münden	43 121	315 355
Hannover-bayrisch-österreichischer Verband	153 680	1 051 095
Verkehr mit d. Köln-Mündener u. der Bergisch-Märk. Bahn über Münden		
Norddeutsch-rheinisch-französischer Verkehr	437	773
Norddeutsch-rheinisch-belgischer Verkehr	1 476	963
Russisch-deutsch-niederländischer Verkehr	30 526	1 288
Ostdeutsch-westdeutscher Verkehr	19 787	754
Verkehr mit Thüringen über Magdeburg und Halle	12 724	7 607
Verkehr mit der westlichen sächsischen Staatsbahn	35 731	7 341
Verkehr mit Löbau, Zittau, Reichenberg etc.	43 738	9 403
Verk. m. Prag, Olmütz, Brünn, Wien, Pest, über Dresden u. Bodenbach	64 126	49 881
Verkehr mit Lübeck, Büchen, Hamburg über Hohnstorf	28 125	2 653
Verkehr mit der westfälischen Strecke Rheine-Emden	3 233	1 813
Verkehr mit dem hannoversch-niederländischen Verband über Salzbergen	2 756	573
Verkehr mit Amsterdam, Rotterdam, Utrecht desgleichen	7 946	7 305
Verk. m. d. Halle-Kasseler bezw. Magdeburg-Leipzig. Bahn üb. Arenshs.	24 330	8 712
Verkehr des westdeutschen Verbandes	190 918	35 263
Verkehr mit Hannover-Thüringen über Kassel	22 107	51 509
Verkehr der Nordseeplätze mit Bayern über Kassel	102 931	13 954
Verkehr der Nordseeplätze mit Wien, Linz über Passau und über Kassel	38 365	4 803
Total der Eisenbahn	2 023 090	2 817 941
Frachtfuhrwerksverkehr.		
Osnabrück	2 550	
Quakenbrück	1 853	
Oldenburg	179	
Hamburg	109	
Total des Frachtfuhrwerks	4 669	

Der Warenverkehr der Weserhäfen Bremen, Bremerhaven-Geestemünde, Grohn-Vegesack, Nordenham, Brake, Elsfleth per Eisenbahn. Versand und Empfang nach Bestimmungs- und Versandbezirken in Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1900 und 1905.

Verkehrsbezirk No. 9. Die Weserhäfen Bremen, Grohn, Vegesack, Geestemünde, Bremerhaven, Nordenham, Brake, Elsfleth.

	1900		1905	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
I.				
1. Provinz Ost- und Westpreußen	12 230	11 870	59 900	77 600
2. Ost- und westpreußische Häfen	2 570	8 680	1 560	9 350
3. Provinz Pommern	5 580	8 200	8 090	8 740
4. Pommersche Häfen	6 150	2 680	7 290	2 350
5. Großherzogtum Mecklenburg etc.	15 020	18 090	32 540	25 200
6. Häfen Rostock bis Hamburg	47 460	20 820	47 080	29 160
7. Provinz Schleswig-Holstein	42 310	63 540	53 720	78 970
8. Elbhäfen	189 080	284 700	246 040	441 590
9. Weserhäfen	1 015 360		2 149 440	

	1900		1905	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
10. Emshäfen	64 850	21 900	89 090	27 130
11. Provinz Hannover, Oldenburg	6 057 300	3 229 530	8 748 690	4 806 510
12. Provinz Posen	11 070	2 900	26 240	3 740
13. Regierungs-Bezirk Oppeln	13 350	16 920	19 050	15 970
14. Stadt Breslau	28 200	2 630	39 320	2 460
15. Regierungs-Bezirk Breslau und Liegnitz	55 230	20 030	79 540	46 770
16. Berlin	107 540	81 160	142 210	107 850
17. Provinz Brandenburg	45 250	77 890	84 370	119 970
18. Regierungs-Bezirk Magdeburg und Anhalt	196 560	201 990	243 720	253 380
19. Regierungs-Bezirk Merseburg und Thüringen	291 400	287 560	287 300	354 480
20. Königreich Sachsen	519 670	144 280	541 010	235 100
21. Provinz Hessen-Nassau und Ober-Hessen	247 060	72 720	271 520	135 370
22. Ruhrrevier (Westfalen)	235 230	5 276 870	205 680	8 589 370
23. „ „ (Rheinprovinz)	185 250	1 369 790	191 820	1 570 670
24. Provinz Westfalen, Lippe etc.	1 176 510	1 698 220	1 855 290	628 270
25. Rheinprovinz, rechts des Rheins	39 890	64 040	60 820	149 990
26. „ links „ „	417 530	143 970	451 850	247 830
27. Saarrevier etc.	9 110	23 660	19 110	52 070
28. Rheinhafen-Stationen	22 270	63 020	26 440	42 900
29. Lothringen	7 720	9 070	63 100	37 380
30. Elsaß	223 450	2 730	236 730	31 120
31. Bayrische Pfalz	40 980	2 970	41 200	4 020
32. Großherzogtum Hessen	13 470	13 390	31 720	10 020
33. Großherzogtum Baden	187 120	16 590	228 450	9 830
34. Mannheim und Ludwigshafen	30 410	4 590	33 590	9 630
35. Königreich Württemberg und Hohenzollern	153 940	17 970	231 480	22 000
36. Königreich Bayern, Südbayern	595 340	163 010	354 740	36 290
37. „ „ Nordbayern	—	—	266 390	145 480
Summa I ohne No. 9 in dz	11 296 090	13 437 980	15 276 720	18 276 550
II.				
50. Rußland	8 150	13 300	2 400	10 890
51. Polen	221 610	150	170 110	20
52. Galizien etc. (und Rumänien und Serbien)	5 540	4 410	1 400	3 960
53. Ungarn	27 760	12 530	30 730	6 590
54. Böhmen	276 950	62 740	289 960	83 080
55. Das übrige Österreich	221 690	34 660	300 320	27 790
56. Schweiz	175 070	3 240	200 530	2 300
57. Italien	8 310	—	12 360	690
58. Frankreich	1 200	850	1 670	960
59. Luxemburg	390	2 290	3 490	6 280
60. Belgien	14 480	4 440	6 960	11 040
61. Holland	29 230	36 960	129 050	59 590
62. England	—	—	10	1 550
63. Schweden etc	3 050	—	320	110
64. Dänemark	33 450	770	9 090	8 230
Summa II.	1 026 899	176 340	1 259 330	233 080
Überhaupt	**12 332 980**	**13 640 320**	**16 536 150**	**18 509 630**

[3]) Bremer Nachrichten, 27. und 30. August 1911. Die holländischen Schiffsbeleihungsbanken erleichtern neuerdings das Beschaffen von Schiffen, daher auch starke Inanspruchnahme holländischer Binnenschiffswerften von Deutschland aus. Deutschland hat diese Banken noch nicht.

[4]) Zur Saison im Frachtfuhrwerksverkehr bezw. im Oberweserschiffsverkehr vgl. folgende Liste, nach den Berichten der Bremer Güterbesteder im Bremer Staatsarchiv R. 13 A. 4. bezw. der Bremer Reiheschiffahrtsdirektion im Arch. Coll. Sen. C. 34. d. der Bremer Handelskammer für das Jahr 1828 aufgestellt:

Im Monat	Januar	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dezbr.
sind eingeschrieben gewesen Fuhrleute												
im I. Bezirk	113	131	112	97	126	114	125	112	122	111	104	79
II. Bezirk	104	134	208	184	186	134	132	142	167	185	166	128
III. Bezirk	189	225	204	209	220	202	183	150	185	222	206	180
Total	**406**	**490**	**524**	**490**	**532**	**450**	**440**	**404**	**474**	**518**	**476**	**387**

Im Monat	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septb.	Oktob.	Nov.	Dez.
sind auf der Oberweser von Bremen abgegangen bei einem Wasserstande von										
	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
	2,47	2,49	2,10	1,33	0,75	0,87	0,75	0,68	0,58	0,80
	—1,70	—2,10	—1,47	—0,75	—0,61	—0,70	—1,16	—0,81	—0,68	—0,60
in der Karlshafen-Mündener Fahrt										
Schiffszüge	3	8	6	5	4	5	6	6	5	1
dz	*4 923	*14381	*10431	†*8 248	§†5 030	†*7512	†8 899	†9 090	†7 361	*1 836
(*) Erder-Höxterschen Fahrt....										
Schiffszüge	2	4	3	3	3	2	3	4	4	1
dz	*2 255	4 697	*3 546	†*3 027	§2 450	†2 210	†3 087	†3 902	†3 980	*1 211
(†) Mindener Fahrt..Schiffszüge	3	5	3	2	3	2	3	5	4	1
dz	*4 434	*5 916	*4 173	†2 106	§†2 877	†*2298	†3 338	†5 708	†4 903	*2 132
Celler Fahrt .....Schiffszüge	1	3	7	4	3	4	4	3	3	1
dz	755	2 046	4 635	2 673	2 112	2 649	2 543	1 991	2 082	528
Hannoverschen Fahrt Schiffszüge	1	5	6	4	3	3	2	3	3	1
dz	912	3 624	4 025	2 679	1 949	1 959	1 352	2 105	2 057	458
Total....Schiffszüge	**10**	**25**	**25**	**18**	**16**	**16**	**18**	**21**	**19**	**5**
dz	**13 279**	**30 664**	**26 810**	**19 743**	**14 418**	**16 628**	**19 218**	**22 796**	**19 883**	**6 165**
(*) davon waren nach Münden und Vlotho bestimmt dz	543	1 493	1 716	1 892	1 530	1 328	1 563	1 469	2 036	1 091
(†) davon nach Höxter bis Vlotho dz	—	—	—	—	—	—	—	—	402	—

Im Januar und Februar ruht die Schiffahrt. * bedeutet, daß niedrigste, † daß mittlere, § daß höchste Fracht während des Monats geschrieben wurde, zwei Zeichen bedeuten, daß außer einer Fahrt nach dem zweiten Zeichen nach dem ersten Zeichen gefahren wurde. Die hannoversche und Celler Fahrt haben durch das ganze Jahr gleichbleibende Fracht.

[5]) Das Lastfuhrwerk von heute trägt daher einen ganz anderen Charakter und rekrutiert sich aus ganz anderen Kreisen als das alte Reisefrachtfuhrwerk, das früher den wichtigsten Teil des Lastfuhrwerks ausmachte. Nur in den Städten haben sich gelegentlich alte Frachtfuhrmannsfamilien in das moderne Stadtfuhrwerk herübergerettet, zumal noch erschwerend ein abgeschlossenes, halb gildezunftmäßiges städtisches kaufmännisches Lokalfuhrwerk, in Bremen die Schlachtfuhrleute, neben dem Reisefrachtfuhrwerk bestand. Daher sind die modernen Teile, Möbeltransport und die Verbindung Fuhrwerk-Spedition hier am ersten, soweit nicht Kaufleute diese Großbetriebstendenz zeigende Entwicklung anfaßten, ergriffen worden, während das handwerksmäßige Schlachtfuhrwerk in Bremen z. B. über die Frachtfuhrwerkszeit hinaus ziemlich intakt geblieben ist. Die Zahl der im Lastfuhrwerk heute beschäftigten Personen und Pferde ist größer, als im alten Fuhrwerk. Es ist, namentlich in den bestimmten Sparten auch die weitverbreitete Tendenz zum Großgeschäft vorhanden. Interessant sind hier namentlich die Drucksachen des Beirats für Arbeiterstatistik, Verhandlungen No. 8.

1895 waren zum Vergleich mit den im Tabellarium gegebenen älteren Ziffern in Preußen, Altpreußen, Gebiet wie vor 1866: 50 622 Personen, außer Eisenbahn- und Straßenbahnpersonal, davon 24 526 im Lastfuhrwesen, in Bayern 7989, in Sachsen 8976, in Baden 2871 im Fracht-, Stadt- und Reisefuhrwesen tätig. In ganz Deutschland waren 1895: 56 853 Personen im Lastfuhrwesen tätig, davon entfielen 15 139 auf die Großstädte über 100 000 Einwohner, 13 943 waren in Betrieben mit 6—50 Personen, 5111 in solchen mit mehr als 50 Personen beschäftigt. Während die Zahl der in Kleinbetrieben unter 5 Personen tätigen (bei gleichzeitiger Verringerung der Betriebe um 5,5 %) seit 1882 um 5,1 % zunahm, vermehrten sich die Mittelbetriebe seit 1882 um 119,9 %, die Großbetriebe um 328,4 % (S. d. Werner Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, Berlin 1903, S. 290 ff).

In Bremen Stadt (Umfang vom 1. April 1902) waren nach dem Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrgang 1905, S. 60 im Fuhrwesen: 324 Geschäftsinhaber, 20 kaufmännische Gehilfen und Lehrlinge, 808 Knechte und Arbeiter beschäftigt. Die heutigen Zahlen für die beiden größten Fuhrgeschäfte in Bremen sind für die 1805 gegründete Firma Friedrich bezw. heute Friedrich Wilhelm Neukirch 90—100 Pferde, ca. 130 Arbeiter, 12 kaufmännische Angestellte, für die Firma Louis Neukirch, aus dem etwas jüngeren Geschäft Wilhelm Neukirch hervorgegangen, ca. 45—50 Pferde, ca. 70 Angestellte incl. Kontorpersonal. (1909/10 Mitteilungen der Firmen.)

— Der Besteder Schaer in Bremen vom III. Bezirk sagt 1825 (Bremer Staatsarch. R. 13 A.) 18—20 Fuhrleute (in Barrien bei Syke, die dort in Betracht kommen, wenn ihnen gleichfalls Stapelfreiheit, wie

denen aus der Bauerschaft Leeste, gewährt wird) können im Jahr, wenn sie alle 14 Tage ihre Reise antreten, ca. 7500—9000 dz wegschaffen, einer also 450 dz oder pro Reise ca. 22 dz. Es ist zu beachten, daß nach 1825 die Lasten, die auf einem Fuhrwerk fortzuschaffen sind, rasch steigen, und daß bei weiteren Reisen und sobald nicht regelmäßig in und außerhalb der landwirtschaftlichen Saison gefahren wird, ein regelmäßiges Abfahren alle 14 Tage für einen Bezirk, in dem weitere Touren häufiger sind, zu modifizieren sein wird. [Nach Osnabrück (Hauptort des III. Bezirks, später die Hälfte aller Versendungen 1837, 1825 noch nicht. Staatsarch. in Bremen R. 13 A.) war die Lieferungszeit 1839: 4 Tage (nach v. Reden), dazu kommt Stapelzeit, d. h. die Zeit, die der Fuhrmann nach dem Einschreiben auf neue Ladung wartet (Br. Staatsarch. R. 13 A.) Zuweilen nimmt der Fuhrmann auch vom Bestimmungsorte weiterführende Fracht an (s. mein Frachtfuhrwesen a. a. O.)].

— Im Jahre 1846 waren auf den Straßen des Zollvereins 38 349 Pferde mit der Bewältigung des Fracht- und Reiseverkehrs beschäftigt. Meitzen berechnet die Leistungsfähigkeit dieser Pferde auf rund 130 Millionen tkm. = Tonnenkilometer, was bedeutet, daß sie eine Tonne (10 dz) 130 Millionen Kilometer weit, oder 130 Millionen Tonnen 1 km. weit zu befördern vermögen. Die Zahl der von den deutschen Vollbahnen zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 1900 36 911 Millionen, das ist also etwa die dreihundertfache Leistung des alten Frachtverkehrs. Die schmalspurigen Bahnen leisten heute schon zwei Drittel des ehemaligen gesamten Frachttransports: 80 Millionen tkm. Wollte man also die heute bewegte Gütermenge, wie ehedem, durch Pferde befördern, so würde man dazu mehr als 11 Millionen Pferde brauchen, während am Ende des 19. Jahrhunderts der Gesamtbestand an Pferden in Deutschland nur etwas über 4 Millionen betrug. Er müßte also mindestens vervierfacht werden, wenn er die Leistung des heutigen Verkehrs erzielen sollte.

— Auf den Staatsstraßen des Königreichs Sachsen kamen 1870 durchschnittlich täglich 76 501 Geschirre, 1899 106 612 Geschirre vorüber. Auf je eine Zählstrecke entfielen 1870 etwa 90 bespannte Fuhrwerke, 1899 119,7. Die Vermehrung des Verkehrs betrug also 39,5 %. (Werner Sombart, Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, Berlin 1903, S. 285, 290 ff). Allerdings handelt es sich um das Industrieland Sachsen und andererseits betrifft 1870 nicht mehr spezifische Frachtfahrerzeit.

[6]) Zum Vorspannwesen im Achsverkehr und der Treidelei im Schiffsverkehr mögen noch folgende Angaben über die Anzahl der Vorspänner, Leinenzieher und Treidelbauern und der jährlich erforderlich werdenden Dienste beispielsweise gemacht werden: 1815 gehen die Weser hinauf jährlich etwa 200 Masten zu je 30 Mann Leinenzieher durch Hoya, auf Aller und Leine etwa 100 Masten, je zu 25 Mann Leinenzieher (Handelskammer in Bremen Arch. Coll. Sen. C. 17. b. 1813). 1818 ff. ist die Anzahl der Reihevorspänner in dem Vorspannbezirk Bremen bis Hoya und Hudemühlen: bremische Vorspänner 14, davon 13 aus Arsten, 1 aus Habenhausen, hannoversche Vorspänner 51, davon aus Bierde 17, aus Uphusen 16, aus Bollen 8, aus Mahndorf 10. Vorspannpferde sind von Bremen bis Hoya und Hudemühlen 1818—1820 angespannt: im Jahre 1818: 1584, 1819: 1582, 1820: 1500 (Bremer Staatsarchiv R. 9. o. 1818—1820.

Bei guter Frequenz werden 1817 auf der Hannover-Kassel-Frankfurter Haupthandels- und -poststraße, auf der Lutterberger Steige bei Münden (1778 erstmalig kunstmäßig ausgebaut), die ungünstig angelegt ist, täglich 24 Wagen herauf und ebensoviel herunter, davon 12 vierspännig, 12 zwei- und einspännig, gering gerechnet, angenommen, wobei die beladenen Vierspänner je noch 4, die Zwei- und Einspänner noch 2 Vorspannpferde, wie üblich gebrauchen, sodaß täglich 72 Vorspannpferde nötig werden. (D. Reinhold und J. Oltmanns, Der deutsche Handelskanal, Bremen und Leer 1817 S. 131). Das wären jährlich rund 26 280 Pferdeleistungen.

Das in Bremen jeweils in den Fuhrmannsgasthöfen lagernde Fuhrgut repräsentierte nach der Versicherung, die die Inspektion für das Frachtfuhrwesen dafür abschloß, 1843 einen Wert von 471 440 Mk., eingeteilt in Raten per Gasthaus von 39 840 bis 1660 Mk., 1849 von 293 820 Mk., eingeteilt in Raten von 29 880 bis 1660 Mk. (Brem. Handelsk. Coll. Sen. C. 10 a; Brem. Staatsarchiv R. 13 A).

Schlußwort.

Bremen und Deutschland stehen zweifellos augenblicklich in einer Umorientierung.

Deutschland hat den größten Teil des neunzehnten Jahrhunderts Vorteil aus dem Vorsprung Bremens im transatlantischen Handel gezogen. Dadurch ist weniger vom Westen Deutschlands an die niederländischen Häfen weggegangen, als es sonst wohl der Fall gewesen wäre. Dieser Vorsprung Bremens ist eine Entwicklungserscheinung, die einer Ausgleichung unterliegt, sobald der transatlantische Handel nicht mehr erworben wird, sondern etwas Normales ist. Darin liegt das Interesse des Reichs an den akuten Kanalplänen Bremens, seinen Industrialisierungsplänen zur Erhaltung der Marktgröße des Platzes, beschlossen.

Statistisches Tabellarium.

Handels- und Verkehrsstatistik.

Frachtstatistik des Binnenverkehrs.

Seite 74 ff. Tab. I—XX.

Die Einfuhr seewärts und die Gesamt-Ausfuhr und Durchfuhr unter Trennung des Eigen- und Kommissionshandels vom Speditionshandel und die Ausfuhr seewärts in Bremen nach dem Wert in Mark, in den Jahren 1815—1909.

Tab. 1

Jahr	Wert der Einfuhr seewärts in Mark			Wert der Ausfuhr seewärts in Mark	Wert der Gesamt-Ausfuhr und Durchfuhr in Mark		
	überhaupt	Eigen- und Konsignations-güter	Spedition	insgesamt	überhaupt	Eigen- und Kommissions-güter	Spedition
1815/20 zus. . . .	[1]) 293 067 871						
jährl. . .	[1]) 46 480 000 —53 120 000						
1817. .	[2]) 48 140 000						
1818/20 jährlich				[1]) 13 280 000 —19 920 000			
1821. .	[3]) [4]) 35 430 114						
1822. .	[2]) [4]) 37 930 130				[5]) 57 760 231	[5]) 57 760 231	
1823. .	[2])[4])a) 31 998 459 [4]) b) 32 681 914				[5]) 52 493 835	[5]) 52 493 835	
1824. .	[2])[3])[4])a)24383056 [2])[4])[6])b)25192738				[5]) 51 678 313	[5]) 47 895 618	[5]) 3 782 695
1825. .	[2],[4])a) 30 248 732 [4]) b) 30 972 984 [7]) (26 560 000)			[7]) 21 580 000	[5]) 54 588 671	[5]) 43 762 012	[5]) 10 826 659
1826. .	[2])[4])a) 30 789 476 [4]) b) 31 634 129	[8]) 26 560 000			[5]) 54 118 072	[5]) 42 590 733 [8]) 43 160 000	[5]) 11 527 339
1827. .	[2])[4])a) 33 497 286 [2])[4])[6])b)34295882	[8]) 29 880 000		[9]) 22 012 785	[5]) 54 385 003	[5]) 41 628 049 [8]) 43 160 000	[5]) 12 756 954
1828. .	[5]) 29 430 063 [2],[4])[6])a)32866045 [4]) b) 33 778 912	[5]) 27 086 535	[5]) 2 343 528		[5]) 51 886 039	[5]) 40 685 069	[5]) 11 200 970
1829. .	[5]) 26 241 333 [2])[4])a) 30 168 717 [2])[4])[6])b)30811253	[5]) 24 627 209	[5]) 1 614 124		[5]) 47 287 799	[5]) 38 499 195	[5]) 8 788 604
1830. .	[5]) 34 774 092 [2])[4])[6])a)38485447 [4]) b 39 183 460	[5]) 32 498 703	[5]) 2 275 389		[5]) 57 751 055	[5]) 47 359 485	[5]) 10 391 570
1831. .	[5]) 32 489 995 [2])[4])[6])a)38843057 [4]) b) 39 818 639	[5]) 30 547 815	[5]) 1 942 180		[5]) 57 411 017	[5]) 46 261 258	[5]) 11 149 759
1832. .	[5]) 40 369 089 [2])[4])a) 43 321 485 [2])[4])[6])b)44232782	[5]) 38 407 779	[5]) 1 961 310		[5]) 59 462 080	[5]) 48 728 241	[5]) 10 733 839
1833. .	[5]) 30 195 869 [2])[4])a) 33 502 103 [2],[4])[6])b)34334832	[5]) 28 836 976	[5]) 1 358 893		[5]) 59 835 799	[5]) 49 111 180	[5]) 10 724 619
1834. .	[5]) 34 559 995 [2])[4])a) 39 053 890 [2])[4])[6])b)39734129	[5]) 33 347 710	[5]) 1 212 285		[5]) 57 984 697	[5]) 47 535 757	[5]) 10 448 940
1835. .	[5]) 33 855 321 [2])[4])a) 39 896 526 [2])[4])[6])b)40617039	[5]) 32 312 939	[5]) 1 542 382		[5]) 62 535 327	[5]) 49 744 290	[5]) 12 791 037
1836. .	[5]) 35 731 321 [2])[4])a) 38 840 172 [4]) b) 39 849 249	[5]) 34 446 338	[5]) 1 284 983		[5]) 66 853 310	[5]) 50 131 645	[5]) 16 721 665

Tab. 1 (Schluß)

Jahr	Wert der Einfuhr seewärts in Mark			Wert der Ausfuhr seewärts in Mark	Wert der Gesamt-Ausfuhr und Durchfuhr in Mark		
	überhaupt	Eigen- und Konsignationsgüter	Spedition	insgesamt	überhaupt	Eigen- und Kommissionsgüter	Spedition
1837..	[5]) 29 120 839 [2]) c) 49 493 398	[5]) 27 567 089	[5]) 1 553 750	[5]) d) e) 20794594 [2]) [9]) 31 540 000	[5]) 61 079 046	[5]) 47 848 637	[5]) 13 230 409
1838..	[5]) 33 498 933 [2]) c) 52 788 000	[5]) 31 654 537	[5]) 1 844 396	[5]) d) e) 29082822 [2]) [9]) 38 180 000	[5]) 66 451 726	[5]) 51 924 893	[5]) 14 526 833
1839..	[5]) 32 975 505	[5]) 31 431 041	[5]) 1 544 464	[5]) d) e) 26621855	[5]) 67 530 553	[5]) 50 795 426	[5]) 16 735 127
1840..	[5]) 36 643 832 [10]) 39 246 736	[5]) 35 089 136	[5]) 1 554 696	[5]) d) e) 26858903 [10]) 39 341 170	[5]) 69 865 802	[5]) 55 549 470	[5]) 14 316 332
1841..	[5]) 40 208 298 [11]) f) 59 760 000 [12]) g) 59 695 260	[5]) 38 051 410	[5]) 2 156 888	[5]) d) e) 24902048 [11]) f) 43 160 000 [12]) g) 42 147 075	[5]) 70 386 812	[5]) 54 123 095	[5]) 16 263 717
1842..	[5]) 40 648 071 [13]) 63 546 000	[5]) 38 536 614	[5]) 2 111 457	[5]) e) 20 810 192 [13]) 31 016 500	[5]) 61 863 170	[5]) 49 374 140	[5]) 12 489 030
1843..	[5]) 42 657 960 [13]) 65 059 000 [12]) 64 740 000	[5]) 39 129 723	[5]) 3 528 237	[5]) e) 17 212 706 [13]) 28 647 000 [12]) 29 050 000	[5]) 62 880 887	[5]) 47 643 471	[5]) 15 237 416
1844..	[5]) 35 899 475 [13]) 54 468 000 [14]) 54 610 438	[5]) 33 327 564	[5]) 2 571 911	[5]) e) 18 151 104 [13]) 29 654 800 [14]) 29 629 340	[5]) 70 346 309	[5]) 47 960 591	[5]) 22 385 718
1845..	[5]) 46 910 122 [14]) 67 629 389	[5]) 42 987 074	[5]) 3 923 048	[5]) e) 20 649 892 [14]) 36 978 260	[5]) 77 759 689	[5]) 53 862 226	[5]) 23 897 463
1846..	[5]) 45 725 161 [14]) 63 140 484 [15])[16]) 63 473 304	[5]) 38 039 152	[5]) 7 686 009	[14]) 40 289 860 [15])[16]) 40 502 232	[5]) 86 062 570	[5]) 52 970 477	[5]) 33 092 093
1847..	[17]) 60 828 844 [15])[16]) 61 393 317			[17]) 45 588 723 [15])[16]) 47 907 837	[17]) 98 385 298		
1848..	[17]) 37 210 633 [15])[16]) 38 091 105			[17]) 37 812 679 [15])[16]) 40 236 537	[17]) 72 140 575		
1849..	[17]) 44 456 902 [15])[16]) 45 351 084			[17]) 40 424 210 [15])[16]) 42 800 595	[17]) 85 299 837		
1850..	[17]) 52 608 259 [15])[16]) 53 132 463			[17]) 49 721 293 [15])[16]) 54 028 479	[17])101 107 622		
1851..	[17]) 59 077 139 [16]) 60 326 166			[17]) 50 731 111 [16]) 56 971 983	[17])103 329 791		
1852..	[17]) 64 575 076 [16]) 64 444 302			[17]) 56 115 098 [16]) 62 598 459	[17])116 756 538		
1847/51	[18]) 50 696 138			[18]) 44 874 482			
1857/61	[18]) 143 375 414			[18]) 88 714 622			
1867/71	[18]) 231 057 431			[18]) 139 584 356			
1877/81	[18]) 346 009 810			[18]) 161 907 075			
1887/91	[18]) 442 150 395			[18]) 274 086 050			
1892/96	[18]) 502 583 449			[18]) 388 728 444			
1897/1900	[18]) 684 823 090			[18]) 406 970 059			
1900..	[19]) 794 697 055		[19])394 777 708	[19]) 461 887 087	[19])1051784900		[19])579 655 373
1905..	[19]) 958 554 603		[19])478 344 574	[19]) 602 759 387	[19])1272244331		[19])730 787 332
1909..	[19])1 171 094 816		[19])554 417 742	[19]) 836 221 406	[19])1704638298		[19])974 536 692

Anmerkungen:

a) Excl. Verkehr (zu Schiffe) aus dem Oldenburgischen (von der Ochtum bis Fedderwarden). (4.)
b) Incl. Verkehr (zu Schiffe) aus dem Oldenburgischen (von der Ochtum bis Fedderwarden). (4.)
c) Vermehrung z. T. als Folge genauerer Wertberechnung wird dabei angegeben. (2.)
d) In diesen Jahren sind als in Bremerhaven und Vegesack zur Wiederausfuhr deklariert und auch wieder seewärts versandt angegeben:

	1837	1838	1839	1840	1841
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
Bremerhaven	349 058	776 741	1 037 228	1 030 946	1 176 226
Vegesack	27 563	122 594	8 134	9 093	31 796

(5.)

e) Als Seewärts-Durchfuhr, extrahiert aus den an der Wichelnburg abgegebenen Akzisen, woraus auch die gleichzeitig geführten Listen Seewärts-Ausfuhr der Bremischen Akzisenkammer ermittelt sind, werden in den Jahren 1837 und 1838 Quantenberechnungen nach verschiedenen Maß- und Gewichtsnormen, 1839 bis 1845 in Pfund angestellt. Als Seewärts-Durchfuhr erscheinen:

1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
dz	dz	dz	dz	dz	dz	dz
31 596	23 642	24 845	16 892	21 583	36 183	37 504

(5.)

f) Duckwitz bemerkt dazu: „Die Ausfuhr Bremens seewärts kommt, was das Quantum anlangt, der Einfuhr in der Regel nicht gleich, da aber der größte Theil der Ausfuhr nach transatlantischen Ländern aus Manufakturwaaren bestehet, so dürfte der Werth der Ausfuhr mit demjenigen der Einfuhr (18 Millionen Rthlr. Ld'or) ziemlich gleichen Schritt halten. Der Werth der Ausfuhr in 1841 beläuft sich nach sorgfältiger Ermittelung auf ca. 13 Millionen Thaler. Erwägt man aber, daß die Einfuhr in der Regel aus Retouren besteht, deren Werth immer größer seyn muß als derjenige der dahin ausgesandten deutschen Waaren, so stellt sich die Bilance ungleich günstiger." (11.)

g) In dem Artikel (von A. Duckwitz?), Bremens Handel und Schiffahrt, 1841, im Zollvereinsblatt, I. Jahrg., 1843, S. 140 heißt es: „Es ist dieses scheinbar ein plus der Einfuhr, in der Wirklichkeit ist es aber anders. Die Einfuhr ist gerechnet Werth am Bremer Markt, also inclusive Fracht, Kosten und Gewinn auf die Ausfuhr. Die Ausfuhr ist gerechnet auch Werth am Platze, also ohne die Fracht und Kosten nach Amerika, so daß in den amerikanischen Zolllisten viel größere Summen stehen. Rechnet man noch hinzu, was Bremen über Holland, Havre und Hamburg an Manufakturen ausführt, so ergiebt sich ein plus der Ausfuhr. Bei diesem Handel werden fast nur Bremische Schiffe verwendet." (12.)

1) (Adam Storck), Ueber das Verhältniss der freyen Hansestädte zum Handel Deutschlands, Bremen 1821, S. 161.

2) Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, statistisch beschrieben, Hannover 1839, II. Abt., S. 141, 142, 149.

3) Gustav v. Gülich, Geschichtl. Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus in den bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit, II. Bd., Jena 1830, Tabellarische Übersichten, II, Teil, S. 19.

4) Jahres-Listen der in Bremen Seewärts eingeführten Waaren nach dem Durchschnittspreise berechnet des Schlachtvogts W. Wilders in Bremen, gedruckt bei Carl Wilhelm Wiehe, in einer Sammlung der Stadtbibliothek Brem. c. 1655, der Handelskammer Arch. Coll. Sen. C. 48 b, des Staatsarchivs R. 11 e etc. in Bremen.

5) Anschreibungen der Bremer Akzisekammer, Bremer Staatsarchiv R. 2 A q 1 u. 2. — Nach den Verzollungsdeklarationen der Kaufleute, Fakturawert, eher zu niedrig (s. a. Anm. 10).

6) G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes, des Handels und der Gewerbe im Königreiche Hannover, Hannover 1836, S. 60.

7) Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 55.

8) (Johann Smidt), Die freie Hansestadt Bremen, in A. F. W. Crome, Geogr.-statistische Darstellung der Staatskräfte von den sämmtl. zum deutschen Staatenbunde gehörigen Ländern, IV. Teil, Leipz. 1828 (Abschn. 36), S. 477.

9) G. H. Kirchenpauer, Der Handelstractat vom 21. Januar 1839 und der deutsche Nordseehandel, Hamburg 1839, S. 38.

10) Adolph Soetbeer, Statistik des hamburgischen Handels 1839, 1840, 1841 (Über Hamburgs Handel, I. Fortsetzung), Hamburg 1842, S. 415, 416.

11) (Arnold Duckwitz), Der bremische Handel in 1841 in Beziehung auf die Rhein-Weser-Eisenbahn, Wöchentl. Beiblatt zum (Kölner) Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe, herausg. von A. v. Binzer und C. Bedbur, 1842, 23. Febr., Nr. 8.

12) Das Zollvereinsblatt, redigirt von F. List, I. Jahrg., 1843, S. 140, II. Jahrg., 1844, S. 937 ff.

13) Adolph Soetbeer, Statistik des hamburgischen Handels 1842, 1843, 1844, Hamburg 1846, S. 311 u. 312.

14) Bremer Handelsbericht im Handels-Archiv, herausg. im Kgl. Handelsamte zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 341, 349, 350. Wert der Einfuhren nach Marktpreisen geschätzt, Wert der Ausfuhren nach approximativer Schätzung.

15) Adolph Soetbeer, Hamburger und Bremer Handels- und Schiffahrtsverkehr, in Otto Hübners Jahrbuch für Volkswirtschaft und Statistik, I. Jahrg., 1852, S. 284. Nach Angabe außer 1846 (s. Anm. 10) nach den offiziellen Bremer Statistiken (umgerechnet).

16) Otto Hübner, Deutschlands Seeschiffahrt und Rhederei, in seinem Jahrb. f. Volksw. u. Statistik, III. Jahrg., 1855, S. 266, 267.

17) Jahrbuch für die amtliche Statistik des Bremischen Staates, I. Jahrg., 1868, I. Heft, S. 192, 193. — Die Tabellarischen Übersichten des Bremischen Handels, zusammengestellt durch die Behörde für die Handelsstatistik, I. u. ff. Jahrg., 1849 ff. geben etwas abweichende Aufstellungen.

18) Jahrbuch für die bremische Statistik, herausg. vom bremischen Statistischen Amt, Jahrg. 1900, I. Heft, S. 32 und 140.

19) Jahrb. f. brem. Statistik, Jahrg. 1900, I. Heft, S. 30 u. 31, Jahrg. 1906, Zur allgemeinen Statistik der Jahre 1900 bis 1905, S. 62, 63, Jahrg. 1909, Zur Statistik des Schiffs- und Warenverkehrs i. J. 1909, S. 54, 55.

Der bremische Seeverkehr, einkommend und ausgehend, in Registertons, in den Jahren 1818–1854, 1900, 1905 und 1909.

Tab. 2 **Mit Unterscheidung des transatlantischen Verkehrs in kleinen Ziffern.**

Jahr	Einkommend	Ausgehend
1818/20		
zusammen ..	[1]) 196 286	
	[1]) a) 144 899*) bzw.	[1]) a) 55 577*) bzw.
	[1]) 152 831*)	[1]) 152 831*)
durchschn. jährl.	[1]) 65 430	
	[1]) a) 48 300*) bzw.	[1]) a) 18 526*) bzw.
	[1]) 50 944*)	[1]) 50 944*)
1824.....	[2]) 38 766*)	
1826.....	[2]) 50 712*)	
1827.....	[2]) 55 254*)	
1828.....	[2]) 57 909*)	
1829.....	[2]) 48 653*)	
1830.....	[2]) 74 327*)	
1831.....	[2]) 60 336*)	
1832.....	[2]) 73 256*)	
1833.....	[2]) 50 898*)	
1834.....	[2]) 57 059*)	
1835.....	[2]) 69 494*)	
1836.....	[3]) 84 168*)	[3]) 78 102*)
	[3]) 42 350	[3]) 39 790
1837.....	[4]) (b) 202 255	
	[4]) 89 745*)	
	[3]) 89 207*)	[3]) 89 327*)
	[3]) 45 219	[3]) 53 733
1838.....	[4]) 90 510*)	
	[3]) 83 572*)	[3]) 90 512*)
	[3]) 39 958	[3]) 39 374
1839.....	[3]) 107 660*)	[3]) 111 292*)
	[3]) 40 006	[3]) 44 489
1840.....	[5]) a) 105 455	
	[5]) a) 83 105*)	
	[3]) 112 019*)	[3]) 126 958*)
	[5]) a) 49 835	
	[3]) 48 508	[3]) 58 801
1841.....	[6]) (a) 142 500 ca.	
	[3]) 133 484*)	[3]) 128 913*)
	[5]) 62 415	[5]) 57 218
	[3]) 61 952	[3]) 57 228
1842.....	[4]) b) 197 183	
	[7]) (a) 142 500 ca.	
	[3]) [4]) 140 966*)	[3]) 140 686*)
	[5]) 68 768	[5]) 57 645
	[3]) 69 819	[3]) 58 813
1843.....	[3]) [4]) 150 954*)	[3]) 149 879*)
	[5]) 67 463	[5]) 65 820
	[3]) 69 554	[3]) 66 108
1844.....	[4]) 167 304*)	
	[3]) 150 270*)	[3]) 167 304*)
	[5]) 63 270	[5]) 75 263
	[3]) 65 967	[8]) 76 668
1845.....	[4]) b) 235 500	
	[4]) 184 896*)	
	[3]) 181 112*)	[3]) 183 516*)
	[3]) 85 245	[3]) 93 914
1846 ...	[4]) 244 500	
	[8]) [4]) [3]) 196 200*)	[3]) 198 951*)
	[8]) [5]) c) 71 790	
	[5]) d) 69 473	[5]) 92 902
	[3]) 72 966	[3]) 93 906
1847 ...	[9]) [3]) 226 599*)	[9]) [3]) 251 315*)
	[5]) 92 693	[9]) e) 113 357
	[5]) 75 802	[5]) 116 423
	[9]) [3]) e) 78 005	[3]) 113 094
1848 ...	[10]) [9]) [3]) 186 917*)	[9]) [3]) 191 436*)
	[9]) [3]) e) 85 022	[9]) [3]) 108 578
1849 ...	a) [3]) 180 498*)	[9]) [3]) 183 627*)
		[9]) e) 94 949
	[9]) [3]) e) 80 347	[3]) 95 931
1850 ...	[9]) [3]) 203 079*)	[9]) [3]) 205 878*)
	[9]) [3]) e) 98 906	[9]) [3]) e) 101 637
1851 ...	[9]) 257 405	[9]) 271 686
	[9]) a) 226 005	[9]) a) 189 296
	[9]) e) 101 676	[9]) e) 125 471
	[9]) a) e) 101 406	[9]) a) 103 281
1852 ...	[9]) 307 226	[9]) 321 567
	[9]) a) 261 008	[9]) a) 246 239
	[9]) e) 129 545	[9]) e) 175 298
	[9]) a) e) 128 454	[9]) a) 156 804
1853 ...	[9]) 283 580	[9]) 304 323
	[9]) a) 246 338	[9]) a) 229 514
	[9]) e) 111 465	[9]) e) 153 461
	[9]) a) e) 111 465	[9]) a) 145 038
1854 ...	[9]) 337 142	[9]) 344 588
	[9]) a) 287 168	[9]) a) 278 853
	[9]) e) 158 775	[9]) e) 201 468
	[9]) a) e) 157 209	[9]) a) 186 072
1900 ...	[11]) 2 494 059	[11]) 2 538 044
	[11]) a) 2 353 300	[11]) a) 1 888 888
	[11]) 1 509 490	[11]) 1 085 223
	[11]) a) 1 399 519	[11]) a) 1 016 519
1905 ...	[11]) 3 350 198	[11]) 3 456 045
	[11]) a) 3 173 919	[11]) a) 2 656 877
	[11]) 1 919 817	[11]) 1 353 844
	[11]) a) 1 916 631	[11]) a) 1 310 453
1909 ...	[11]) 3 958 005	[11]) 3 959 478
	[11]) a) 3 773 645	[11]) a) 2 919 912
	[11]) 2 191 667	[11]) 1 567 235
	[11]) a) 2 191 667	[11]) a) 1 544 062

Anmerkungen:

*) Excl. Küstenfahrer. — Die öffentliche Statistik (9) kontrolliert die Tragfähigkeit der Küstenfahrt seit 1851 incl.

a) Beladene Schiffe. (1840 von J. H. W. Smidt nach dem angebrachten Güterquantum berechnet).

b) berhaupt in die Wesermündung (4), sonst (1) (2) (3) etc. in die Weser für Bremen bestimmt, liefen ein, u. v. v.

c) Incl. Levantefahrt.

d) Excl. Levantefahrt.

e) Die Heringsfischerei ist im Einklang mit der Berechnung von (3) abgerechnet. Die transatlantische Fahrt umfaßt bei (9) und (3) die Canarischen Inseln, Azoren, Capverdischen Inseln mit, ferner Grönlandsfang und Südseefang, bei (5) scheidet die Grönlandsfahrt aus und ist nur der Südseewalfang mit in die transatlantische Fahrt gezogen; die Levantefahrt ist als europäische Fahrt behandelt. (3) (9).

[1]) Berechnet aus einem handschriftlichen Verzeichniß der Schiffe, welche mit Ausschluß der Küstenfahrer in den Jahren 1818, 1819 und 1820 beladen, für Bremen bestimmt, auf der Weser angekommen und mit ganzer oder teilweiser Ladung expedirt worden sind. Bremer Staatsarchiv R. 11 e. — Handschriftliches Verzeichniß der Küstenfahrer, die in den Jahren 1817, 1818, 1819 und 1820 hier angekommen sind, nebst dem ungefähren Bestande ihrer Ladungen und ihrer Größe, Bremer Staatsarchiv R. 11 e.

[2]) G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes im Kgr. Hannover, Hann. 1836, S. 60.

[3]) Berechnungen aus den Listen des englischen Vicekonsuls Benjamin Pearkes in Bremen für seine Regierung: Return of vessels, arrived in and departed from the port of Bremen, im Bremer Staatsarchiv R. 11 e. — Ev. Listen seines Vorgängers George Ernest Papendiek vielleicht Grundlage der Marcardschen Zahlen.

[4]) Angaben des preußischen Konsuls Friedrich Ad. Delius in Bremen in einem Schreiben vom 8. Nov. 1847. Bremer Staatsarchiv R. 11 e.

[5]) J. H. W. Smidt, Übersicht der Brem. Seeschiffahrt in d. J. 1838, 1839 und 1840, bei C. Schünemann Bremen 1841, in d. J. 1841 und 1842, ebenda 1843; ders. in einer handschriftlichen Übersicht der 1843 und 1844 von außereuropäischen Häfen zu Bremen eingetroffenen und von Bremen dahin abgegangenen Schiffe. Bremer Staatsarchiv R. 11 e. Ferner derselbe, in Beilagen zu Nr. 937 vom 9. Januar 1847 bezw. zu Nr. 1254 vom 16. Januar 1848 der Weser-Zeitung; Carl Johann Klingenberg, in einer Beilage zu Nr. 2225 vom 30. Januar 1851 der Weser-Zeitung; u. s. w.

[6]) (Arnold Duckwitz), Der Bremische Handel in 1841, im Wöchentlichen Beiblatt zum (Kölner) Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe, 1843, 23. Febr. Nr. 8.

[7]) Zollvereinsblatt, redigirt von F. List, I. Jahrg., 1843, S. 140.

[8]) Handels-Archiv, hrsg. im Königl. Handels-Amt zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte, Berl. 1847, S. 351, 388.

[9]) Tabellarische Übersichten des Bremischen Handels, Jahrg. 1849, S. 63, 1850, S. 68, 69, 1851, S. 2, 3, 1852, S. 2, 3. 1854, S. 2, 3.

[10]) Gedruckte Übersicht von Schiffen auf der Weser angekommen, bezw. abgegangen, im Jahre 1848, dem in der Bibliothek der Bremer Handelskammer befindlichen Exemplar der Tabellarischen Übersichten des Brem. Handels, Jahrg. 1849 vorgeheftet.

[11]) Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrg. 1900, I. Heft, S. 3, 9, 1905, Zur Statistik des Schiffs- u. Warenverk. im J. 1905, S. 3, 9, 1909, Zur St. d. Sch.- u. Warenverk. i. J. 1909, S. 4, 5, 22, 23.

Gesamtreederei der Unterweser in den Jahren 1839 bis 1909.

Jahr ult. Dez.	Seeschiffe		Kähne u. Leichter bezw. spät. Flußschiffe		Jahr ult. Dez.	Seeschiffe		Kähne u. Leichter bezw. später Flußschiffe	
	Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.		Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.
1839.	[1]) u. [2]) 260	[1]) u. [2]) 43 374			1847.	[5]) u. [2]) a) 368	[5]) u. [2]) a) 81 621		
1840.	[3]) 302	[3]) 50 093	[3]) 185	[3]) 6 183		[9]) 373	[9]) 84 003	[9]) 292	[9]) 10 907
	[1]) u. [2]) a) 301	[1]) u. [2]) a) 50 363			1857.	[9]) 512	[2]) 171 458	[9]) 346	[7]) 14 697
1842.	[5]) 329	[3]) 57 938	[3]) u. [4]) 219	[3]) u. [4]) 7 857	1867.	[9]) 556	[9]) 223 588	[9]) 365	[9]) 18 866
	[5]) u. [2]) a) 333	[5]) u. [2]) a) 58 610			1877.	[9]) b) 519	[9]) b) 303 787	[9]) 243	[9]) 17 747
1844.	[5]) u. [2]) a) 339	[5]) u. [2]) a) 62 001			1887.	[9]) b) 537	[9]) b) 437 957	[9]) 251	[9]) 19 685
1845.	[6]) 342	[6]) 67 347	[6]) 259	[6]) 9 740	1897.	[9]) b) 733	[9]) b) 550 001	[9]) 285	[9]) 30 691
1846.	[7]) 351	[7]) 72 290			1900.	[9]) b) 825	[9]) b) 670 011	[9]) 274	[9]) 33 319
	[8]) 348	[8]) 72 747			1905.	[9]) b) 906	[9]) b) 762 679	[9]) 348	[9]) 46 247
					1907.	[9]) b) 1016	[9]) b) 897 756	[9]) 365	[9]) 63 187
					1908.	[9]) b) 1044	[9]) b) 904 557	[9]) 377	[9]) 63 676
					1909.			[9]) 377	[9]) 67 115

Anmerkungen:

a) Ohne die im Bau begriffenen.

b) Unter den Seeschiffen gezählte Seeleichter erscheinen: bremische: 1877: 9 v. 1793 R.-T., 1887: 45 v. 9610 R.-T., 1897: 92 v. 25 580 R.-T., 1900: 121 v. 38 311 R.-T., 1905: 119 v. 40 869 R.-T., 1907: 147 v. 55 270 R.-T., 1908: 154 v. 58 136 R.-T., 1909: 153 v. 58 072 R.-T.; oldenburgische: 1905: 1 v. 104 R.-T., 1907: 7 v. 1634 R.-T., 1908: 11 v. 2970 R.-T.; hannöversche: 1905: 2 v. 494 R.-T., 1907 u. 1908: 1 v. 178 R.-T. (9).

1) J. W. Wendt, bezw. H. Addicks u. J. W. Wendt, sp. D. Agenten d. Brem. See-Assec.-Comp. bezw. F. Hederich u. Joh. Köper, Verz. d. unt. Oldenb. u. Hann. Fl. fahr. See-Schiffe, f. d. J. 1840, 1841, 1843, 1845, 1848, 1849, 1853, 1857 etc., bei J. G. Heyse, sp. H. Strack, Bremen. Brem. Staatsarch. R. 11. e.

2) J. W. Wendt u. Nachf., Verzeichn. d. Brem. See-Schiffe, Assecur.-Liste etc., Brem. Staatsarch. R. 11. e.

3) J. H. W. Smidt, Übers. d. Brem. Seeschifff. a. a. O., Brem. St.-A. R. 11 e.

4) J. W. Wendt u. s. Nachf., Verzeichn. derj. Kähne u. L., d. unters. worden sind, f. 1843 u. 1851, Brem. St.-A. R. 11. e.

5) Fr. v. Reden, Vergl. Zusammenstellg. d. Grenz-Eing.-Abg. etc., Frkft. a. M. 1848, S. 98 ff.

6) Beilage zu Nr. 151 der Bremer Zeitung, 31. Mai 1846.

7) Handels-Marine d. Elbe u. Weser, A. d. Exp. d. Hbg.-Altonaer Telegr., Jan. 1847.

8) G. Oehlrich, D. d. Küste u. d. Binnenld. u. d. J. 1846, Hbg. 1847, S. 47.

9) Jahrb. f. br. Stat., Jg. 1905 u. 1909, Hdlsstat., S. 341 bezw. 369 ff.

Tab. 3 **Bremische Reederei in den Jahren 1778 bis 1909.**

Jahr Ende Dez.	Seeschiffe: Zahl	Seeschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.	Seeschiffe: Durchschnittsgröße Reg.-To.
1778	[1]) a) 119	[1]) a) 14 781	[1]) 124
		[1]) a) 22 172	[1]) 186
1796	[2]) 141	[2]) 22 140	[2]) 157
	[2]) b) 139	[2]) b) 21 525	[2]) 155
1797	[2]) 151	[2]) 23 595	[2]) 155
1798	[2]) 168	[2]) 25 208	[2]) 150
	[2]) b) 166	[2]) b) 24 893	[2]) 150
1799	[1]) [3]) 179	[1]) 28 829	[2]) 161
		[3]) 28 950	[3]) 164
	[2]) 177	[2]) 29 237	[2]) 165
1800	[2]) 177	[2]) 28 145	[2]) 159
	[2]) b) 176	[2]) b) 27 935	[2]) 159
1801	[2]) 179	[2]) 27 014	[2]) 151
	[2]) b) 178	[2]) b) 26 804	[2]) 151
1802	[2]) 168	[2]) 26 454	[2]) 158
	[2]) b) 166	[2]) b) 26 132	[2]) 157
1803	[2]) 171	[2]) 26 682	[2]) 156
1804	[2]) 172	[2]) 27 932	[2]) 162
1805	[2]) 179	[2]) 28 704	[2]) 160
	[2]) b) 177	[2]) b) 28 344	[2]) 160
1806	[2]) 174	[2]) 28 635	[2]) 165
	[2]) b) 172	[2]) b) 28 035	[2]) 163
1814	[3]) 118	[3]) 18 840	[2]) 160
	[2]) 106	[2]) 17 169	[2]) 162
	[2]) c) 111		
1815	[2]) 119	[2]) 19 472	[2]) 164
1816	[2]) 128	[2]) 19 503	[2]) 152
1817	[2]) 126	[2]) 20 987	[2]) 167
1818	[2]) 103	[2]) 17 544	[2]) 170
1819	[2]) 95	[2]) 15 888	[2]) 167
1820	[2]) 99	[2]) 16 608	[2]) 168
1821	[2]) 104	[2]) 16 836	[2]) 162
1822	[2]) 101	[2]) 16 536	[2]) 164
1823	[2]) 102	[2]) 15 845	[2]) 155
1824	[2]) 92	[2]) 14 484	[2]) 157
1825	[3]) 100*)	[3]) 14 760*)	[2]) 148
	[2]) 90	[2]) 14 046	[2]) 156
1826	[2]) 95	[2]) 14 678	[2]) 154
	[4]) 87	[4]) 13 229	[4]) 152
1827	[2]) 98	[2]) 15 599	[2]) 160
1828	[2]) 109	[2]) 18 020	[2]) 165
1829	[2]) 109	[2]) 18 374	[2]) 169
1830	[2]) 116	[2]) 19 494	[2]) 168

An der Unterweser beheimatete oldenb. u. hannov. (preuss.) Reederei i. d. J. 1828 bis 1909.

Jahr ult. Dez.	Oldenburg: Seeschiffe: Schiffe	Oldenburg: Seeschiffe: Reg.-To.	Oldenburg: Kähne u. Leichter bzw. sp. Flußsch.: Schiffe	Oldenburg: Kähne u. Leichter bzw. sp. Flußsch.: Reg.-To.	(Provinz) Hannover: Seeschiffe: Schiffe	(Provinz) Hannover: Seeschiffe: Reg.-To.	(Provinz) Hannover: Kähneu. Leichter bzw. sp. Flußsch.: Schiffe	(Provinz) Hannover: Kähneu. Leichter bzw. sp. Flußsch.: Reg.-To.
1828	[25]) q) (206)	[25]) q) (6 885)						
	[26]) q) (202)	[26]) q) (6 710)						
1836	[7]) r) 55	[7]) r) 4 005						
1839	[27]) 72	[27]) 6 069						
	[28]) 65	[28]) 5 042	[28]) (143)	[28]) (2967)	[27]) 12	[27]) 1 530		
	[28]) [67]							
1840	[3]) [27]) 92	[3]) [27]) 8 550	[2]) 52	[3]) 1823	[3]) [27]) 11	[3]) [27]) 1478	[3]) 17	[3]) 578
	[29]) 91	[29]) 7 189						
1842	[3]) 104	[3]) 9 923			[3]) [27]) 15	[3]) 1 710		
	[27]) 105	[27]) 9 917	[27]) 61	[27]) 1800		[27]) 1 707	[27]) 62	[27]) 2 091
1844	[27]) 103	[27]) 10 188			[27]) 18	[27]) 2 902		
1845	[17]) 98	[17]) 9 919	[17]) 91	[17]) 2766	[17]) 21	[17]) 3 342	[17]) 65	[17]) 2 351
		[25]) s) (185)						
1846	[25]) [26]) q) (287)	[25]) [26]) q) (14592)						
	[20]) 105	[20]) 10 260	[25]) (184)		[20]) 22	[20]) 3 500		
	[7]) 97	[7]) 10 634	[25]) s) (191)					
1847	[25]) q) (285)	[25]) q) (14 639)						
	[23]) [27]) 104	[27]) 11 568	[23]) 108	[23]) 3 164	[23]) [27]) 23	[23]) [27]) 3603	[23]) 70	[23]) 2 613
		[23]) 11 583	[25]) s) (191)					
	[25]) q) (298)	[25]) q) (16 067)						
1857	[23]) 204	[23]) 41 634	[23]) 152	[23]) 4 422	[23]) 29	[23]) 6 191	[23]) 73	[23]) 2 925
1867	[23]) 190	[23]) 40 295	[23]) 175	[23]) 5 816	[23]) 60	[23]) 15 866	[23]) 60	[23]) 2 706
1877	[23]) 181	[23]) 54 764	[23]) 90	[23]) 4 065	[23]) 64	[23]) 32 991	[23]) 49	[23]) 2 454
1887	[23]) 146	[23]) 74 601	[23]) 98	[23]) 4 647	[23]) 47	[23]) 38 438	[23]) 43	[23]) 2 392
1897	[23]) 187	[23]) 76 911	[23]) 84	[23]) 2 874	[23]) 74	[23]) 22 958	[23]) 23	[23]) 734
1900	[23]) 186	[23]) 66 581	[23]) 70	[23]) 2 804	[23]) 68	[23]) 20 161	[23]) 23	[23]) 854
1905	[23]) 178	[23]) 47 547	[23]) 79	[23]) 3 351	[23]) 99	[23]) 19 336	[23]) 29	[23]) 1 035
1907	[23]) 183	[23]) 47 716	[23]) 71	[23]) 2 945	[23]) 103	[23]) 9 212	[23]) 29	[23]) 1 052
1908	[23]) 201	[23]) 48 880	[23]) 72	[23]) 2 778	[23]) 113	[23]) 9 868	[23]) 34	[23]) 1 247
1909			[23]) 66	[23]) 4 240			[23]) 31	[23]) 997

Unterweser-Kähne: Zahl	Unterweser-Kähne: Reg.-To.	Oberweserschiffe: Böcke Zahl	Oberweserschiffe: Achterhänge Zahl	Oberweserschiffe: Bullen Zahl	Oberweserschiffe: Zusammen Zahl	Oberweserschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.
[2]) 46	[2]) 1 596					
[2]) 46	[2]) 1 596					
[2]) 48	[2]) 1 635					
[2]) 48	[2]) 1 652					
[2]) 46	[2]) 1 616					
[2]) 46	[2]) 1 590					
[2]) 48	[2]) 1 671					
[2]) 49	[2]) 1 703					
[2]) 50	[2]) 1 748					
[2]) 51	[2]) 1 889	[2])15	[2])12	[2])28	[2])55	[2])3 720
bezw.	bezw.					
[2]) d) 58	[2]) d) 2 126					
[2]) 52	[2]) 1 922	[2])16	[2])13	[2])28	[2])57	[3])3 871
bezw.	bezw.					
[2]) d) 59	[2]) d) 2 159					
[2]) 53	1 959	[2])16	[2])13	[2])28	[2])57	[2])3 871
bezw.	bezw.					
[2]) d) 60	[2]) d) 2 196					
[2]) 57	[2]) 2 075	[2])16	[2])13	[2])29	[2])58	[2])3 877
bezw.	bezw.					
[2]) d) 64	[2]) d) 2 312					
[2]) 58	[2]) 2 109	[2])16	[2])13	[2])29	[2])58	[2])3 877
bezw.	bezw.					
[2]) d) 65	[2]) d) 2 346					
[2]) 62	[2]) 2 235	[2])16	[2])13	[2])29	[2])58	[2])3 877
bezw.	bezw.					
[2]) d) 69	[2]) d) 2 472					
[2]) 64	[2]) 2 318	[2])16	[2])13	[2])29	[2])58	[2])3 877
bezw.	bezw.					
[2]) d) 69	[2]) d) 2 477					

Bemerkungen

[2]) Dazu 7 Heringsbuysen und 5 Grönlandsfahrer, ohne Lastenangabe.

[2]) Dazu 7 Heringsbuysen, ohne Lastenangabe.

[2]) Dazu 7 Heringsbuysen, ohne Lastenangabe.

[2]) Dazu 9 Heringsbuysen, u. 1 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.

[2]) Dazu 9 Heringsbuysen, u. 2 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.

[2]) do.

[2]) do.

[2]) do.

[2]) do.

[2]) do.

[2]) do.

[3]) Incl. 10 Heringsbuysen, zus. etwa 600 Reg.-T. groß.*)

[2]) Dazu 9 Heringsbuysen u. 2 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.

[2]) do.

[2]) do.

[2]) do.

Tab. 3 (Fortsetzung)

Jahr Ende Dez.	Seeschiffe			Unterweser-Kähne (Flußleichter, zum Teil auch für Küstenfahrt qualifiziert)		Oberweserschiffe					Bemerkungen
	Zahl	Tragfähigkeit	Durchschnittsgröße	Zahl	Tragfähigkeit	Böcke	Achterhänge	Bullen	Zusammen	Tragfähigkeit	
		Reg.-To.	Reg.-To.		Reg.-To.	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl	Reg.-To.	
1831	[2]) 116	[2]) 20 142	[2]) 173	[2]) 67 bezw. [2]) d) 72	[2]) 2 487 bezw. [2]) d) 2 648	[2]) 16	[2]) 13	[2]) 29	[2]) 58	[2]) 3 877	[2]) Dazu 3 Heringsbuysen u. 2 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.
1832	[2]) 128	[2]) 22 490	[2]) 176	[2]) 71 bezw. [2]) d) 76	[2]) 2 537 bezw. [2]) d) 2 697	[2]) 17	[2]) 14	[2]) 25	[2]) 56 [5]) 54	[2]) 3 896 [5]) 3 825	[2]) Dazu 3 Heringsbuysen u. 1 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.
1833	[2]) 126	[2]) 22 134	[2]) 176	[2]) 73 bezw. [2]) d) 78	[2]) 2 706 bezw. [2]) d) 2 868	[2]) 21	[2]) 14	[2]) 27	[2]) 62	[2]) 4 268	[2]) do.
1834	[2]) 135	[2]) 24 864	[2]) 184	[2]) 77 bezw. [2]) d) 82	[2]) 2 948 bezw. [2]) d) 3 142	[2]) 21	[2]) 14	[2]) 27	[2]) 62	[2]) 4 268	[2]) do.
1835	[2]) 132	[2]) 24 822	[2]) 188	[2]) 80 bezw. [2]) d) 85	[2]) 3 000 bezw. [2]) d) 3 345	[2]) 21	[2]) 13	[2]) 25	[2]) 59	[2]) 4 082	[2]) do.
		[6]) 24 696	[2]) 187								
1836	[2]) 131	[2]) 24 827	[2]) 190	[2]) 79 bezw. [2]) d) 83	[2]) 3 027 bezw. [2]) d) 3 392	[2]) 21	[2]) 13	[2]) 25	[2]) 59	[2]) 4 082	[2]) Dazu 2 Heringsbuysen u. 2 Unterweserdampf., ohne Lastenangabe.
	[6]) [7]) 129	[7]) 26 207	[7]) 203								
		[6]) 24 588	[6]) 191								
1837	[3]) 134	[3]) 25 080	[3]) 187	[2]) 82 bezw. [2]) d) 86	[2]) 3 251 bezw. [2]) d) 3 392	[2]) 23	[2]) 13	[2]) 26	[2]) 62	[2]) 4 216	[2]) do.
	[4]) [2]) 139	[2]) 25 881	[2]) 186								
		[4]) 25 896	[4]) 186								
1838	[3]) [8]) 144	[3]) 28 275	[3]) 196	[2]) 82 bezw. [2]) d) 88	[2]) 3 401 bezw. [2]) d) 3 542	[2]) 20	[2]) 12	[2]) 22	[2]) 54 [5]) 53	[2]) 3 677 [5]) 3 870	[2]) do.
		[8]) 28 110	[8]) 195								
	[5])[4])[2]) e) 151	[5]) e) 29 675	[5]) 197	[2]) 86	[2]) 2 850						
		[4]) 29 208	[4]) 193								
		[2]) 29 679	[2]) 197								
	[4]) 150	[4]) 29 927	[4]) 200								
1839	[8]) [3]) b) 176	[3]) b) 35 775	[3]) 203								[2]) do.
	[2]) 194	[2]) 39 533	[2]) 204	[2]) 84 bezw. [2]) d) 87	[2]) 3 705 bezw. [2]) d) 3 827						
	[8]) [6]) e) 188	[6]) 38 400	[6]) 204	[6]) 86	[6]) 3 579						
		[8]) b) 35 918	[8]) 191								
		[8]) f) 38 325	[8]) 204								
1840	[10]) [9]) [3]) e) 199	[9]) [3]) e) 40 065	[9]) 201								[2]) do.
		[10]) [3]) g) 40 163	[10]) 202	[2]) 86 bezw. [3]) [2]) d) 88	[2]) 3 686 bezw. [3])[2]) d) 3783						
	[2]) 212	[2]) 43 671	[2]) 206								
	[8]) 208	[8]) 42 765	[8]) 206								
	[8]) b) 198	[8]) b) 40 335	[8]) 204								
1841	[2]) 225	[2]) 48 006	[2]) 213	[2]) 88 bezw. [2]) d) 92	[2]) 3 846 bezw. [2]) d) 3 945						[2]) do.
	[11]) 210	[11]) 44 790	[11]) 213								
	[10]) 211	[10]) 40 365	[10]) 191								
		[12]) e) 46 785	[12]) 227								
	[12]) [8]) e) 215	[8]) i) 46 650	[8]) 217								
	[8]) b) 210	[8]) b) 44 954	[8]) 214								
1842	[2]) 226 bezw. [2]) k) 227	[2]) 48 522	[2]) 215	[2]) 89 bezw. [2]) d) 96	[2]) 3 844 bezw. [2]) d) 4 031						[2]) Dazu 4 Flußdampfer ohne Lastenangabe.
	[11]) 213	[2]) k) 48 605	[2]) 214								
	[10]) [3]) b) 210	[11]) 46 965	[11]) 221								
	[8]) 213	[10]) [3]) b) 46 305	[10]) 221								
	[8]) l) 215	[8]) b) 46 986	[8]) 221								
	[13]) 212	[8]) l) 47 289	[8]) 220								
		[13]) 46 904	[13]) 221								
1843	[2]) 221	[2]) 49 134	[2]) 222	[15]) 89 bezw. [15]) d) 96	[15]) 3 777 bezw. [15]) d) 3 966						[2]) Dazu 5 Flußdampfer, ohne Lastenangabe.
	[10]) [9]) [11]) [8]) [14]) b) 212	[10]) [9]) [11]) [8]) [14]) b) 47 678	[11]) [14]) 225								

Tab. 3 (Schluß)

Jahr Ende Dez.	Seeschiffe: Zahl	Seeschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.	Seeschiffe: Durchschnittsgröße Reg.-To.	Unterweser-Kähne bezw. Küsten- und Leichterfahrzeuge bezw. Flußschiffe: Zahl	Unterweser-Kähne bezw. Küsten- und Leichterfahrzeuge bezw. Flußschiffe: Tragfähigkeit Reg.-To.	Bemerkungen
1844	[2]) 224 [8]) [10]) [14]) [11])[16]) 218	[2]) 50 402 [8]) [10]) [11]) [16]) 48 911 [14]) 48 914	[2]) 225 [11])[14])225			[2]) Dazu 4 Flußdampfer, ohne Lastenangabe.
1845	[17]) [11]) [14]) 223*) [18])[10]) 218 [19]) 222	[17])[11])[14]) 54 086*) [18]) 48 642 [10]) 52 253 [19]) 59 736	[11])[14])243 [18])[10])240 [19]) 269	[17]) 103	[17])4 623	[2]) Dazu 7 Dampfer (darunter 5 Seedampfer), ohne Lastenangabe. [17]) Dazu 4 eiserne Seedampfer u. 3 Dampfer von der Unterweser.*)
1846	[6]) [11]) [7]) [18]) [19]) 225 [8]) [14]) 227 [20]) 224	[6]) [11]) [18]) 58 065 [7]) 61 877 [20]) 59 588 [20]) 58 530 [19])[8])b) 58 988	[11]) 258 [14]) 256 [20]) 263 [20]) 261 [19]) [8]) 263	[6]) 108	[6])4 860	[6]) [2]) m) Dazu 8 Dampfer (darunter 3 Seedampf.), ohne Lastenangabe [18]) von zus. 450 Pferdekr.
1847	[8]) [11]) [14]) 246	[11]) 68 235 [14]) 68 573 [21]) 68 817 [8]) n) 68 543 [8]) 68 603	[11])[14])279	[21]) 114*)	[21])5 576*)	[2]) do. [21]) Incl. Flußdampfer.*)
1848	[8]) [11]) [14]) n) 237	[8]) [11]) [14]) o) 68 235	[11])[14])288			[2]) Dazu 8 (3 See-)Dampfer, ohne Lastenangabe.
1849	[11])[14]) 186	[11]) [14]) 54 338	[11])[14])292			[2]) Dazu 5 Flußdampfer, ohne Lastenangabe.
1850	[11]) 219 [14]) 238	[11]) 67 340 [14]) 72 837	[11]) 308 [14]) 306	[15]) 97 bezw. [22]) 113	[15])4 539 bezw. [22])5 130	[22]) [2]) p) do.
1851	[11]) e) 237 [14]) 243	[11]) e) 75 350 [14]) 76 400	[11]) 318 [14]) 315	[11]) 112 [11]) (46)	[11])5 295 [11])(2420)	[2]) do.
1852	[14])[11]) 239 [21]) 240 [8]) 243	[11]) [14]) 78 072 [21]) 78 852 [8]) 78 762	[11])[14])327	[11]) 112 [11]) (49) [21]) 121*)	[11]) 5295 [11])(2633) [21]) 6284*)	[2]) Dazu 5 bezw. 6 Flußdampfer. [21]) incl. Flußdampfer.*)
1853	[11]) 241*) [14]) 243	[11]) 87 677*) [14]) 88 097	[11]) 365 [14]) 369	[11]) 111 [11]) (50)	[11]) 5300 [11])(2592)	[11]) Incl. 2 See-(Amerika-) Dampfer von zusamm. 3248 Reg.-T.*)
1854	[11]) 251*) [14]) [8]) 252	[11]) 95 524*) [14]) [8]) 95 810	[11]) 381 [14]) 380	[11]) 98 [11]) (43)	[11]) 4695 [11])(2180)	[11]) do.*) — Im folg. Seedampfer stets eingerechnet. —
1857	[23]) 279	[23]) 123 633	[23]) 444	[11]) 108 [21]) 121*)	[11]) 6705 [21]) 8141*)	[21]) Incl. Flußdampfer.*)
1862	[23]) 277	[23]) 133 662	[23]) 483	[11]) 117 [21]) 131*)	[11]) 9426 [21]) 10895*)	[21]) Incl. Flußdampfer.*)
1867	[23]) 306	[23]) 167 427	[23]) 547	[21]) 110 [21]) 128*)	[21]) 9324 [21]) 11294*)	[21]) Incl. Flußdampfer.*) — I. f. a. incl. Flußd. —
1872	[23]) 252	[23]) 174 266	[23]) 692	[23]) 152	[23])14425	— In neuerer Zeit sind die Bremer Oberweserschiffe mit in dem Ansatz der Unterweserschiffe enthalten, zumal die Trennung auch faktisch insofern nicht mehr besteht, als die Oberweserschiffe bis Bremerhv. heruntgh.[24])
1877	[23]) 274	[23]) 216 032	[23]) 789	[23]) 104	[23]) 11228	
1882	[23]) 344	[23]) 299 397	[23]) 871	[23]) 83	[23]) 8593	
1887	[23]) 344	[23]) 324 918	[23]) 945	[23]) 110	[23]) 12646	
1892	[23]) 405	[23]) 406 172	[23]) 1003	[23]) 150	[23]) 19490	
1897	[23]) 472	[23]) 450 132	[23]) 954	[23]) 178	[23]) 27083	
1900	[23]) 571*)	[23]) 583 269*)	[23]) 1022	[23]) 181	[23]) 29661	[23]) Davon 312 Seedampf. v. 375 483 R.-T. (durchschnittlich 1204 R.-T.*)
1902	[23]) 613	[23]) 646 914	[23]) 1055	[23]) 178	[23])28 812	
1905	[23]) 629*)	[23]) 695 796*)	[23]) 1106	[23]) 240	[23])41 861	[23]) Davon 390 Seedampf. v. 517 211 R.-T. (durchschnittlich 1326 R.-T.*)
1907	[23]) 730	[23]) 840 828	[23]) 1152	[23]) 265	[23])59 190	
1909	[23]) 722*)	[23]) 851 234*)	[23]) 1179	[23]) 280	[23])61 878	[23]) Davon 486 Seedampf. v. 711 913 R.-T. (durchschnittlich 1465 R.-T.*)

Anmerkungen zur oldenburgischen und hannoverschen Reederei.

(Seite 6.)

q) Schiffe des oldenb. Wesergebiets von $7^1/_2$ Reg.-To. und mehr (25) (26).

r) Umfaßt Stedingen, Elsfleth und Brake (7).

s) Oldenb. Kähne überhaupt, mit den meist nicht versicherten des oldenburg. Weser-Jadehäfen-Verkehrs (oldenb. Kähne durchschn. 24 Reg.-To. groß) (25).

Anm. [3]) [7]) [17]) [23]) siehe weiter unten zur Haupttabelle von der Bremer Reederei.

[25]) (v. Berg?), Z. Stat. d Oldenb. Rhed., Blätter f. Stadt u. Land, Beiblatt z. Oldenb. Ztg., Nr. 40, 1851, 5. Okt., S. 168.

[26]) Strackerjan, Die Old. Handelsflotte, Verhdlg. d. Oldenb. Gew.-u. Hdls.-Ver., Bd. II., 7. Stück, 1846, Dez., S. 116 ff.

[27]) J. W. Wendt, bezw. H. Addicks und J. W. Wendt, sp. D. Agenten d. Brem. See-Assec.-Comp. bzw. F. Hederich und Joh. Köper, Verzeichn. d. unt. Oldenb. u. Hannov. Flagge (v. d. Weser) fahrend. See-Schiffe, f. d. J. 1840, 1841, 1843, 1845, 1848, 1849, 1853, 1857 etc., bei J. G. Heyse, sp. H. Strack, H. M. Hauschild, Bremen. Brem. Staatsarch. R. 11, e.

[28]) Berechnet a. e. handschr. Verzeichn. d. Oldenb. See- u. Fahnschiffe i. J. 1839. Brem. St.-A. R. 11. e.

[29]) Verz. d. u. Oldenb. Fl. v. d. Weser fahr. See-Schiffe, angef. Juli 1840, z. bek. i. Wasserschouts-Bureau zu Brake. Brem. St.-A. R. 11 e

Anmerkungen:

a) Bei Heineken (1) steht Kommerzlast, was der höheren Ziffer entspricht, er vergleicht damit die Zahl von 1799, wo er nur die Ziffer ohne Beisetzung von Last oder Kommerzlast setzt, indem er sagt, daß zwar nicht so sehr die Zahl der Schiffe, wohl aber sehr die Größe der Schiffe sich vermehrt habe. Die Zahl von 1799 muß nach den Angaben des Adreßbuchs (2) und von J. H. W. Smidt (3) als Roggenlast à 4000 Pfund interpretiert werden, danach müßte die Heinekensche Zahl von 1778 auch Roggenlast sein, wenn eine Vergrößerung der Schiffe eingetreten sein soll.

b) Ohne die auf Stapel liegenden Schiffe.

c) Mit den 5 Grönlandsfahrern, für die keine Lasten angesetzt sind (2).

d) Mit den Vegesacker, seit 1841 auch Bremerhavener, seit 1842 ferner den Lesumbroker Kähnen zusammen.

e) Zu ult. 1838 schätzt Fr. v. Reden (5) den Wert der Bremer Seeschiffsflotte auf mehr als 7 Millionen Mark, J. H. W. Smidt schlägt in seiner ersten Tabelle (3) das in den bremischen Schiffen angelegte Kapital zu 1840 auf ca. 13½ Millionen Mark an, Arnold Duckwitz (12) schätzt das in der Bremer Reederei investierte Kapital zu 1841 auf ca. 17 Millionen Mark, die letzte Summe gibt auch 1852 (Otto Gildemeister), Die Freie Stadt Bremen, in der Gegenwart, im VIII. Bde., S. 257.

f) Mit den auf Stapel liegenden Schiffen, bezw. 10 Seeschiffen von 2213 Reg.-To. weiter, die weniger vorgeschritten sind (8).

g) Zuwachs durch neue Messung von J. H. W. Smidt, in seiner zweiten Übersicht von 1843, angegeben (3).

h) Etwa 100 Küstenfahrer à 38 bis 45 Reg.-To. (12).

i) Davon im Bau 5 Schiffe von 1852 Reg.-To. (8).

k) Mit einer Heringsbuyse von 83 Reg.-To.

l) Fertig auf dem Helgen 2 Schiffe von 303 Reg.-To., diese sind eingerechnet. Dazu kommen noch 12 Schiffe von 1925 Reg.-To. auf den Helgen noch ohne Namen oder unverkauft.

m) Außer den 7 bis 8 Böten der Vereinten Oberweser-Dampfschiffahrts- und der Hunte- und Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, von denen die meisten Aktien ebenfalls in Bremen sind (18).

n) Davon 5 Schiffe, 2093 Reg.-To., im Bau, laufen nächstens ab (8).

o) Davon 1 Schiff, 780 Reg.-To., auf Stapel (8).

p) Hinzukommen eventuell noch die drei Dampfer der Hunte- und Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (22). Vergl. a. Anm. (m).

1) C. A. Heineken, Gesch. d. freyen Hansestadt Bremen (Orig.-Manuskript, Bremer Stadtb. Brem. a. 998), 1812, S. 270.

2) Aus den Schiffsmatrikeln der Bremer Adreßbücher berechnet.

3) J. H. W. Smidt, Übersicht der Bremischen Seeschiffahrt in den Jahren 1838, 1839 und 1840, in den Jahren 1841 und 1842, bei C. Schünemann, Bremen 1841 und 1843. Handelskammerbibliothek, Brem. Staatsarchiv R. 11 e.

4) Bremer Staatsarchiv R. 11 e., handschriftlich.

5) Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, II. Abt., Hannover 1839, S. 110, 117.

6) Nach handschriftlicher Mitteilung des preußischen Konsuls Friedrich Adolph Delius in Bremen an Syndikus J. H. W. Smidt vom 8. November 1847. Bremer Staatsarchiv R. 11 e.

7) Fr. v. Reden, Vergleichende Zusammenstellung der Eingangs-Abgaben etc., im Auftrage des Volkswirthschafts-Ausschusses d. d. Reichsversammlung bearbeitet, Frankfurt a. M. 1848, S. 98, 99.

8) J. W. Wendt, Verzeichniß der Bremischen See-Schiffe für die Jahre 1840, 1841, 1842, 1843, 1845; Die Agenten der Bremer See-Assekuranz-Compagnien, Verzeichniß der Bremischen See-Schiffe für die Jahre 1848, 1849; Assecuradeurs-Liste von See-Schiffen für das Jahr 1850; F. Hederich, Joh. Köper, Assecuradeurs-Liste von See-Schiffen f. d. J. 1851; dieselben, Verzeichniß der von der Weser fahrenden See-Schiffe f. d. J. 1853; dieselben, Verzeichniß der Bremer See-Schiffe f. d. J. 1855, 1856, 1857, 1858, 1859, 1860; — gedruckt bei J. G. Heyse, später bei Heinrich Strack, Bremen. Bremer Staatsarchiv R. 11 e.

9) Das Zollvereinsblatt, I. Jahrg., 1843, S. 30, II. Jahrg., 1844, S. 940.

10) Ad. Soetbeer, Über Hamburgs Handel, III. Teil, Hamburg 1846, S. 119.

11) Tabellarische Übersichten des Bremischen Handels, Jahrg. 1850, S. 70, Jahrg. 1854, S. 209, etc.

12) (Arnold Duckwitz), Der Bremische Handel in 1841, Wöchentl. Beilage des (Kölner) Allgem. Organs für Handel u. Gewerbe, 1842, 23. Febr., Nr. 8.

13) Hessisches Volksblatt, 1843/1844, Nr. 23, S. 94.

14) Jahresbericht der Handelskammer in Bremen für 1878, S. 27, 28.

15) J. W. Wendt bezw. F. Hederich und Joh. Köper, Verzeichniß derjenigen Kähne oder Lichterfahrzeuge, welche auf Veranlassung der hiesigen (See-)Assecuranz-Compagnien untersucht und numeriert worden und deren Tauglichkeit für das Jahr 1843 — bezw. f. d. J. 1851 — anerkannt ist etc., gedruckt bei J. G. Heyse, Bremen. Bremer Staatsarchiv R. 11 e.

16) Die Verhandlungen des zum 2. April 1848 zusammenberufenen vereinigten Landtags, zusammengestellt von E. Bleich, Berlin 1848, Teil I, S. 713 ff.

17) Total-Übersicht des Rhedereibetriebs im nördlichen Deutschland, Beilage zu Nr. 151 der Bremer Zeitung, 31. Mai 1846.

18) Handels-Archiv, hrsg. im Kgl. Handels-Amte zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte, S. 336.

19) George Oehlrich, Die deutsche Küste und das Binnenland oder Deutschlands Handelslage um das Jahr 1846, Hamburg 1847, S. 47.

20) Handelsmarine der Elbe und Weser, aus der Expedition des Hamburg-Altonaer Telegraphen, (Hamburg), Januar 1847.

21) Jahrbuch für die amtliche Statistik des Bremischen Staats, I. Jahrg. usw., 1867 ff.

22) Rhedereien der Weser, Weser-Zeitung, Nr. 2207, 8. Januar 1851.

23) Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrg. 1877, I. Heft, S. 274 ff., 1884, I. H., S. 274 ff., 1888, I. H., S. 266 ff., 1892, I. H., S. 270 ff., 1898, I. H., S. 279 ff, 1900, I. H., S. 294 ff.. 1901, I. H., S. 319 ff., 1905, Zur Stat. des Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1905, S. 340 ff.. 1906, Zur allg. Statistik d. J. 1901—1905, S. 97, 1908, Zur Stat. des Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1908, S. 357 ff., 1909, Zur Stat. des Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1909, S. 368 ff.

24) Mitteilung des Bremischen Statistischen Amts.

Tab. 4 **Bremische Ausfuhr land- und flußwärts nach Versandbezirken und Mengen**

Jahr		Oberweserverkehr von Bremen							
	a)	nach Münden etc. a)		nach Hameln etc. a)	nach Minden etc. a)	nach Celle a)	nach Hannover a)	nach Verden a)	nach Hoya, Nienburg etc. a)
1816		[1]) 90 561		[1]) 5 525	[1]) 20 270	[1]) 28 056	[1]) 23 512		
1817		[1]) 102 156		[1]) 7 310	[1]) 22 746	[1]) 23 472	[1]) 19 103		
				[1]) (6 951)	[1]) (24 680)				
1818		[1]) 96 386		[1]) 9 182	[1]) 16 152	[1]) 21 792	[1]) 15 591		
		[1]) (95 936)		[1]) (9 243)					
1819		[1]) 83 907		[1]) 17 151	[1]) 19 379	[1]) 23 844	[1]) 21 803		
1820		[1]) 76 427		[1]) 17 409	[1]) 17 043	[1]) 28 081	[1]) 23 458		
1821		[1]) 60 518		[1]) 14 249	[1]) 14 745	[1]) 21 831	[1]) 18 690		
1822		[1]) 68096	In Münden kamen aus verschiedenen Orten an:	[1]) 12 959	[1]) 14 741	[1]) 22 427	[1]) 19 427		
1823		[1]) 59508		[1]) 10 854	[1]) 15 356	[1]) 22 779	[1]) 16 212		
1824		[1]) 43206		[1]) 11 537	[1]) 19 601	[1]) 12 137	[1]) 10 015		
1825		[1]) 59210		[1]) 11 981	[1]) 31 905	[1]) 13 161	[1]) 13 441		
						[3]) 13 770	[3]) 14 175		
		[4]) 59130		[4]) 14 489	[4]) 31 614	[4]) 13 776	[4]) 14 181		
	Mit Schiffern außer der Reihe Zusammen		[3]) 53744						
1826		[1]) 61559		[1]) 13 268	[1]) 41 754	[1]) 16 330	[1]) 17 154		
						[3]) 17 250	[3]) 18 750		
		[4]) 62034		[4]) 24 737	[4]) 34 559	[4]) 17 277	[4]) 18 70[illegible]		
	Mit Schiffern außer der Reihe Zusammen		[3]) 48344						
1827		[1]) 64509		[1]) 15 920	[1]) 42 296	[1]) 18 640	[1]) 15 576		
						[3]) 18 810	[3]) 16 320		
		[4]) 64734		[4]) 29 258	[4]) 30 126	[4]) 18 812	[4]) 16 326		
	Mit Schiffern außer der Reihe Zusammen		[3]) 51690						
1828		[1]) 76968		[1]) 16 125	[1]) 51 620	[1]) 21 912	[1]) 21 117		
						[3]) 22 200	[3]) 23 400		
		[4]) 78800		[4]) 31 800	[4]) 37 712	[4]) 22 197	[4]) 23 388		
	Mit Schiffern außer der Reihe Zusammen		[3]) 61256						
1829		[1]) 76422		[1]) 18 749	[1]) 52 350	[1]) 17 175	[1]) 18 805		
			[3]) 59034			[3]) 17 400	[3]) 20 100		
1830		[1]) 106517		[1]) 24 840	[1]) 65 139	[1]) 21195	[1]) 30804		
	Außerreihegüter.....	[1]) 9 516		[1]) 14 779	[1]) 10 205	[1]) 4297	[1]) 17337		
	Zusammen	[3])	100 172			[3]) 24765	[1]) 49515		
1831		[1]) 111246		[1]) 18 825	[1]) 28 635	[1]) 20022	[1]) 28632		
			[3]) 82301			[3]) 28950	[3]) 45600		
1832		[1]) 102389		[1]) a) 102 526 ca.		[1]) 22747	[1]) 31257	[3]) 4500 durchschnittlich jährlich	
		ca.	[3]) 85704			[3]) 31425	[3]) 48150		
1833		[1]) 63000		[1]) 27000	[1]) a) 90 000 ca.	[1]) 16 500	[1]) 28 500		
			[3]) 76020			[3]) 17 940	[3]) 33 150		
1834		[1]) 43420		[1]) 32400	[1]) a) 87 750 ca.	[1]) 25 800	[1]) 21 300		
			[3]) 64473			[3]) 26 100	[3]) 22 980		
1835		[1]) 53382		[1]) 37427	[1]) a) 85 163 ca.	[1]) 20 865	[1]) 16 641		
			[3]) 68714			[3]) 21 615	[3]) 20 625		
1836		[1]) 42782		[1]) 27750	[1]) a) 71 136 ca.	[1]) 15 864	[1]) 14 693		
			[3]) 54804			[3]) 18 585	[3]) 21 420		
1837		[1]) 63848		[1]) 37 032	[1]) a) 82 542	[1]) 14 505	[1]) 15 129	[1]) 17 700 ca.	
	Außerreihegüter.....								
	Zusammen		[3]) 79814			[3]) 16 290	[3]) 18 210		[6]) 8 025
1838		[1]) a) 82 329			[1]) a) 82 563	[1]) 14 142	[1]) 19 848	[1]) 23 447	
	Außerreihegüter.....								
	Zusammen		[3]) 70782			[3]) 15 000	[3]) 21 000		

Starke Getreideauffuhr[2]) (1830–1835)

[3]) 8977 durchschnittl. jährl. (1832–1836)

[3]) 88209 durchschnittl. jährl. (1832–1836)

[3]) 6750 durchschnittl. jährl. (1832–1836)

in Doppelzentnern in den Jahren 1816 bis 1852, 1900, 1905, 1909.

		Achsverkehr von Bremen				Ausfuhr von Bremen land- und flußwärts zusammen
nach verschiedenen Orten a)	Im ganzen	nach dem I. Bestederbezirk b)	nach dem II. Bestederbezirk b)	nach dem III. Bestederbezirk b)	Im ganzen	
	[1]) 167 924					
	[1]) 176 361	[2]) c) (16 509)	[2]) c) (15 671)	[2]) c) (3 868)	[2]) c) (36 048)	
	[1]) 158 714					
	[1]) (159 012)					
	[1]) 166 233					
	[1]) (161 135)					
	[1]) 162 410					
	[1]) 130 032					
	[1]) 137 648					
	[1]) 132 231					
	[1]) 96 495					
	[1]) 129 702					
	[4]) 133 191					
[4]) 29 231						
	[4]) 162 422			[2]) 57 005		
	[1]) 150 064					
	[3]) 150 065					
	[4]) 157 311					
[4]) 18 386						
	[4]) 175 697	[2]) 37 239	[2]) 55 361	[2]) 54 163	[2]) 146 918	[4]) u. [2]) 322 615
	[1]) 156 940					
	[3]) 156 941					
	[4]) 159 257					
[4]) 25 329						
	[4]) 184 586	[2]) 33 039	[2]) 55 251	[2]) 49 993	[2]) 138 283	[4]) u. [2]) 322 869
	[5]) 199 16[illegible]*					[5]) u. [2]) 337451*
	[1]) 187 741					
	[3]) 187 742					
	[4]) 193 899					
[4]) 40 480						
	[5]) 184 920*					
	[4]) 234 390	[2]) 36 168	[2]) 56 983	[2]) 51 099	[2]) 144 252	[4]) u. [2]) 378 642
	[1]) [3]) 183 513	[2]) 34 034	[2]) 58 523	[2]) 56 846	[2]) 149 408	[5]) u. [2]) 332 916
	[5]) 209 550*					[5]) u. [2]) 358958*
	[1]) [3]) 248 494					
	[3]) 304 840	[2]) 31 216	[2]) 58 722	[2]) 58 865	[2]) 148 803	[3]) u. [2]) 453 643
	[5]) 458 579*					[5]) u. [2]) 607322*
	[1]) 207 360					
	[3]) 233 179	[2]) 31 267	[2]) 64 310	[2]) 60 396	[2]) 155 973	[3]) u. [2]) 389 152
	[5]) 323 468*					[5]) u. [2]) 479491*
	[1]) a) 258 919	[2]) 33 429	[2]) 57 604	[2]) 53 367	[2]) 152 351	[3]) u. [2]) 411 270
	[3]) 258 624					
	[1]) a) 225000 ca.					
	[3]) 225 086	[2]) 33 951	[2]) 65 555	[2]) 51 926	[2]) 151 432	[3]) u. [2]) 376 518
	[1]) a) 217500 ca.					
	[3]) 242 490	[2]) 43 211	[2]) 56 192	[2]) 52 041	[2]) 151 444	[3]) u. [2]) 393 934
	[1]) a) 214 500					
	[1]) (213 450)					
	[3]) 214 950	[2]) 39 735	[2]) 59 304	[2]) 51 578	[2]) 150 817	[3]) u. [2]) 365 767
	[1]) a) 172 350					
	[3]) 187 224	[2]) 34 625	[2]) 52 084	[2]) 50 984	[2]) 137 657	[3]) u. [2]) 324 881
	[1]) a) 230 756					
[1]) 16 200 ca.						
	[1]) 247 050					
	[3]) 261 151	[2]) 42 774	[2]) 57 525	[2]) 55 214	[2]) 155 513	[3]) u. [2]) 416 664
	[1]) a) 222 329					
[1]) 12 720 ca.						
	[1]) 235 050	[2]) 39 698	[2]) 49 631	[2]) 58 931	[2]) 148 260	[1]) u. [2]) 383 310
	[3]) 183 474*					

[2]) 220 737 durchsch. ohne Hoya, Verden etc.

[4]) 165 000 durchschnittlich jährlich

Tab. 4 (Fortsetzung u. Schluß)

Jahr	a)	Oberweserverkehr von Bremen: nach Münden etc. a)	nach Hameln etc. a)	nach Minden etc. a)	nach Celle a)	nach Hannover a)	nach Verden a)	nach Hoya, Nienburg etc. a)
1839		[1]) 33 447	[1]) 32 016	[1]) a) 85 018	[1]) 13 476	[1]) 16 632		
	Mit Außerreiheschiffern				[1]) 2 250	[1]) 3 000	[1]) d) 27 450	
	Zusammen							
1840		[1]) 42 288	[1]) 41 297	[1]) a) 107 201	[1]) 21 099	[1]) 21 344		
	Mit Außerreiheschiffern						[1]) 10 500	
	Zusammen	[7]) 47 607	[7]) 35 307	[7]) a) 106 553	[7]) 30 722	[7]) 25 155	[7]) 4022	[7]) 12158
1841		[1]) 54 161	[1]) 39 559	[1]) a) 106 860	[1]) 32 147	[1]) 21 210	[1]) 12 750	
1842		[1]) 58 571	[1]) 49 676	[1]) a) 85 566	[1]) 43 123	[1]) 24 050	[1]) 15 750 ca.	
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							
1843		[1]) [8]) 61 211	[1]) [8]) 47 939	[1]) a) 91 269	[1]) [8]) 20 076	[1]) [8]) 25 542	[1]) 16 500	
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							
1844		[1]) [8]) 61 008	[1]) [8]) 45 528	[1]) a) 83 639	[1]) [8]) 18 369	[1]) [8]) 22 131	[1]) 14 739	
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							
1845		[1]) 61 958	[1]) [8]) 49 494	[1]) a) 92 208	[1]) 26 086	[1]) [8]) 22 704	[1]) 10 018	
		[8]) 61 943		[8]) a) (58 349)	[8]) 26 085			
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							
1846		[1]) [8]) 43 749	[1]) [8]) 45 407	[1]) a) 81 271	[1]) [8]) 20 811	[1]) [8]) 19 874	[1]) 10 823	
				[8]) a) (52 536)				
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							
1847		[1]) 48 744	[1]) 33 249	[1]) a) 89 550	[1]) 20 965			
		[8]) 48 543	[8]) 49 754	[8]) a) (66 642)	[8]) 22 439	[8]) 20 997	[1]) 9 645	
	Außerreihegüter.....							
	Zusammen							

Tab. 5 **Flußschiffsbestand der Weser in den Jahren 1783—1909. — Dampferbestand separat in Kursivschrift.** Tab. 7

Jahr	Fulda Sch.	Fulda Reg.-To.	Werra Sch.	Werra Reg.-To.
1787	[1]) a) 23	[*]) 407		
1795	[2]) a) 47 und [2]) b) 14	[*]) 821 und [*]) 95	30	[*]) 297
1907	c) [3]) 17	1047		
	[3]) *3*	*161*		

Tab. 6

Jahr	Aller und Leine: Bremen Sch.	Bremen Reg.-To.	(Prov.) Hannov. Sch.	(Prov.) Hannov. Reg.-To.
1795	[2]) 43	[*]) 1268	75	[*]) 2130
1830	[4]) d) e) 16 Schiffszüge	[*]) 1680		
1838	[5]) 24	[*]) 960	50	[*]) 1226
1840/7	[6]) 25		44	
1901	[7]) —	—	22	
	[7]) —	—	*2*	
1907	[8]) —	—	26	4835
	[8]) —	—	*2*	*151*
1909	[8]) —	—	29	

Jahr	Oberweser: Hannover etc. Sch.	Hannover etc. Reg.-To.	Preuß. (Westf.) Sch.	Preuß. (Westf.) Reg.-To.	Bremen Sch.	Bremen Reg.-To.	Unterweser: Bremen Sch.	Bremen Reg.-To.	Oldenb. Hannov. Sch.	Oldenb. Hannov. Reg.-To.
1783	[9]) 187	[*]) 5 796								
1786/7	([1]) [10]) *)91	[*]) 3 108	67	[*]) 2 106						
1795	[2]) [*]) 150	[*]) 4 368								
1815	[11]) b) [*]) 159	[*]) 4 694					[16]) 46	1 596		
1830	[4]) d) e) [*]) 157	[*]) 7 523					[16]) 69	2 477		
							[16]) *2*			
1840†)/7	[*]) [6]) 184 d)		63		16		[16]) 88 †)	3 783 †)	[17]) 69 †)	2 401 †)
[12]) u.	[13]) *7 (5)* [*])	*(175 P. S.)*	[*])		[14]) *1*	*60 P. S.*				
1845	f) [12]) 263	14 147					[18]) 103	4 623	156	5 117
							[16]) *3*			
1846	[15]) 123 d)		57		8		[19]) 108	4 860		
							[16]) [19]) *4*	—	[20]) *3 (2)*	
1851	[12]) 138	9 190	69	4 890	8	459	[21]) 112	5 295	221	7 457
1852	[12]) 130	9 173	65	5 280	5	305	[21]) 112	5 445	[21])[22]) 230	7 894
[12]) u.	[13]) *7 (5)*	*(175 P. S.)*	*1*		[14]) *1*	*60 P. S.*	[22]) g) 121	5 835		
							[16]) *5 (4)*		[20]) *3*	
1890	[7]) 49	11 762					[22]) g) 138	17 126	143	6 818
	[7]) *11*	*1820 P. S.*								
1901	[7]) 20	4 982	40	13 883	69	22 465	[22]) g) 179	29 060	94	3 721
	[7]) *4*	*600 P. S.*	*6*	*1676 P.S.*	*17*	*3400 P. S.*				
	[7]) und 20—30 Privatsch. v. ca. 4500 Reg.-To.									
	[7]) *und einige Privat- u. Reg.-Dampfer*									
1907	[3]) 67	14 486	92	30 504			204	57 833	46	2 853 h)
	[3]) *14*	*728*	*10*	*887*			*58*	*4 007*	*1*	*4 h)*
1909	[3]) 41		74		116		i) 296		24	

[*]) u. (Oberweser u. Aller) 96 Privatsch. u. (Unterw.) i) 27 Schiffe klein. Gesellsch. u. 58 Privat-Segelkähne *u. (überh.) ca. 100 Dampfschiffe.*

		Achsverkehr von Bremen				
nach verschiedenen Orten a)	Im ganzen	nach dem I. Besteder-bezirk b)	nach dem II. Besteder-bezirk b)	nach dem III. Besteder-bezirk b)	Im ganzen	Ausfuhr von Bremen land- und flußwärts zusammen
	[1]) a) 180 589					
	[1]) 213 289	[2]) 35 074	[2]) 49 696	[2]) 56 369	[2]) 141 126	[1]) u. [2]) 354 415
	[1]) a) 233 222 [1]) 243 727	[2]) 43 203	[2]) 53 700	[2]) 60 065	[2]) 156 526	[7]) u. [2]) 433 045
[7]) 27 158	[7]) 276 519				[7]) c) 175 391	[7]) 451 910
	[1]) a) 266 686	[2]) 50 965	[2]) 57 112	[2]) 56 250	[2]) 164 327	[1]) u. [2]) 431 013
	[1]) 276 735					
[1]) 52 922						
	[1]) 329 656	[2]) 49 496	[2]) 68 382	[2]) 61 979	[2]) 179 857	[1]) u. [2]) 509 513
	[1]) [4]) a) 277 536					
[1]) f) 318 000						
	[1]) 595 536	[2]) 49 985	[2]) 68 214	[2]) 60 279	[2]) 178 478	[1]) u. [2]) 774 014
	[1]) a) 244 513					
[1]) f) 139 350						
	[1]) 384 000	[2]) 54 183	[2]) 53 943	[2]) 64 284	[2]) 172 411	[1]) u [2]) 556 411
[1]) 13 332	[1]) a) 275 800					
[1]) 153 116						
	[1]) 428 916	[2]) 58 734	[2]) 65 484	[2]) 63 836	[2]) 188 054	[1]) u. [2]) 616 970
[1]) 3 090	[1]) a) 225 824					
[1]) 200 355						
	[1]) 425 379 [9]) 426 062	[2]) 60 035	[2]) 78 323	[2]) 70 316	[2]) 208 675 [9]) 223 323	[9]) 649 385
[1]) 2 201	[1]) a) 252 712					
[1]) e) 375 348						
	[1]) 628 060 [10]) 658 055	[2]) 54 756	[2]) 84 452	[2]) 90 518	[2]) 229 726	[1]) u. [2]) 857 786 [10]) u. [2]) 887 781
Jahr	[11]) 659 047				[11]) u. [12]) 225 253	[12]) 884 300
1848.....		([2]) g) 35 158 zur Fuhre)	([2]) g) 44 956 zur Fuhre)	([2]) g) 60 722 zur Fuhre)	([2]) g) 140 713 zur Fuhre)	[12]) 560 586
	[11]) 291 241				[11]) 282 761	[11]) 574 012
1849.....		([2]) 50 634 zur Fuhre)	([2]) 43 758 zur Fuhre)	([2]) 66 717 zur Fuhre, davon [2]) h) 8 110 nach der Ems)	([2]) 161 109 zur Fuhre)	
						[12]) 674 883
	[11]) 214 489				[11]) 475 064	[11]) 689 553
1850.....		([2]) 39 886 zur Fuhre)	([2]) 37 799 zur Fuhre)	([2]) 60 830 zur Fuhre)	([2]) 138 515 zur Fuhre)	[12]) 764 214
	[11]) 236 269				[11]) 542 360	[11]) 778 629
1851.....					p. Eisenbahn [11]) 295 845 p. Fuhre u. Post [11]) 270 380	
	[13]) 309 564 [11]) 294 863	([2]) 35 977 zur Fuhre)	([2]) 35 762 zur Fuhre)	([2]) 59 387 zur Fuhre)	([2]) 131 126 zur Fuhre) [11]) 566 225	[12]) 849 753 [11]) 865 088
1852.....					p. Eisenbahn [11]) 451 066 p. Fuhre u. Post [11]) 299 380	
	[13]) 437 465 [11]) 432 868	([2]) 32 562 zur Fuhre)	([2]) 32 727 zur Fuhre)	([2]) 67 136 zur Fuhre)	([2]) 132 425 zur Fuhre) [11]) 1 047 239	[12]) 1 404 046 [11]) 1 183 463
1900.....	[14]) 2 758 755				[14]) 13 046 535	[14]) 15 805 290
1905.....	[14]) 2 946 600				[14]) 15 065 151	[14]) 18 011 751
1909.....	[14]) 3 393 107				[14]) 16 584 499	[14]) 19 977 606

Anmerkungen:

a) Die Versendungen sind nach den Bezirken der Bremer Reiheschiffahrtsgesellschaften disponiert, doch sind, wenn gelegentlich die eine Gesellschaft Waren für Orte einer anderen Gesellschaft mitgenommen hat, soweit Anm 1 in Frage kommt, diese dem Bezirk der zuständigen Gesellschaft zugezählt worden. Wegen der Verschiebungen zwischen den Bezirken bis 1847 ist namentlich zu bemerken, daß Karlshafen 1816 bis 1818 und 1821 bis 1831 (1832 Karlshafener Verein) bei der Mündener Abteilung, 1819 und 1820 und seit 1833 bei der Hamelner Abteilung war, daß die ältere Grenze zwischen der Mündener und Hamelner Abteilung vor 1833 zwischen Höxter und Lauenförde—Beverungen lag, in der Zeit, wo Karlshafen bei Hameln war, die Mündener Güter separat liefen, und daß die Hameln—Mindener Grenze 1833 von den Grenzplätzen Erder und Vlotho auf Hameln und Oldendorf verschoben wurde. 1844 ist angegeben: Münden incl. Holzminden, Karlshafen inkl. Hameln. Die separate kleine Börtfahrt, die sich auf der bei der Aufstellung des Weserschiffahrtsregulativs 1815/1822 unberücksichtigt gelassenen unteren Strecke in der späteren Zeit selbstständig ausgebildet hatte, umfaßte die Ladeplätze: Thedinghausen, Verden, Hoya, Nienburg, Stolzenau und Gernheim. Sie figuriert in den Listen als solche 1837 und 1838 und von 1841 incl. ab; 1839 und 1840 wird die Fahrt als Außerreihe- oder andere Schiffer bezeichnet. Die Westfälische Schiffergesellschaft, die nach der Krise 1831 sich von der Bremer Schiffahrtsdirektion abspaltete, wird als solche seit 1833 bezeichnet, 1832 heißt die Opposition Rolff & Co., Krimmelberg, Güse & Co Sie hat sich im allgemeinen auf die Konkurrenz nach dem Mindener Bezirk beschränkt, 1832 tritt sie auch im Hamelner, 1838 mit geringen Mengen im Mündener und Hamelner Bezirk auf. Seit 1840 incl. kommt im Mindener Bezirk noch eine weitere Konkurrenz, die in Vlotho domizilierte Ravensberger Schiffergesellschaft hinzu. In dem Krisenjahr 1832 hat auch noch der Karlshafener Verein ein halbes Jahr lang bestanden und sich dann wieder der Bremer Direktion angeschlossen. Vor 1831 bestand nur eine Reiheschiffahrtsorganisation, die Bremer Direktion des Weserschiffahrtsregulativs von 1815/22, die in fünf Abteilungen oder Schiffergesellschaften: nach Münden etc., Hameln etc., Minden etc., Celle, Hannover geteilt war. Die seit den Differenzen 1831/32 konkurrenzierte Abteilung Minden der Bremer Direktion verlud: 1833: (1) 30 000 dz, 1834: (1) 35 250 dz, 1835: (1) 38 636 dz, 1836: (1) 36 636 dz, 1837: (1) 46 100 dz, 1838: (1) 49 798 dz, 1839: (1) 46 057 dz, 1840: (1) 35 852 dz, 1841: (1) 39 973 dz, 1842: (1) 25 760 dz, 1843: (1) 26 424 dz 1844: (1) 26 430 dz, 1845: (1) 26 799 dz, 1846: (1) 26 217 dz bzw. (8) 26 804 dz, 1847: (1) 22 467 dz bzw. (8) 33 374 dz; 1845 werden im Mindener Bezirk als unter bremischer Assekuranz befördert: (8) 2261 dz [und (8) 26 804 dz als Bremer Direktionsfuhr], (8) 29 184 dz als unter westfälischer Assekuranz befördert, 1846 bzw. 1847 (8) 25 713 dz bzw. (8) 41 991 dz als unter bremischer, (8) 26 823 dz bzw. (8) 21 651 dz als unter westfälischer Assekuranz befördert bezeichnet. 1832 verluden die Hamelner und die Mindener Abteilung der Bremer Direktion zusammen in beiden Bezirken: (1) 12 527 dz, 1838 die Mündener Abteilung der Bremer Direktion: 42 002 dz, die Hamelner Abteilung der Bremer Direktion: 34 287 dz. Nach den Plätzen von der Allermündung bis vor Minden ist nur durch Außerreiheschiffer bzw. nachher die separate Börtfahrt verladen worden. Der Betrag der Gesamtverladung der Bremer Reiheschiffahrtsdirektion ist 1832: (1) 153 919 dz, 1833: (1) 165 000 dz, 1834: (1) 164 850 dz, 1835: (1) 166 950 dz, 1836: (1) 137 724 dz, 1837: (1) 176 64[illegible] dz, 1838: (1) 160 077 dz, 1839: (1) 141 628 dz, 1840: (1) 161 873 dz, 1841: (1) 187 000 dz, 1842: (1) 201 178 dz, 1843: (1) 191 191 dz, 1844: (1) 173 316 dz, 1845: (1) 187 041 dz, 1846: (1) 156 057 dz, 1847: (1) 173 282 dz bzw. (8) 165 053 dz. Die Bremer Oberländische Schiffahrts-Direktion und Deputation hat separate Listen für ihre Gesellschaften bzw. die Konkurrenzgesellschaften und die neuerdings durch die Bannschienenauffuhr und zeitweise Getreideauffuhr stark anschwellende Außerreihefahrt geführt. Als Reihegüter gelten die Kaufmannswaren und regelmäßig kommende Güter.

b) Zusammensetzung der Güterbestederbezirke: I. Bezirk: Celle, Ülzen, Soltau, Dorfmark, Burgdorf, Peine, — Braunschweig, Wolfenbüttel, Helmstedt, Schöningen, — Leipzig, — Dresden, Wurzen, Oschatz, Meißen, — Chemnitz und benachbarte Manufakturörter, — Altenburg, Schmölln, Gera, Adorf, Ronneburg, Zwickau, Greiz, Schleiz, Plauen, Oelsnitz, Hof, — Preußen, vornehmlich Halberstadt, Quedlinburg, Magdeburg, Berlin, Halle, Eisleben, Naumburg, — Harz, vornehmlich Goslar, Klaustal, Osterode, Gandersheim, Elbingerode, Blankenburg, Hannov. Zoll (dieser Harzteil und Österreich werden bis 1834 zum II. Bezirk gerechnet), — Nordhausen, Sondershausen, Sangerhausen, Frankenhausen, — Schlesien, Böhmen und Österreich (Prag, Wien), — Hamburg und Umgegend, Lübeck, — Bremerhaven, — Bremer Umgegend innerhalb 6 Meilen; — II. Bezirk: Hoya, Nienburg, — Hannover, Hildesheim, — Einbeck, Göttingen, Münden bis Kassel, — Frankfurt a. M., Offenbach, Hanau, — Eisenach, Schmalkalden etc., — Eichsfeld, Mühlhausen etc., — Gotha, Erfurt, — Arnstadt, Thüringer Wald, — Weimar, Rudolstadt, Saalfeld etc., — Meiningen, Schweinfurt, Würzburg etc., — Hildburghausen bis Koburg, — Bamberg, Nürnberg etc; — III. Bezirk: Wunstorf, Bückeburg, Rinteln, Rodenberg etc., — Hameln, Pyrmont, ins Lippische, Herford, Bielefeld, — Uchte, Minden, Vlotho, — Diepholz, Lemförde, Bohmte etc., — Osnabrück, Bramsche, Lengerich etc., — Melle, Neuenkirchen, Dissen etc., — Iburg, Glandorf, Telgte, Münster und Warendorf, — nach dem Bergischen, namentlich Elberfeld und der Rheingegend, — Wildeshausen, Kloppenburg, Löningen etc., — Oldenburg, Varel, Jever etc. und Ostfriesland.

c) Die Angaben sind aus einer ungenauen Güterbestedertabelle, die in dem Jahre der grundlegenden Reform 1818 für das vorhergehende Jahr aufgestellt wurde (Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 48a (1), entnommen. Die Zahlen bedeuten das von den Güterbestedern als Frachtmakler verladene Gut. Die Besteder machen daneben noch Angaben über das ohne ihre Vermittlung auf Anweisung von auswärts etc. verladene Gut, und zwar bezeichnen sie im ersten Bezirk 5421 dz ca., im dritten Bezirk 1158 dz ca. von ihnen vermitteltes Gut als die Hälfte des faktisch verschickten Gutes, 11 507 dz ca. im ersten und 11 088 dz ca. Bestedergut im zweiten Bezirk als dreiviertel des faktischen, bei 2322 dz ca. im ersten, 1380 dz ca. im zweiten, 2563 dz ca. im dritten Bezirk setzen sie hinzu: weit mehr, bei 764 dz im zweiten Bezirk steht keine Bemerkung. Die Zahlen bleiben sehr gering: 6579 dz als Hälfte, 22 595 dz als dreiviertel, 6265 dz mit der Bezeichnung weit mehr, 764 ohne Bemerkung, auch wenn man die damals eintretende Verschiebung von Flußumschlag auf weitreichenden Chausseeachsverkehr und die primitive Schätzungsweise dieser ersten Tabelle nach vierspännigen Wagen à 16 Pfundschwer und bisher gänzlich fehlender Kontrolle über das frei vermittelte Gut berücksichtigt. Die Besteder bekamen in den Reformjahren die Garantie als alleinige Frachtmakler im Frachtfuhrwerk, bezw. unter Exemtion nur der Anweisungen von außen, und unter Einführung von Sondergebühren die Kontrolle über alles, nicht bloß das von ihnen als Frachtmakler vermittelte aus Bremen gehende Fuhrgut außer dem örtlichen Kleinverkehr mit eigener Fuhre, worauf dann die folgenden rechnungsmäßigen Listen beruhen.

d) Davon nach Thedinghausen ca. 3000 dz, nach Verden ca. 4500 dz, nach Hoya, Nienburg etc. ca. 5400 dz, Stolzenau ca. 12000 dz, Gernheim ca. 2550 dz (1).

e) Incl. auf 20000 dz ca. geschätzten Nachbarschaftsverkehr bis zu 6 bis 8 Meilen mit eigenem Gespann außer der Kontrolle der Besteder.

	1830/1	1831/2	1843	1844	1847
	dz	dz	dz	dz	dz
f) Worunter Getreide	(5) 227 350	(5) 53 310	(1) 166 249	(1) 133 820	(1) 166 000
„ Eisenbahnschienen			(1) 89 628	(1) 67 144	(1) 140 000

1846 gingen 189 480 dz Getreide oberweser- und landauf von Bremen (9).

In den älteren Normaljahren sind etwa 10 000 dz Getreide Oberweserauffuhr zu rechnen, so 1824: 10 960 dz (Siegfried Bärentz, Mäckler, Getreidelager 1824/25, Bremen 1. Jan. 1825, Smmlg. d. Bremer Stadtb. Brem. c. 1655), 1827/8: 9118 dz, 1828/9: 8342 dz, 1829/30: 9045 dz (5).

g) 12. Dezember 1847 Eröffnung der ersten bremischen Bahn, nach Wunstorf.

h) Wegen der dänischen Blockade.

1) Handelskammer in Bremen, Archiv Coll. Sen. C. 34. d, Notizen der 5 Reihefahrten, Oberländische Schiffahrtsdirektion und -Deputation, Dupla im Bremer Staatsarchiv R. 9. o.

2) Staatsarchiv in Bremen R. 13. A. 4, Güterbestederberichte. Handelskammer in Bremen Arch. Coll. Sen. C. 48. a, Güterbestederberichte. Vgl. a. n. Br. Staatsarch. Ss. 4. d. 2, Nr. 18.

3) Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, statistisch beschrieben, Hannover 1839, II. Abt., S. 115, 151, 152.

4) Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 34. d, Tabelle unterzeichnet Ludwig Bindseil.

5) F. Glünder: Kurze Darstellung einiger der wichtigsten Verhältnisse bei Eisenbahnen mit besonderer Beziehung auf solche Anlagen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover, Hannover 1834, Anlage: Übersicht von der Einfuhr und Ausfuhr des Königreichs Hannover über Bremen 1827/8 bis 1831/2 nach vom Finanzministerium zu Hannover aus den Steuerrollen der Grenzzollämter Brinkum und Dreye zur Verfügung gestellten offiziellen Auszügen.

6) Aus einem Prospekt der Reiheschiffahrtsdeputation von 1838, Sammlung der Bremer Stadtbibliothek Brem. b. 1141.

7) Arnold Duckwitz in einer handschriftlichen Ausarbeitung, vorgetragen am 1. Mai 1841 im Senat: Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover. Hinterlassene Papiere des Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen. Nach Anschreibungen des Weserzolls, den Berichten der Güterbesteder und Schätzung des Lokalachsverkehrs.

8) Handelskammer in Bremen, Archiv Coll. Sen. C. 34. d, Notizen der Reihefahrten. Variante.

9) Handels-Archiv, hrsg. im Kgl. Handels-Amte zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 342.

10) Arnold Duckwitz in einem Brief an den Bremer Kaufmann J. A. Droege als Abgeordneten zur Nationalversammlung, datiert aus Bremen d. 7. Juli 1848. Nachgelassene Papiere des Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

11) Tabellarische Übersichten des Bremischen Handels, Jahrg. 1850, S. 23, 71, 1851, S. 21, 1852, S. 21.

12) Jahrbuch für die amtliche Statistik des Bremischen Staates, I. Jahrg., 1868, I. Heft, S. 192, 193.

13) Tabellarische Übersichten des Bremischen Handels, Jahrg. 1851, S. 191, 1852, S. 190.

14) Jahrbuch für Bremische Statistik, Jahrg. 1900, 1. Heft, Seite 30, 31, 1905, Z. Statist. d. Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1905, S. 33, 1906, Zur allgem. Statistik der Jahre 1901 bis 1905, S. 62, 63, 1909, Z. Stat. d. Sch. u. Warenverk., S. 55.

Anmerkungen für den Flußschiffsbestand der Weser i. d. J. 1783—1909.

*) Schätzungsweise errechnet aus Zahl und Typen der Schiffe und Schiffszüge in Durchschnitts- und Mittelzahlen.

a) Privative Mündener Fahrt nach Kassel (nebenbei Werra bezw. Weser).

b) Kassel—Hersfeld.

c) Bis Kassel verkehren heute Weserschiffe.

d) Reiheschiffahrt. 1840/47 insges. 164 (6), 1846: 167 Reihesch. (15).

e) Wert der regulativmäß. Reiheschiffszüge (Masten) auf Oberweser, Aller u. Leine 865 341 Mk. (4).

f) 1845: 298 Fahrz. v. 15 890 Reg.-To. a. Weser, Aller u. Leine. (Bemerk. geg. d. Beschl. d. d. Reichsvers. betr. Flüsse etc., Hannover 1849, S. 63.)

g) Incl. Dampfer.

h) Incl. Hunte, Hamme und Lune: 65 Leichter von 3604 Reg.-To. und 3 Dampfer von 12 Reg.-To.

i) Incl. Seeleichter, keine Seedampfer.

1) J. L. Quentin, Ber. e. Abr. v. d. Schiff. a. d. Weser, Gött. 1788, S. 24 ff.

2) Patje, K. Abr. d. Fabr.-, Gew.- u. Hdlgs.-Zust. i. d. Chur-Br.-Lüneb. Landen, Gött. 1796, S. 440 ff.

3) Statist. d. d. Reichs, Bd. 192, Berlin 1909, I. 42.

4) G. F. Niemeyer, Übers. v. d. Wes.-, Aller- u. Leine-Reihe-Schiffs-Kosten, Bremen, Mai 1831. Brem. Staatsarch. R. 9. o.

5) F. v. Reden, D. Kgr. Hannov., II. Abt., Hann 1839, S. 111, 112.

6) S. d. (1840—47, ? 1845). Arch. Coll. Sen. C. 34. d.

7) W. Metterhausen, D. Oberweserschiffahrt i. l. Jahrz., Kassel 1902, S. 68, 69.

8) Brem. Nachr., 26. Febr. 1909.

9) Brem. Nachr., 4. Aug. 1906.

10) P. F. Weddigen, Westph. Magaz., III. Bd., H. 9, 1787, S. 250 ff.

11) Oberl. Wes.-Schiff.-Regulativ v. 1815. Brem. Stb. Brem. b. 1141.

12) Jahresb. d. Ges. d. Ver. Weser-Dampfsch Br. Stb. Brem. b. 1140.

13) H. Meidinger, D. d. Ströme, IV. Abt., Lpz. 1854, S. 37.

14) Prosp. d. Deput. f. d. Oberw.- etc. Schiff., (Brem.) 1837. Br. Stb. Brem. b. 1141.

15) Fr. Hühn, D. Weser, Ztschr. d. Ver. f. d. Statist., I. Jg., 1847, S. 676, II. Jg., 1848, S. 389.

16) Brem. Adreßb.

17) J. H. W. Smidt, Übers. d. Brem. Seesch., Bremen 1841.

18) Beil. z. Nr. 151 d. Bremer Ztg., 1846.

19) Notiz. v. F. A. Delius. Br. St.-A. R. 11. e.

20) Preuß. Hdls.-Arch., Jg. 1847, I. Hälfte, S. 336.

21) Tab. Übers. d. Br. Handels, 1851, S. 189, 1852, S. 186.

22) Jahrb. f. br. Stat., 1890, I. H., S. 270, 1901, I. H., S. 321.

Tab. 8 **Bremische Einfuhr und Ausfuhr land- und flußwärts nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1800 bis 1854, 1900, 1905, 1909.**

Jahr	Oberweserverkehr				Achsverkehr		
	Talwärts	Bergwärts	Zusammen		Einkommend	Ausgehend	Zusammen
1800	[1]) 664 200	[1]) 298 400	[1]) 962 600				
1801	[1]) 441 000	[1]) 122 400	[1]) 563 400				
1826/7		[2]) 175 697*	[1]) [3]) 423 567			[4]) 146 918*	
1827/8	[5]) 325 206	[5]) 199 168	[5]) 524 374		[5]) a) 50 990	[5])a) 143 669	[5]) a) 194 659
		[2]) 184 586*	[1]) [3]) 424 155			[4]) 138 283*	
1828/9	[5]) 358 981	[5]) 184 920	[5]) 543 901		[5]) a) 59 542	[5])a) 137 064	[5]) a) 196 606
		[2]) 234 390*	[1]) [3]) 463 349			[4]) 144 252*	
1829/30	[5]) 350 455	[1]) 209 550	[5]) 574 046		[5]) a) 61 039	[5])a) 140 583	[5]) a) 201 622
	durchschn. jährl. [5]) 310 577	[1]) [6]) 183 513*	[1]) [3]) 466 466	durchschnittlich jährlich [5]) 618 522	durchschnittlich jährlich [5]) 53 356	[4]) 149 408*	durchschnittlich jährlich [5]) 199 515
1830/1	[5]) 349 924	[5])b) 458 579	[5]) 808 503		[5]) a) 46 657	[5])a) 152 777	[5]) a) 199 434
		[1])b) 304 840*	[1]) [3]) 633 398			[4]) 148 803*	
1831/2	[5]) 318 320	[5]) 323 468	[5]) 641 788		[5]) a) 48 554	[5])a) 156 674	[5]) a) 205 228
		[1])b) 233 179*	[1]) [3]) 501 178			[4]) 155 973*	
1832/3		[1])b) 258 624*	[1]) [3]) 492 605			[4]) 152 351*	
1833/4		[1]) 225 086*	[1])c) 479 446			[4]) 151 432*	
1834/5		[1]) 242 490*	[1])c) 487 904			[4]) 151 444*	
1835/6		[1]) 214 950*	[1])c) 406 353			[4]) 150 817*	
1836/7		[1]) 187 247*	[1])c) 475 227			[4]) 137 657*	
1837/8		[1]) 261 151*	[1])c) 442 053			[4]) 155 513*	
		durchschn. jährl. [1]) 248 425*	durchschn. jährl. [1]) 460 598		durchschn. jährl. [1]) a) 50-60000 ca.*	durchschn. jährl. [4]) 149 869*	durchschn. jährl. [1]) d) 200-220 000 ca.*
1840	[7]) e) 856 770	[7]) 276 519	[7]) e) 1 133 289		[7]) f) 65—80 000 ca.	[7]) g) 175 391	[7]) f) 240—255000 ca.
					(Transit auf einer Achse [4]) [7]) 8561)		
1841	[8]) e) 947 436	[6]) 266 686	[8]) u. [6]) e) 1 214 122			[4]) 156 526	[7]) u. [4]) 220—240000 ca.
1845	[9]) 792 587	[6]) b) 428 916	[9]) u. [6]) 1 221 503			[4]) 164 327	
1846	[9]) 655 955	[6]) b) 426 062	[9]) u. [6]) 1 082 017			[4]) 188 054	
1847	[7]) [9]) e) 966 110	[7]) b) 657 461	[7]) e) 1 623 571			[4]) 223 323	
		[9]) b) 658 055	[9]) e) 1 623 463			[4]) 229 726	
	[10]) e) 967 578	[10]) b) 659 047	[10]) e) 1 626 625		[10]) u. [11]) 847 258	[10]) u. [11]) 225 253	[10]) u. [11]) 1 072 511
		[6]) b) 628 060					
1848	[10]) 761 674	[10]) 291 241	[10]) 1 052 915		[10]) 995 031	[10]) 282 771	[10]) 1 277 802
1849	[10]) 765 507	[10]) 214 489	[10]) 979 996		[10]) 847 853	[10]) 475 064	[10]) 1 322 917
1850	[10]) 933 888	[10]) 236 969	[10]) 1 170 857		[10]) 1 077 989	[10]) 541 655	[10]) 1 619 644
1851	[10]) 932 829	[10]) 294 863	[10]) 1 227 692		[10]) 1 004 415	[10]) 566 225	[10]) 1 570 640
			davon p. Eisenbahn		[10]) 263 742	[10]) 295 845	[10]) 559 587
			dav. p. Fuhre u. Post		[10]) 740 673	[10]) 270 380	[10]) 1 011 053
1852	[10]) 913 441	[10]) 432 868	[10]) 1 346 309		[10]) 1 047 239	[10]) 750 446	[10]) 1 797 685
			davon p. Eisenbahn		[10]) 276 912	[10]) 451 066	[10]) 727 978
			dav. p. Fuhre u. Post		[10]) 770 327	[10]) 299 380	[10]) 1 069 707
1853	[10]) 951 966	[10]) 269 185	[10]) 1 221 151		[10]) 1 473 591	[10]) 821 646	[10]) 2 295 237
			davon p. Eisenbahn		[10]) 375 872	[10]) 486 688	[10]) 862 560
			dav. p. Fuhre u. Post		[10]) 1 097 719	[10]) 335 958	[10]) 1 433 677
1854	[10]) 1 033 692	[10]) 353 251	[10]) 1 386 943		[10]) 1 547 316	[10]) 753 165	[10]) 2 300 481
			davon p. Eisenbahn		[10]) 485 175	[10]) 495 253	[10]) 980 428
			dav. p. Fuhre u. Post		[10]) 1 062 141	[10]) 257 912	[10]) 1 320 053
1900	[12]) 3 790 411	[12]) 2 758 755	[12]) 6 549 166		[12]) 13 602 784	[12]) 13 046 535	[12]) 26 649 319
1905	[12]) 5 021 070	[12]) 2 946 600	[12]) 7 967 670		[12]) 15 994 869	[12]) 15 065 151	[12]) 31 060 020
1909	[12]) 7 248 731	[12]) 3 393 107	[12]) 10 641 838		[12]) 18 501 341	[12]) 16 584 499	[12]) 35 085 840

a) Ohne die Hamburger [je 10 0000 dz ca. jährl. hin und her auf Harburg, je 500 dz auf Verden (Niemeyer), Sammlg. v. Ansicht. üb. Eisenb., Bremen 1836, S. 43] und Oldenburger [4500-6000 dz ausgehend (4)] Straße. — b) Starke Quakenbrücker und Minden-Uchter Verkehrs, den Lokalverkehr und Bremerhaven [100 dz ausgeh. (4)] [Insgesamt ausgehend 13—15 000 dz (4)]. — e) Incl. Flößholz (7). — f) Ohne die Oldenburger Straße. Nach gesammelten Notizen von Brinkum jährl. 100—130000 Zentner, von Hemelingen her 25—30000 Ztr. Genauere Auskunft würde das hannöversche Zollamt Brinkum geben können. (7) Bremische Deklaration des landseitigen, abgabenfreien, Verkehrs seit 1. Jan. 1847 (Sammlg. d. Verordng., 1846, 28. Dez., S. 72, no. 45). Bei 1213220 dz Seeeinfuhr (Angabe in Zentnern und Last, die Lastangabe entsprechend 90 992 Reg.-To.) verteilen sich 761311 dz auf Stadtkonsum, indirekte Seeroute elbwärts (mindestens 50000 dz, — nach Bremen mindestens 30—37500 dz), rheinwärts, nach Ostfriesland, Oldenburg und nach der Ostsee. — g) Incl. Lokalverkehr außer Kontrolle der Besteder (7).

1) Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, Hann. 1839, II. Abt., S. 115, 151, 152, 155.
2) Hdlsk. i. Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 34. d. Tabelle, unterzeichnet Ludw. Bindseil.
3) G. W. Marcard, Z. Beurtn. des National-Wohlst. im Kgr. Hann., Hann. 1836, S. 64.
4) Bremer Staatsarch. R. 13 A. 4, Br. Hdlsk., Arch. Coll. Sen. C. 48. a. Güterbestederberichte.
5) F. Glünder, K. Darst. ein. d. wichtigst. Verhältn. b. Eisenb., Hann. 1834, Anlage.
6) Hdlsk. i. Brem., Arch. Coll. Sen. C. 34. d., Br. Staatsarch. R. 90. Notizen d. Oberl. Schiff.-Dir. u. Dep.
7) Arn. Duckwitz in Vortrag vom 1. Mai 1841 im Senat, Nachgelass. Papiere.
8) (A. Duckwitz), Der Brem. Handel in 1841, Wöchentl. Beiblatt des (Kölner) Allgem. Organs. 1842, 23. Febr., Nr. 8.
9) Preuß. Handels-Archiv, hrsg. im Kgl. Handels-Amte z. Berlin, Jg. 1847, I. Hälfte, 1847, S. 342.
10) Tabell. Übers. d. Brem. Handels, Jg. 1849, S. 22, 23, 1850, S. 20, 23, 1853, S. 24, 78, 1854, S. 21, 31.
11) Jahrb. f. d. amtl. Statistik d. Brem. Staates, I. Jg., 1868, 1. Heft, S. 190, 191.
12) Jahrb. f. brem. Stat., Jg. 1900, 1. H., S. 30, 31, 1905 Handelsstat., S. 32, 62, 63, 1906, z. allg. Stat. d. J. 1901—05 S. 62, 65, 75, 76, 1909, Hdlsstat., S. 54, 55.

Der ausgehende und einkommende Verkehr Bremens mit dem Hinterland auf den direkten und indirekten Wegen nach Mengen in Doppelzentnern im Jahre 1840.

Tab. 9

I. Direkte Wege.

A. Fahrtransporte von Bremen über Hannover und Osnabrück und auf Hamburg (und Oldenburg) und umgekehrt.

a) Ausgehend von Bremen:	dz
Nach Celle, Burgdorf, Peine	[1] [2] a) 702
„ Braunschweig, Wolfenbüttel	[1] [2] a) 6379
„ Leipzig	[1] [2] a) 4702
„ Oschatz, Dresden	[1] [2] a) 605
„ Chemnitz	[1] [2] a) 5193
„ Ölsnitz, Hof	[1] [2] a) 1050
„ Magdeburg, Naumburg etc.	[1] [2] a) 6690
„ dem Harz	[1] [2] a) 3780
„ Nordhausen etc.	[1] [2] a) 3516
„ Hamburg und Umgegend, auch Lübeck	[2] 9850
„ Hoya, Nienburg	[2] 225
„ Hannover, Hildesheim	[1] [2] a) 15 723
„ Einbeck, Göttingen	[1] [2] a) 8054
„ Frankfurt a. M., Hanau	[1] [2] a) 5421
„ Eisenach, Schmalkalden	[1] [2] a) 1919
„ Mühlhausen etc.	[1] [2] a) 1489
„ Gotha, Erfurt	[1] [2] a) 6516
„ Arnstadt, Thüringer Wald	[1] [2] a) 1897
„ Weimar, Rudolstadt	[1] [2] a) 929
„ Meiningen, Schweinfurt	[1] [2] a) 2438
„ Hildburghausen, Koburg	[1] [2] a) 982
„ Bamberg, Nürnberg	[1] [2] a) 8097
„ Wunstorf, Bückeburg	[1] [2] a) 3183
„ Minden und Vlotho	[1] [2] a) 1341
„ Herford, Bielefeld	[1] [2] a) 4170
„ Grafschaft Berg (Elberfeld)	[1] [2] a) 2755
Zu übertragen	107 606

	dz
Übertrag	107 606
Nach Borgholzhausen	[1] [2] a) 3356
„ Münster etc.	[1] [2] a) 3798
„ Osnabrück	[1] [2] a) 27 996
„ Wildeshausen, Cloppenburg, Löningen, Vechta, Lohne etc.	[2] 8909
„ Oldenburg, Varel, Jever etc., Ostfriesland	[2] 4315
„ Bremerhaven	[2] 723
„ Gegenden, ca. 6 bis 8 Meilen von Bremen mit eigenem Gespann außer der Kontrolle der Besteder ist erheblich	[1] b) ca. 22 000
Insgesamt	[1] [2] a) *ca. 180 000*
b) Einkommend nach Bremen	
Von Brinkum her	[1] c) ca. 50000—65000
„ Hemelingen her	[1] c) ca. 12500—15000
Insgesamt	[1] c) *ca. 65—80 000*
Total ausgehend und einkommend per Achse	[1] [2] ca. 245—260 000
c) Transit auf einer Achse durch Bremen	[2] *8561*
Total ausgehend und einkommend mit Transit per Achse	[1] [2] ca. 250—270 000

B. Oberweserschiffahrt.

a) Bergschiffahrt:	
Nach der Oberweser:	
Nach Hoya etc.	[1] [3] 27 158
„ Minden, Vlotho, Rintein bis Hameln	[1] [3] 106 553
„ Hameln, Bodenwerder etc.	[1] [3] 35 307
„ Münden	[1] [3] 47 607
dav. weiter nach Wanfried	[1] b) ca. 20—25 000
„ nach Sachsen, dem Erzgebirge, Voigtlande etc.	[1] b) ca. 6 000
Zusammen nach der Oberweser von Hoya bis Münden	[1] [3] 215 123
Nach der Aller und Leine:	
Nach Verden	[1] [3] 4 022
„ Hannover	[1] [3] 21 155
„ Celle und Braunschweig	[1] [3] 30 722
Zusammen nach d. Aller u. Leine	[1] [3] 59 897
Insgesamt Oberweserbergverkehr	[1] [3] *276 519*

b) Talschiffahrt:	
Von der Oberweser:	
Von der Oberweser mit Einschluß des geflößten Holzes	[1] 566 895
Von der Aller und Leine:	
Kaufmannsgüter	[1] [3] 111 278
Eine Partie Mauersteine von Verden	[1] [3] 1 135
Steinkohlen	[1] [3] 208
Krummholz etc. (in Schiffen)	[1] [3] 44 515
Holz in Flößen	[1] [3] 132 739
Zusammen von d. Aller u. Leine	[1] [3] 289 875
Insgesamt Oberwesertalverkehr	[1] [3] *856 770*
Total zu Berg und zu Tal flußwärts	[1] [3] 1 131 789
Total land- und flußwärts von Bremen ins Binnenland	[1] [2] [3] ca. 457 000
Total land- und flußwärts aus dem Binnenland nach Bremen	[1] [2] [3] ca. 920—935 000
Total land- und flußwärts von und nach Bremen	[1] [2] [3] ca. **1 390 000**

Tab. 9 (Schluß) **II. Indirekte Wege.**

	dz
Für den **Absatz auf Umwegen, sowie nach fernen Häfen und zum Konsum in der Stadt** bleiben demnach von der Seeeinfuhr, die sich auf ungefähr [1] [4]) 1 213 000 dz beläuft, wenn der natürliche Absatz auf dem Land- und Flußwege ca. [1] [2] [3]) 457 000 dz beträgt	[1] [2] [3] [4]) d) **ca. 756 000**
(Diese [1]) d) 756 000 dz verteilen sich, nach Abzug dessen, was davon in Bremen verbraucht ist, auf die **Route nach Holland, nach Hamburg und der Elbe, nach Ostfriesland und Oldenburg und nach der Ostsee.)**	
Über die Elbe ins Binnenland gehen über See mindestens	[1]) e) *50 000*
Elbabwärts und über See nach Bremen kommen mindestens	[1]) e) *30—37 500*

Anmerkungen:

a) Diese Zahlen stehen auch in der Broschüre: Die Eisenbahnen zwischen Bremen, Hannover und Minden, Bremen 1842, S. 6, nach den ständischen Aktenstücken, die Eisenbahnanlagen betreffend, S. 29 u. 30, unter Verteilung auf die projektierten Eisenbahnzugrichtungen aufgeführt.

b) Schätzung.

c) „Über den Landtransport nach Bremen wird keine genaue Controle gehalten, weil derselbe Abgabenfrei ist. Wahrscheinlich wird das Zollamt zu Brinkum einen genauen Aufschluß darüber geben können. Nach gesammelten Notizen wird das Quantum, welches von Brinkum her nach Bremen kommt, jährlich betragen zwischen 100 000 und 130 000 Centner und Hemelingen zwischen 25 000 und 30 000 Centner" (1).

d) „Es liefern diese Zahlen den sicheren Beweis, daß Bremens Seehandel schon ansehnlich zu groß geworden ist für seinen direkten inländischen Abzug, und daß dieser daher auf Umwege gezwungen wird" (1).

e) „Es ist schon angegeben, daß selbst zur Fuhr, trotz der höheren Kosten der Fracht und des hannoverschen Transitzolls nach Magdeburg etc. 4344 Sch.-Z oder 13 032 Centner Waren versandt werden, der eigentliche Hauptverkehr mit der Elbgegend findet jedoch zu Wasser statt, ist aber nicht genau zu ermitteln, weil darüber alle Controle fehlt. Sollte man aber zu viel annehmen, wenn man von den 1½ Millionen Centnern, welche sich seewärts vertheilen, für diese Route 100 000 Centner abschlägt. . . Für die Güter die Elbe abwärts fehlt ebenfalls der genaue Maaßstab. Das Quantum ist ebenfalls sehr erheblich in Manufakturwaren, Leinen, Glaswaren, Mehl, Stärke, Zink und dergleichen bestehend, und wird man schwerlich über den jetzigen Bestand hinausgehen, wenn man diesen Transport auf 60 à 75 000 Centner veranschlagt" (1).

[1]) Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat vom 1. Mai 1841: Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover. Aus den nachgelassenen Papieren des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[2]) Berichte der Güterbesteder an die Frachtfuhr-Inspektion bezw. Deputation. Akten des Bremer Staatsarchivs R. 13 A 4; Akten der Handelskammer in Bremen im Schütting. Arch. Coll. Sen. C. 48. b.

[3]) Grundlage: Die Register des Weserzollamts.

[4]) Grundlage: Die von den Beamten des Departements der Schlachte herausgegebenen Einfuhrlisten. Bremer Staatsarchiv R. 11 e; Arch. Coll. Sen. C. 48. b.; Stadtbibl. Brem. c. 1655.

Der Warenverkehr zwischen Bremen und Bremerhaven hin und zurück nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1839—1848 [1]).

Tab. 10

Jahr	Doppelzentner	Jahr	Doppelzentner
1839	620 027	1844	1 070 181
1840	758 174	1845	1 200 035
1841	815 105	1846	1 369 484
1842	930 274	1847	1 704 867
1843	989 839	1848	1 329 038

[1]) Berechnung bei Erörterung einer Bahn Bremen—Bremerhaven. Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 1.

Der Verkehr auf Oberweser, Oberelbe und Rhein (Bremen, Hamburg, Niederlande) talwärts und bergwärts nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1826/1827—1851.

Tab. 11

Jahr	Oberweser	Oberelbe	Jahr	Rhein Grenzverkehr Lobith—Emmerich
1826/7	[1] [2]) 410 860	[1] [2]) 2 000 876	—	—
1827/8	[1] [2]) 411 430	[1] [2]) 2 032 915	—	—
1828/9	[1] [2]) 449 448	[1] [2]) 2 481 200	—	—
1829/30	[1] [2]) 452 472	[1] [2]) 2 404 485	—	—
1830/1	[1] [2]) 614 396	[1] [2]) 2 748 368	—	—
1831/2	[1] [2]) 486 140	[1] [2]) 1 942 767	—	—
1832/3	[1] [2]) 477 826	[1] [2]) 2 111 741	1832	[4]) 3 289 090
1833/4	[1] [2]) 465 111	[1] [2]) 2 211 521	1833	[4]) 3 546 220

Tab. 11 (Schluß)

Jahr	Oberweser	Oberelbe	Jahr	Rhein Grenzverkehr Lobith—Emmerich
1834/5	*) [2]) 473 266	[2]) 1 878 046	1834	[4]) 3 811 330
1835/6	*) [2]) 394 162	[2]) 2 129 201	1835	[4]) 3 967 760
1836/7	*) [2]) 460 970	[2]) 2 124 144	1836	[4]) 4 114 880
1837/8	*) [2]) 428 791	[2]) 1 189 304	1837	[4]) 4 701 420
			1838	[4]) 4 896 610
1851	[3]) 1 269 354	[3]) 4 566 851	1851	[5]) 5 762 190
			beziehungsweise.	[3]) a) 5 918 740
			dazu Floßholz	[3]) a) 880 285
davon zu Tal	[3]) 953 349	[3]) 1 716 066	zu Tal	[3]) a) 3 495 591
zu Berg	[3]) 316 005	[3]) 2 850 785	zu Berg	[3]) a) 2 423 149
b) 1900	[4]) 4 321 170	[4]) 54 018 190	1900	[4]) c) 131 918 450
davon zu Tal	[4]) 2 533 310	[4]) 25 264 330	davon zu Tal	[4]) c) 41 530 370
zu Berg	[4]) 1 787 860	[4]) 28 753 860	zu Berg	[4]) c) 90 388 080
b) 1905	[4]) 5 098 540	[4]) 59 215 150	1905	[4]) c) 206 731 890
davon zu Tal	[4]) 3 220 740	[4]) 25 222 160	davon zu Tal	[4]) c) 81 295 600
zu Berg	[4]) 1 877 800	[4]) 33 992 990	zu Berg	[4]) c) 125 436 290

Anmerkungen:

*) Außer den zollfreien Gegenständen (2).

a) Holländisches Grenzzollamt Lobith.

b) Vgl. ferner zu den heutigen Verhältnissen: Victor Kurs, Der in den Weserhäfen für bremische Rechnung betriebene Seehandel und der Anteil der Binnenschiffahrt daran, Sonderdruck Nr. 125 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, V. Jahrg., Berlin 1898; Leo Sympher, Das Verkehrsgebiet der Weser, Zentralblatt der Bauverwaltung, XXIII. Jahrg., 1903, S. 345 ff., mit Karte, ders., Karte des Verkehrs auf deutschen Wasserstraßen im Jahre 1885, Verlag des Berliner Lithogr. Instituts, Berlin 1885; ders., Der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen in den Jahren 1875 und 1885, Zeitschrift für Bauwesen, XLI. Jahrg., 1891, S. 45 ff. u. Bl. 14; ders., Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschld. von 1875 bis 1895, Ztschr. f. Binnenschiff., VI. Jg., 1899, S. 150 ff.; ders., Die Entwicklg. d. deutsch. Binnenschiffahrt in den fünfundzwanzig Jahren 1875—1900, ebenda X. Jahrg., 1903, S. 151 ff.; etc.; Jahresbericht der Handelsk. in Minden, 1906/7, S. 53; Vierteljahrshefte zur Statistik d. deutschen Reichs, XVIII. Jg., 1909, IV, 122.

c) Deutsches Grenzzollamt Emmerich.

[1]) G. W. Marcard, Z. Beurth. des National-Wohlstandes des Handels und der Gewerbe im Kgr. Hannover, Hannover 1836, S. 64.

[2]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 8, 154.

[3]) Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- u. Handelsverh., mit statist. Übersichten, II. Abt., Leipzig 1853, S. 168, III. Abt., 1854, S. 58—60, IV. Abt., 1854, S. 39 u. 40.

[4]) Berechnung von Max Peters, Schiffahrtsabgaben, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CXV, 2. u 3. Teil, Leipzig 1908, S. 132 für die Jahre 1832—1881, im wesentlichen nach den Jahresberichten der Rheinschiffahrtszentralkommission, nur soweit nötig, aus anderen Quellen, insbesondere aus Angaben der preußischen Zollverwaltung ergänzt. Es ist nicht ersichtlich, warum die Kommission sich lange nur auf die Anschreibungen von Lobith gestützt hat.

[5]) Statistik des deutschen Reiches, N. F., Bd. 138, S. 154, 166, 174, Bd. 175, II. 23, II. 36, II. 45.

Der bremische Oberweserverkehr berg- und talwärts nach Mengen in Doppelzentnern am Anfang, um die Mitte und am Ende des 19. Jahrhunderts.

Tab. 12

Jahr	Zu Berg	Zu Tal	Insgesamt	Jahr	Zu Berg	Zu Tal	Insgesamt
a) 1800	[1]) 298 400	[1]) 664 200	[1]) 962 600	1900	[7]) 1 787 680	[7]) 2 533 310	[7]) 4 320 990
a) 1810	[1]) 122 400	[1]) 441 000	[1]) 563 400	Flöße		28 000	28 000
1840	[2]) 276 519	[2]) 856 770	[2]) 1 133 289	c)f) 1905	[7]) 1 877 680	[7]) 3 220 740	[7]) 5 098 420
1841	[3]) 266 687	[4])b) 947 436	[3]) u. [4]) 1 214 123	Flöße		4 815	4 815
c) 1845	[3]) 428 916	[5]) 792 587	[3]) u. [5]) 1 221 503		bezw.	bezw.	bezw.
c) d) 1846	[5]) 426 062	[5]) 655 954	[5]) 1 082 016		[8]) 2 946 600	[8]) 5 021 070	[8]) g) 7 967 670
e) 1847	[6]) 657 461	[6]) 966 110	[6]) 1 623 571				

Anmerkungen:

a) Der Betrag der von Holland nach Köln gekommenen und der von da nach Holland gegangenen Güter war in Doppelzentnern:

im Jahre	von Holland nach Köln zu Berg	von Köln nach Holland zu Tal
1807	300 375	613 901
1808	128 226	285 033
1809	39 769	178 567

J. J. Eichhoff, Topographisch-statistische Darstellung des Rheines, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schiffahrt und Handlung, Köln am Rhein, 1814, S. 66.

b) Außer Kohlen (4).

c) Der Wert der Talgüter betrug 1845: 6 926 460 Mk., 1846: 5 600 760 Mk. Handels-Archiv, hrsg. im Kgl. Handels-Amt zu Berlin, Berlin 1847, I. Hälfte, S. 341 ff. S. im übr. die offiziellen bremischen Statistiken der nächsten Jahre (Tabellarische Übersichten des bremischen Handels, Jahrg. 1849 ff.) Der Wert der Talgüter des Jahres 1905 betrug 22 139 431 Mk., der Berggüter: 37 396 101 Mk., Jahrb. f. brem. Statistik, Jahrg. 1906, Allg. Statistik der J. 1901—1905, S. 64, 65, 75, 76.

d) Davon wurden auf Dampfschiffen befördert: talwärts nach Bremen 639 dz, bergwärts von Bremen 681 dz (5).

e) „Dies ist das stärkste Jahr, was wir gehabt haben" bemerkt Duckwitz (6) dazu.

f) Seit dem 1. Januar 1903 haben neben den Reichsstatistikaufzeichnungen genaue von der Weserstrombauverwaltung im Benehmen mit den Schiffahrtsgesellschaften veranlaßte Verkehrsaufschreibungen am Lauf der Oberweser, Aller und Fulda stattgefunden, die den Verkehr der kleineren Häfen, den tonnenkilometrischen Verkehr und die Warenkategorien genauer zunächst wegen der Schiffahrtsstraßenpläne, dann als Probe auf die Einführung an allen Flüssen (Neueinrichtung der Reichsbinnenschiffahrtsstatistik nach Bundesratsbeschluß vom 25. Juni 1908 zuerst für 1909 in Kraft) zugleich in Angleichung an die Eisenbahnstatistik erfassen sollten. Die Ergebnisse des ersten Berichtsjahres und der Plan: Sympher und Witte, Der Güterverkehr auf der Weser und ihren Nebenflüssen 1903, Berlin 1905. — Die Zahlen aus der Bremer Statistik enthalten auch die an der Stadt Bremen vorbeipassierenden Güter.

g) Die Zahlen für die Berg- und Talfahrt lassen sich teilweise für die Jahre 1825 bis 1835 durch Vergleich der Tabelle Ausfuhr von Bremen land- und flußwärts (Tab. 4) und der Gesamtzahlen für Weser, Elbe und Rhein (Tab. 11) ev. gewinnen. Vgl. ferner die Tabelle Bremische und hamburgische binnenländische Aus- und Einfuhr auf ihren haupts. Konkurrenzrouten und auf Weser und Elbe im folg.

[1]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, Hannov. 1839, II. Abt., S. 151 u. 155.

[2]) Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat, Ertragsfähigk. e. Eisenb. zw. Bremen und Hannover, 1. Mai 1841, Papiere des verst. Herrn Bürgermeisters A. Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen. Nach den Registern des Weserzollamts.

[3]) Notizen der 5 Reiheschiffahrten etc. Schiffahrtsdirektion und -Deputation. Arch. Coll. Sen. C. 34. d. und Bremer Staatsarchiv R. 9. o.

[4]) Arnold Duckwitz, Der bremische Handel in 1841, Wöchentl. Beiblatt des (Kölner) Allgemeinen Organs für Handel und Gewerbe, 1842, 23. Febr., Nr. 8.

[5]) Handels-Archiv, hrsg. im Kgl. Handels-Amt zu Berlin, Berlin 1847, I. Hälfte, S. 341, 342.

[6]) Brief von Arnold Duckwitz an den Abgeordneten zur Nationalversammlung Kaufmann J. A. Droege aus Bremen, vom 7. Juli 1848. Nachgelassene Papiere des Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[7]) Statistik des deutschen Reichs, N. F., Bd. 138, S. 61 und 166, Bd. 175, I. 63.

[8]) Jahrb. f. brem. Statistik, Jahrg. 1900, I. Heft, S. 26—27, Jg. 1905, Handelsstatistik, S. 26—29.

Der Berg- und Talverkehr auf Oberweser, Aller und Leine nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1846/7 — 1851/2 [1]).

Tab. 13

Zeit	Oberweser im engeren Sinne		über die Weser auf Aller und Leine		Überhaupt		Insgesamt
	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg	
1. Juli 1846 bis 1. Juli 1847 ...	767 741	602 939	347 274	131 144	1 115 015	734 083	1 849 098
1. „ 1847 „ „ 1848 ...	751 517	542 510	283 202	55 839	1 034 719	598 347	1 633 065
1. „ 1848 „ „ 1849 ...	736 131	291 930	218 686	38 248	954 817	330 177	1 284 995
1. „ 1849 „ „ 1850 ...	781 669	322 938	275 877	33 085	1 057 547	356 024	1 413 574
1. „ 1850 „ „ 1851 ...	831 388	372 107	268 705	38 432	1 100 092	410 540	1 510 637
1. „ 1851 „ „ 1852 ...	1 055 005	542 166	265 849	51 164	1 320 854	593 333	1 914 183
durchschnittl. 1846 bis 1852 ...	820 560	447 780	276 600	57 980	1 097 180	503 740	1 600 920

[1]) Nach Mitteilungen der hannöverschen Generaldirektion der Zölle in den Jahresberichten der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt, 1852, S. 42, 43 und 1853 S. 50, 51 (Sammlg. der Stadtbibl. in Bremen Weser-Dampf-Schiffahrtsgesellschaft Brem. c. 182 oder Vereinte Dampfschiffahrt Oberweser Brem. b. 1140, etc.).

Oberweser-Talverkehr, ohne Holzflöße, nach Bremen nach der Herkunft in Doppelzentnern in den Jahren 1845 und 1846 [1]) a).

Tab. 14

Herkunftsbezirk	1845	1846
Von Hoya, Nienburg, Stolzenau	29 480	37 580
Von Preuß. Minden, Vlotho etc. bis Oldendorf ...	214 480	135 220
Von Hameln bis Karlshafen	81 820	37 180
Von Hann. Münden	225 260	134 820
Summa ...	551 040	344 800

a) Bei Meidinger ([1]) steht Schiffspfund à 3 Zentner gedruckt (statt der hier zugrunde gelegten Last). Das kann aber anscheinend nicht stimmen, zumal unmittelbar vorher steht: „In den Jahren 1846 bis 1851 wurden durchschnittlich auf der Oberweser, Aller und Leine 760 913 Last oder 3 076 520 Ctr. Güter des Jahrs befördert. Davon kamen auf die Weser 60 108 Last oder 2 400 320 Ctr.," was wieder fehlerhaft ist. Vgl. a. die übrigen Tabellen.

[1]) Heinrich Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 41.

Der Verkehr in Münden nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1785—86, 1800, 1810 und 1825—1838[1]).

Tab. 15 Jahr	Nach Münden auf der Weser: Spedition und Kommission	Nach Münden auf der Weser: Eigengut	Exporthandel in Münden a)	Jahr	werraauf	fuldaauf
1785/86	55 120	22 500	114 120	1800	22 800	4200
				1810	8 000	2400

Jahr	Zahl der zu Münden ausgestellten Manifeste	Haben überhaupt geladen	Davon sind an Kaufmannsgütern verladen in: Schiffen nach Bremen	Davon sind an Kaufmannsgütern verladen in: Schiffen, die diesseits Bremen bleiben	An Holzflößen und darauf geladenen Gegenständen	Zahl der zu Münden mit Manifesten angekommenen Schiffe	Haben in Münden an Gütern aller Art ausgeladen
1825 ...	270	92 400	25 211	6 974	60 066	139	53 744
1826 ...	259	95 619	21 499	6 160	67 958	105	48 343
1827 ...	288	115 151	28 284	7 746	79 120	111	51 690
1828 ...	284	122 750	22 560	6 810	93 378	102	61 256
1829 ...	232	120 724	31 640	6 334	82 749	87	59 034
1830 ...	262	128 859	36 138	6 890	85 830	121	100 172
1831 ...	305	118 080	30 192	14 330	73 529	108	82 300
1832 ...	296	112 971	24 927	8 875	79 166	119	85 704
1833 ...	291	113 778	20 418	8 739	84 618	131	76 020
1834 ...	282	109 009	18 966	7 583	82 461	141	64 473
1835 ...	289	115 302	18 279	8 545	88 476	123	68 714
1836 ...	317	120 909	29 032	13 341	78 536	110	54 804
1837 ...	293	118 227	30 491	8 230	79 504	126	79 814
1838 ...	264	102 591	25 847	12 402	64 141	118	70 182

Im Jahre	Es kamen an die Schlagt von Münden[2]): zu Tal dz	Es kamen an die Schlagt von Münden[2]): zu Berg dz	Es gingen durch die Schleuse bei Münden von der Werra Flöße[2]): dz
1900	23 960	45 870	49 070
1905	3 060	62 840	41 750

Anmerkungen:

a) Landesprodukte und Tabak (hessischer).

b) Patje, K. Abriß des Fabriken- Gewerbe- u. Hdlgs.-Zustandes in den Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796, S. 278 spricht von 364 großen und kleinen Schiffen, die auf der Weser, 104, die auf der Werra 128, die auf der Fulda [1800: 57, 1810: 20, 1800: 21, 1810: 12 (1)] von Münden abgefertigt werden. Er rechnet nach dem Zollerträgnis, das, seitdem während des Krieges (1786 mit Frankreich) die Rheinschiffahrt gesperrt ist, um ein Drittel gestiegen ist, auf zirka 250 000 dz, die durch Münden transportiert wären; nach Hanau, Frankfurt a. M. und Mainz gingen damals etwa 150 Wagen und 600 Karren, nach Nürnberg und Franken 14 Wagen und 118 Karren, also zusammen 164 Wagen und 718 Karren, Patje rechnet an anderer Stelle ca. 5 dz Ladung auf ein Pferd, es werden um 1800 auch wohl ca. 4 dz als Maximallast für ein Pferd gerechnet angegeben (z. B. Fr. Baer, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Grh. Baden, Berlin 1878, S. 25, auch E. Gasner, zum deutschen Straßenwesen, Leipz. 1889, S. 120). Die Karren waren meist ein-, zwei- und dreispännig, die Frachtwagen damals drei-, vier-, fünf- auch sechsspännig (Patje), ein Fuhrmann, der im Jahre 1800 auf der Straße Bremen-Würzburg über Heiligenstadt sich Veruntreuungen zu Schulden kommen ließ, hatte 45 dz ca. geladen (Bremer Staatsarchiv R. 13 A), in Hannover hatten 1785 von 9152 Frachtwagen und Karren, die durch- und auspassiert waren, 5820 5 dz und darüber, die übrigen 3332 aber unter 5 dz geladen (Patje, S. 247).

c) Fr. v. Reden S. 111 bemerkt dazu für die dreißiger Jahre, daß der Verkehr auf der Werra zwar noch ziemlich lebhaft ist, daß aber wegen der Fulda die kurhessische Regierung den Hauptverkehrszug in der Bergfahrt auf Karlshafen zu lenken gewußt hat.

d) Vgl. für die Jahre 1825 bis 1837 die Tabelle Ausfuhr von Bremen land- und flußwärts für Münden (Tab. 4)

e) Vgl. ferner W. Lotze, Gesch. v. Münden, Münden 1878.

[1]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 111, 152.

[2]) Statistik des d. Reichs, N. F., Bd. 138, S. 168, Bd. 175, II. 38.

Tab. 16 **Vom 1. Mai 1790 bis 1. Mai 1791 passierten auf Aller und Leine Güter**

im Werte von	von Bremen: nach Celle	von Bremen: nach Hannover	von Bremen: nach Verden	im Werte von	von Hannover, Celle etc.: nach Bremen
Mark	[1]) 1 381 187	[1]) 1 079 833	[1]) 100 949	Mark	[1]) 1 264 807

Tab. 16 (Schluß)

Der Berg- und Talverkehr auf Aller und Leine nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1800, 1810 und 1832—1838.

	Zu Berg					Zu Tal				
Jahr	Celle	Hannover	Zusammen	Verden	Zusammen	Celle	Hannover	Winsen, Hudemühlen	Verden	Zusammen
1800..	[2]) 11 462	[2]) 4 158	[2]) 15 620	—	—	—	—	—	—	—
1810..	[2]) 5 267	[2]) 2 079	[2]) 7 346	—	—	—	—	—	—	—
1832..	[2]) [3]) 31 425	[2]) 48 150 [3]) 48 156	[2]) 79 575	[3]) 7 088	[3]) 86 670	[2]) [3]) 28 425	[2]) [3]) 61 299	[2]) [3]) 69 207	[2]) [3]) 16 014	[2]) [3]) 174 945
1833..	[2]) 17 940 [3]) 17 945	[2]) [3]) 33 150	[2]) 51 090	[3]) 3 876	[3]) 54 971	[2]) [3]) 19 350	[2]) [3]) 42 474	[2]) [3]) 88 156	[2]) [3]) 15 101	[2]) [3]) 165 081
1834..	[2]) 26 100 [3]) 26 091	[2]) 22 980 [3]) 22 982	[2]) 49 080	[3]) 3 056	[3]) 52 128	[2]) [3]) 13 118	[2]) [3]) 58 763	[2]) [3]) 105 617	[2]) [3]) 18 015	[2]) [3]) 195 512
1835..	[2]) 21 615	[2]) 20 625	[2]) 42 240	—	—	durchschnittlich				
1836..	[2]) 18 585	[2]) 21 420	[2]) 40 005	—	—	[2]) 11 197 in Schiffen	[2]) 46 304 in Schiffen	[2]) 9 974 in Schiffen	[2]) 24 824 in Schiffen	
1837..	[2]) 16 290	[2]) 18 210	[2]) 34 500	—	—	[2]) 6 113 durch Flöße	[2]) 5 989 durch Flöße	[2]) 123 709 durch Flöße		
1838..	[2]) 15 000	[2]) 21 000	[2]) 36 000	—	—					

Nach der Wiederaufnahme des Allerverkehrs beförderte die Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft

	zu Berg dz	zu Tal dz
im ersten Jahre ihres Bestehens 1898/9	[4]) 34 500	[4]) 9 220
1906	[4]) 181 200	[4]) 341 470
durch Winsen gingen 1905 in Schiffen	[5]) 168 980	[5]) 193 020
Flöße	—	[5]) 4 080

[1]) Patje, Kurzer Abriß d. Fabriken-, Gewerbe- u. Handlungs-Zustandes in den Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796, zu S. 494.
[2]) Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 114, 115.
[3]) G. W. Marcard, Z. Beurth. d. National-Wohlstandes etc. i. Kgr. Hannover, Hann. 1836, S. 68.
[4]) Bremer Nachrichten, 1907, 24. Mai.
[5]) Statistik des deutschen Reiches, Bd. 175, I. 64, II. 36.

Tab. 17

Floßverkehr auf der Oberweser, Aller und Leine.

Von Hannoversch-Münden sind an Holzflößen und darauf geladenen Gegenständen abgegangen[1]):

Im Jahre	dz	Im Jahre	dz	Im Jahre	dz
1825.....	60 066	1830.....	85 830	1835.....	88 476
1826.....	67 958	1831.....	73 529	1836.....	78 536
1827.....	79 120	1832.....	79 166	1837.....	79 505
1828.....	93 378	1833.....	84 618	1838.....	64 340
1829.....	82 749	1834.....	82 461		

1843 kamen die Werra herab nach Hannoversch-Münden 3960 Flöße mit Brettern und Latten und 114 Flöße mit Stammholz. Von Münden gingen weiter 3417 Flöße mit Brettern und Latten und 81 mit Stammholz. Die kleinen Flöße werden zu Hannoversch-Münden zu großen zusammengesetzt.[2]) 1847 gingen von Wernshausen an der Werra 2658 Flöße ab (von Camburg saaleab in die Elbe 2500 Flöße[3]). Auf der Aller und Leine werden genannt als Durchschnitt der Jahre 1835 bis 1838: für Hannover 5445 dz, Celle 5558 dz, Winsen und Hudemühlen 112 463 dz[1]). In Bremen sind 1847: 572, 1848: 496, 1849: 457, 1850: 563, 1851: 574, 1852: 573[4]), 1853: 730 Flöße zu 274 860 dz als angekommen verzeichnet[5]). Durchschnitte der Jahre 1852 bis 1901 für Bremen sind:

1852—1856..... 781 Flöße zu 230 490 dz
1862—1866..... 809 „ „ 242 276 „
1897—1901..... 154 „ „ 22 540 „ [6])

Nach Bremen kamen:
1900 ..... 117 Flöße zu 21 060 dz
1905 ..... 32 „ „ 6 950 „ [7])
Durch Vacha an der Werra gingen:
1900 ..... 49 000 dz
1905 ..... a) 45 000 „
Durch die Werraschleuse bei Münden gingen:
1900 ..... 49 070 dz
1905 ..... 41 750 „ [8])

Anmerkungen:

a) Ein Floß ist mit 200 dz berechnet (8).
[1]) Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 115, 152.
[2]) Vgl. außer H. Meidinger, D. d. Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 27; F. Hühn, Die Weser, in der Ztschr. d. V. f. deutsche Statistik, hrsg. v. Fr. v. Reden, I. Jg., 1847, S. 676.
[3]) G. Brückner, Landeskunde des Herzogth. Sachsen-Meiningen, Meiningen 1851, S. 417; H. Meidinger, D. d. Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 27.
[4]) Tabell. Übersichten d. Brem. Handels i. J. 1851, S. 191, bezw. i. J. 1852, S. 190.
[5]) Jahrb. f. d. amtl. Statist. d. brem. Staats, I. Jg., 1. Heft, 1868, S. 20.
[6]) Jahrb. f. brem. Statist., Jg. 1906, Allg. Stat. d. J. 1901—5, S. 95, 96.
[7]) Jahrb. f. brem. Statist., Jg. 1900, 1. Heft, S. 26, 27, Jg. 1905, S. 26, 27.
[8]) Statistik des deutschen Reichs, N. F., Bd. 138 S. 168, Bd. 175, II. 38.

Gesamtschiffsbewegung Bremens im Jahre 1842 [1]).

Tab. 18 Schiffsankünfte a):

Handelswaren						Viktualien (Butter, Obst, Fisch), Brennmaterialien (Kohlen b), Torf) und Steine					
Schiffsverkehr seewärts c)		Unterweserleichter		Oberweser		Weser		Neuer Torfkanal		Alter Torfkanal und Munte	
Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.	Schiffszüge d)	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.
2 382	168 750	3 430	157 500	1 530	135 000	2 141	50 400	12 843	9 630	29 370	22 028

Anmerkungen:

a) Dieselben Schiffe sind auch wieder abgegangen, also 543 307 Reg.-To. Eingang, 1 086 615 Reg.-To. Gesamtverkehr (1), ohne Torfkanäle 1 023 299 Reg.-To.
b) 1841 wurden auf der Unterweser 120 000 dz Kohlen eingeführt, von der Oberweser kamen ohne Kohlen in 1693 Schiffen 947 436 dz Handelswaren nach Bremen. [(A. Duckwitz), D. Brem. Handel in 1841, (Kölner) Allg. Organ, Beiblatt, 1842, 23. Febr., Nr. 8.]
c) 1 970 000 dz Waren angebracht 1842 (1).
d) Ein Schiffszug besteht nach (1) gewöhnlich aus 2 Schiffen, einem Bock von 60—105 Reg.-To. und einem Anhängschiff, Achterhang oder Bullen von 30—45 Reg.-To.
[1]) (Arnold Duckwitz), Die Deutsche Handelsmarine, Augsburger Allgem. Ztg., 1843, Nr. 97.

Schiffsbewegung in der Reiheschiffahrts-Bergfahrt auf der Oberweser, Aller und Leine nach Zahl der Schiffszüge und Fahrtbezirken in den Jahren 1816 bis 1831 [1]).

Tab. 19

Jahr	Abteilung					Insgesamt
	Münden	Hameln	Minden	Celle	Hannover	
1816	61	17	23	31	30	162
1817	61	16	28	25	a) 19	149
1818	66 (61)	12	19	28	20	145 (140)
1819	54	22	23	30	28	157
1820	55	21	22	b) 41	28	167
1821	c) 47	d) 17	e) 16 (18)	f) 33	g) 20	133 (135)
1822	h) 59	i) 19	k) 21	l) 41	m) 21	161
1823	n) 48	n) 17	n) 24	o) 32	15	136
1824	33	14	25	17	8	97
1825	41	17	34	18	19	129
1826	46	27	37	26	26	162
1827	46	29	31	28	24	158
1828	49	29	31	33	31	173
1829	45	30	29	26	28	158
1830	60	36	36	31	44	207
1831	66	22	17	24	33	162

Anmerkungen:

a) 19 Schiffszüge bezw. Reisen und außerdem verschiedene Jagdfahrzeuge (Jagdreisen mit 1 Schiff).
b) 14/2, 24/1 Reisen bezw. Schiffszüge.
c) Worunter 17/2, d) 4/2, e) 3/2, f) 16/2 bezw. 15/2, 17/1, g) 1/2, h) 4/2, i) 11/2, k) 11/2 Reisen, l) 30 Bullenreisen, m) 1/2 Reise
n) Ganze und halbe Reisen.
o) Reihenzüge und Bullenreisen.
[1]) Aus den Berichten der Bremer Reiheschiffahrts-Direktion. Handelsk. i. Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 34. d [Doubleiten, (z. T. etwas abweichend) C. 33. II.].

Schiffsbewegung auf der Oberweser, Werra, Fulda, Aller und Leine nach Schiffszahl und Registertonnen bergwärts und talwärts in Bremen, in den Jahren 1783/4 bis 1905.

Tab. 20

Jahr	Oberweser zu Berg: Schiffe bzw. Fahrzeuge	Oberweser zu Berg: Reg.-To.	Oberweser zu Tal: Schiffe bzw. Fahrz.	Oberweser zu Tal: Reg.-To.	Werra zu Berg: Schiffszüge	Werra zu Berg: Reg.-To.	Fulda zu Berg: Schiffszüge	Fulda zu Berg: Reg.-To.	Aller: Schiffszüge	Leine: Schiffszüge
[1]) a) 1783/4 insgesamt .	ca. 321	ca. 11 700		†)	—	—	—	—	—	—
beladen ...	ca. 284	ca 10 800		†)	—	—	—	—	—	—
[1]) a) 1784/5 insgesamt .	ca. 372	ca. 13 650		†)	—	—	—	—	—	—
beladen ...	ca. 349	ca. 13 050		†)	—	—	—	—	—	—
[2]) b) 1788 insgesamt ...	246	ca. 8 700	—	— †)	—	—	—	—	—	—
beladen	182	ca. 7 350	—	— †)	—	—	—	—	—	—
[3]) 1800 beladen	c) 498 (?)	22 380	—	49 815 †)	57	1 710	21	315	84	30
[3]) 1810 beladen	c) 204 (?)	9 180	—	33 075 †)	20	600	12	180	38	15
[4]) 1813	c) ca. 5-600	—	—	—	—	—	—	—	ca. 100	—
[3]) Durchschn. 1816—24	—	—	—	—	—	—	—	—	54	
[3]) d) Durchschn. 1825—35	—	—	—	—	—	—	—	—	63	
[3]) 1838	—	—	—	—	—	—	—	—	22	31
[5]) 1841 beladen	—	—	e) 1 693	e) 68 444	—	—	—	—	—	—
[6]) 1842 insgesamt	—	—	e) 3 060	e) 135 000 *)	—	—	—	—	—	—
[7]) 1853 ..... Schiffe	1 251	61 448	1 401	68 443 *)	—	—	—	—	—	—
dazu Flöße	—	—	730	20 615 *)	—	—	—	—	—	—
[8]) Durchschn. 1852—56										
Schiffe insgesamt	1 316	70 645	1 350	72 442 *)	—	—	—	—	—	—
beladen .	774	47 376	1 325	70 918 *)	—	—	—	—	—	—
dazu Flöße	—	—	781	22 949 *)	—	—	—	—	—	—
[8]) Durchschn. 1877—81										
Schiffe insgesamt	518	53 763	521	53 531 [*)]	—	—	—	—	—	—
beladen .	388	44 096	430	44 356 [*)]						
dazu Flöße	—	—	351	9 811 [*)]						
[8]) 1900 Schiffe insgesamt	1 674	302 609	1 714	307 324 *)	Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Reg.-To.	Schiffe	Schiffe
beladen .	1 291	257 059	1 549	280 244 *)						
dazu Flöße	—	—	117	2 106 *)				[9]) f)	[9]) g)	
1905 Schiffe insgesamt	[8]) 2 119	[8]) 481 666	[8]) 2 118	[8]) 481 152 *)	—	—	[9]) f) 1	138	183	—
beladen .	[8]) 1 366	[8]) 349 255	[8]) 2 024	[8]) 463 335 *)	—	—	—	—	—	—
dazu Flöße	—	—	[8]) 32	[8]) 695 *)	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen:

†) Oberweser im engeren Sinne, ohne Aller-, Leineverkehr.
*) Oberweser im weiteren Sinne, Aller- und Leineverkehr eingeschlossen.
[*)] Bestand kein Aller- und Leineverkehr.

a) Im Fahrtjahr 1783/4 sind nach der Liste aller auf der Weser zwischen Münden und Bremen zu Dreye befundenen und passierten Schiffe, die der Zollinspektor zu Dreye vermöge Rezeß von 1680 und 1696 jährlich anzufertigen und an das Kurf. Amt Münden einzusenden hat, um Bestrafung der mit zu viel Schiffen gefahrenen Schiffer zu ermöglichen, zu Dreye passiert 100 beladene Böcke zu ca. 53 Reg.-To., 96 beladene Achterhänge zu ca. 38 Reg.-To., 88 beladene Bullen zu ca. 23 Reg.-To., 37 ledige Bullen und Fahrzeuge. im Fahrtjahr 1784/5: 119 beladene Böcke, 111 beladene Achterhänge, 119 beladene Bullen, 23 ledige Bullen und Fahrzeuge, [Kriegstransporte der ansbach-waldeckschen, braunschweigischen und kurhessischen Truppen, die aus Amerika kamen, erhöhten die Zahl (1)]. Die Tonnenzahlen sind aus der gleichzeitigen Ladefähigkeit der Schiffstypen berechnet [(1), S. 75ff. und Patje, K. Abriß d. Fabr.-, Gew.- u. Hdlgs.-Z. i. d. Chur-Br.-Lüneb. Land., Gött. 1796, S. 440 etc.]

b) Die Zahlen sind berechnet aus der damaligen Ladefähigkeit der Schiffstypen (Patje, S. 440ff. a. a. O.) und der Angabe in (2), daß 1788: 68 Böcke, 77 beladene Hinterhänge, 37 beladene Bullen, sowie 2 leere Hinterhänge und 62 leere Bullen, insgesamt 246 Schiffsteile von Bremen nach Münden oberweseraufwärts gefahren seien.

c) 1800 in 166 Fahrten, zu (2—) 3 Schiffen, 1810 in 68 Fahrten ebenso (3), 1813 jährlich 200 Masten (Schiffszüge zu 2—3 Schiffen) etwa (4).

d) In den Jahren 18 6 bis 1824 in der Reihenfolge: 64, 45, 48, 58, 71, 53, 61, 61, 25; 1835 bis 1837: 47, 46, 52 Schiffszüge (3).

e) Ohne Kohlenladungen 1841 (5); mit Handelswaren 1842 (6).

f) Fuldaab kamen nach Münden an die Schlagt: 12 Schiffe zu 964 Reg.-To. (9).

g) Davon 125 Kähne zu 33 000 Reg.-To.; talab 151 Schiffe, davon 126 Kähne von 33 140 Reg.-To.; durch Winsen (9).

[1]) L. Quentin, Ber. e. Abr. v. d. Schiff. a. d. Weser, Gött. 1788, S. 19.

[2]) D. Hansest. Lübeck u. Bremen, e. Hdb. (D. gewerbfl. Dtschld. X), Leipz. u. Ronneb. 1807, S. 253—256.

[3]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 111, 151, 155.

[4]) Handelsk. i. Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 17. b.

[5]) (Arnold Duckwitz), D. Brem. Hdl. in 1841, im Wöchentl. Beibl. d. (Kölner) Allg. Organs, 1842, 23. Febr., Nr. 8

[6]) (Ders.), D. D. Handelsmarine, Augsb. Allg. Ztg. 1843, Nr. 97.

[7]) Jb. f. d. amtl. Statist. d. brem. Staats, I. Jg. 1868, 1. Heft, S. 20.

[8]) Jb. f. brem. Statist., Jg. 1906, Z. Stat. d. Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1906, S. 23.

[9]) Statistik d. d. Reichs, Bd. 175, 1907, I. 63, 64, 67, 68.

Verteilung der Schifferschaft nach dem Fahrtbezirk, in dem sie arbeitet, und den Schiffergesellschaften, nach der Zahl der Schiffer bezw.*) Schiffszüge (gewöhnl. Ziffern), **Schiffe** (schräge Ziffern), **Schiffsart** (kleine hochgesetzte Ziffern bedeuten Zahl der Böcke bezw. Achterhänge, übrige sind Bullen) **in den Jahren 1815 bis 1848** a).

Tab. 21

Fahrtbezirke Schiffergesellschaften	1815 [1])	1822 [1])	1831 *) [2])	zwischen 1840/7 [3])	1848 [4])
Bremen—Mündener Fahrt					
Bremer Direktion	35 *105* $^{35.35}$	34	b) 35 *105* $^{35.35}$	26 *57*	26 *52*
Freischiffer (überhaupt zwischen Münden und Bremen)	—	—	—	21 *31*	—
Bremen—Hamelner Fahrt					
Bremer Direktion	16 *32* $^{-.16}$	13	c) 13 *26*	16 *35*	16 *32*
Bremen—Mindener Fahrt					
Bremer Direktion	14 *28* $^{14.-}$	13	d) 13 *26*	15 *26*	16 *32*
Westf. Schiffergesellschaft	—	—	—	12 *25*	(12) *(35)*
Ravensberg. Schiffergesellschaft	—	—	—	11 *21*	8 *16*
Außer-Reiheschiff-Gesellschaften	—	—	—	7 *11*	—
Freischiffer (bis Stolzenau)	—	—	—	35 *39*	—
Bremen—Hannover—Celler Fahrt					
Reiheschiffer	—	23	e) 16 *32*	14 *38*	—
Freischiffer	—	—	—	21 *31*	—
Minden—Hameln—Mündener Fahrt					
Freischiffer	—	—	—	11 *18*	—

Anmerkungen:

a) 1783 waren auf der Oberweser 66 Schiffer mit 47 Böcken, 63 Hinterhängen und 77 Bullen (Brem. Nachr., 4 Aug. 1906), 1796 waren 42 komplette Masten auf der Weser zwischen Münden und Bremen, außerdem noch 12—16 kleinere Fahrzeuge von 15—37 Reg.-To., die selten weiter als Preuß. Minden und Hoya heruntergingen, meist aber auf der Fulda und Werra blieben (Patje, K. Abr. d. Fabr.-, G.- u. Hdlgs.-Zust. i. d. Chur-Br.-L. Landen, Gött. 1796, S. 440 ff.), 1854 fuhren 40 Schiffszüge zwischen Bremen und Münden hin und her (H. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt. Leipz. 1854, S. 35), 1839 40 Schiffer auf Minden im ganzen, welche Zahl zu groß sei (Arnold Duckwitz, Papiere, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz, Bremen), 80 Schiffer in der Bremer Direktionsreihefahrt (Fr. v. Reden, D. Kgr. Hann., II. Abt., S. 110, 117), auf der Aller 1822: 8 Bremer und 8 hannöversche Schiffer, auf der Leine dieselben 8 Bremer und 8 hannöversche, von denen einer auch in der Celler Reihefuhr und Kompagnie ist, im ganzen 23 (1).

b) Wert 520 692 Mark (2).

c) Wert 128 933 Mark (2).

d) Wert 96 700 Mark.

e) Wert je 8 auf Aller und Leine 59 508, zus. 119 016 Mark (2).

[1]) Schiffermatrikeln des Oberländischen Weserschiffahrtsregulativs von 1815 und des Revidierten Regulativs von 1822 (Smlg. Oberweserschifff. d. Brem. Stadtbibl. Brem. b. 1141).

[2]) G. F. Niemeyer, Übersicht von den Weser-, Aller- und Leine-Reihe-Schiffs-Kosten etc., Mai 1831, gedruckt. Im Bremer Staatsarchiv R. 9. o.

[3]) Undatierte Akte im Arch. Coll. Sen. der Brem. Hdlsk. C. 34. d.

[4]) Fr. Hühn, Die Weser, Ztschr. d. Ver. f. d. Statist., II. Jg., 1848, S. 389.

Die Schifferschaft auf der Oberweser, Aller, Leine, Werra und Fulda nach Heimatsorten, nach Schiffer-*) und Schiffszahl*) und Art der Schiffe*) in den Jahren 1787/8 bis 1901/2.

Tab. 22

Schifferplatz[1]–[9]		[1] 1787/8	[2] 1796	†) [3] 1815	†) [3] 1822	a) [5] 1840/7	[6] 1847/8	[7] 1851	[7] 1852	[8] 1867	[9] 1901/2
Oberweserschifferschaft:											
Bremen		—	—	4	5	6 *16*	4 *8*	4 *8* — 459 Reg.-T.	3 *5* — 305 Reg.-T.	2	1 *69* 22 425 Reg.-T.
Riede	hannoversch	—	1	—	—		—			—	Gesellschaft Kähne der Mindener, Hamelner (Weser-mühlen) und Bremer Schleppschiff.- und *20—30 Privatschiffe* zu 4500 Reg.-T.
Baden	hannoversch	—	—	—	—		1 *2*			—	
Intschede	hannoversch	—	—	8	7		7 *11*			3	
Amt Westen	hannoversch	—	—	1	1		—			—	
Hoya	hannoversch	2 *5* 1·2	2	—	—		2 *4*			2	
Balge	hannoversch	—	—	—	—		—			1	
Nienburg	hannoversch	—	—	—	—		2 *3*			—	
Stolzenau	hannoversch	1 *2* —·2	1	—	2		1 *2*			4	
Hameln	hannoversch	1§) *6* 2·2	1	1	1	*137*	1 *2*	56 *102* [25] 6819 Reg.-To.	56 *96* [29] 6735 Reg.-To.	11	1 *20* 4981 Reg.-T.
Grohnde	hannoversch	—	—	—	—		—			—	
Amt Ohsen	hannoversch	—	—	—	—	87	—			—	
Ohr	hannoversch	—	—	—	—		—			—	
Bodenwerder	hannoversch	1 *1* —	1	3	3		5 *11*			4	
Brevörde	hannoversch	—	—	1	—		2 *3*			—	
Polle	hannoversch	—	—	—	—		—			—	
Heinsen	hannoversch	b)8§) *25* 7·7	3	1	—		8 *13*			5	
Bodenfelde	hannoversch	—	—	—	—		1 *3*			2	
Hemeln	hannoversch	—	—	—	—		—			—	
Münden	hannoversch	10 *35* 8·12	10	12	11		15 *32*			10	
Thedinghausen	braunschw.	—	—	—	—		—			2	
Daspe	braunschw.	—	—	—	—	*24*	1 *1*			—	
Kemnade	braunschw.	—	—	2	1		—	5 *10* [4] 732 Reg.-T.	5 *9* [4] 697 Reg.-T.	—	
Grave	braunschw.	—	—	—	—	14	3 *3*			—	
Holzminden	braunschw.	1 *2* —·2	1	—	—		4 *8*			5	
Gernheim	preußisch	—	—	—	—		1 *5*			—	
Petershagen	preußisch	2 *6* 2·2	2	—	1		2 *2*			1	
Minden	preußisch	4 *18* 5·3	4	2	3		6 *12*			13	1 *40* 13 883 Reg.-T.
Hausberge	preußisch	—	—	1	1		1 *2*			3	
Vlotho	preußisch	15 *43* 13·13	21	19 (17)	14	*63*	10 *17*			5	
Uffeln	preußisch	—	—	1	—		—			—	
corveysch-Lüchtring.	preußisch	3 *6* —·3	3	1	1	35	6 *12*			8	
„ Höxter	preußisch	—	—	—	—		1 *1*			1	
paderb. Beverungen	preußisch	1 *1* —	1	—	1		—	44 *69* [19] 4890 Reg.-To.	44 *65* [22] 4875 Reg.-To.	—	
c) Würgassen	preußisch	—	—	—	—		1 *1*			2	
Herstelle	preußisch	—	1	3	—		4 *5*			8	
lippisch-Erder		4 *5* 1·4	4	—	1	2 *4*	2 *4*	2 *4* — 225 Reg.-T.	2 *4* — 225 Reg.-T.	3	
Rinteln	hessisch	1§) *3* 1·1	1	1	1		3 *5*			3	
Rumbeck	hessisch	1§) *3* 1·1	1	—	—		—			—	
Großenwieden	hessisch	d) 2§) *4* 1·1	2	1	1		1 *1*			1	
Wehrbergen	hessisch	—	—	—	—	*19*	—			—	
Karlshafen	hessisch	1§) *3* 1·1	1	1	1		3 *6*	11 *22* [3] 1440 Reg.-To.	11 *21* [7] 1515 Reg.-To.	3	
Gießelwerder	hessisch	—	—	1	1	10	—			—	
Ödelsheim	hessisch	1§) *3* 1·1	—	2	2		1 *1*			—	
Veckerhagen	hessisch	—	—	—	—		2 *7*			1	
		[1] 1788	[2] 1796	†) [3] 1822	[4] 1839						
Aller- u. Leineschifferschaft:											
bremische		—	*43* [13·9]	8	*24* [10]	11 *25*	—	—	—	10	*22*
hannoversche (aus Ahlden, Winsen, Celle, Linden 1839)		—	*75* [20·17]	15	*50* [10]	24 *44*	—	—	—		
Werraschifferschaft:											
hessisch		—	*30* [12]	—	—	—	—	—	—	—	—
Fuldaschifferschaft:											
e) hannoversche (Mündener)		19 *23* 5·9	34 *47*	—	—	—	—	—	—	—	—
f) hessische		—	*12-16*	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen:

*) Gewöhnliche Ziffer bedeutet Zahl der Schiffer; schräge Ziffer Zahl der Schiffe; die kleinen, hochgesetzten Ziffern bedeuten 1787/8 ff., wieviel Böcke, wieviel Achterhänge (Reihenfolge!) unter den Schiffen waren, die übrigen Schiffe sind Bullen, 1851 und 1852, wieviel Schiffe neuer Bauart, also Rheinschiffe gegenüber den Böcken, dabei waren.

†) Umfaßt nur die Reiheschiffer und gibt die Zahl der zugestand. Schiffe.

§) Die Zahlen sind berechnet aus der Zahl der Masten, d. h. kompletten Schiffszüge. Die Mast ist in der Tabelle zu 3 Schiffen, Bock, Achterhang und Bulle angenommen, wie der Autor Weddigen, der sie angibt, überall rechnet. Da die Mündener zeitweise ein Privileg behauptet haben, wonach nur sie 3 Schiffe als komplette Mast führen dürften, alle unteren nur 2, einen Bock und ein kleineres Schiff, so ist möglicherweise auch nur die Mast zu zwei Schiffen zu rechnen, wodurch sich die Zahl entsprechend reduziert (1).

a) 1839 waren 80 Schiffer in der Bremer Direktionsreihefahrt auf Oberweser, Aller und Leine, davon 42 hannoversche, die zusammen 40 Böcke, einige und 50 Bullen und Achterhänge und 30 kleinere Fahrzeuge hatten. Die Bremer hatten 1839: 53 Schiffe zu 22½ bis 120 Reg.-To., zusammen 3870 Reg.-To., 1833: 54 von 3825 Reg.-To. (4). Zu 1840/1 gibt (5) auch die Fassungskraft der Winterhäfen der verschiedenen Staaten an, nämlich Bremen 50 Schiffe, Dreye früher 10, jetzt 3, Intschede 15 unbeladen, Hameln 12, Petershagen jetzt 15, später 25, Karlshafen 50, Holzminden 26, (Minden und Rinteln noch ungewiß).

b) Wohl 7—8 Masten und 4 Bullen.

c) Würgassen, auch Wörrigsen, Wurregsen geschrieben, vgl. die Karte: Der Weserfluß von Münden bis Bremen, Verlag v. P. J. A. Kersting in Münden, gezeichn. v. V. Endert, lith. v. C. F. J. Caspar in Münden, 1831.

d) 1 Mast und 1 Bulle.

e) Auf der Strecke Münden—Kassel.

f) Auf der Strecke Kassel—Hersfeld.

[1]) P. F. Weddigen, Von der Schiff. auf d. Weser, Westph. Magazin, Bd. III, Heft 9, 1787, S. 250 ff.; J. L. Quentin, Bericht. e. Abr. v. d. Schiff. a. d. Weser, Göttingen 1788 S. 24.

[2]) Patje, Abr. d. Fabr.-, Gew.- u. Hdlgs.-Zust. i. d. Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796, S. 440 ff.

[3]) Schiffermatrikeln des Oberländischen Weserschiffahrts-Regulativs von 1815 und des Revidierten Regulativs von 1822. (Sammlg. Oberweserschiff. d. Bremer Stadtbibl. Brem. b. 1141.)

[4]) Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 110, 117.

[5]) Undatierte Akte aus der Zeit zwischen 1840 und 1847 im Arch. Coll. Sen. der Brem. Hdlsk. C. 34. d.

[6]) Friedrich Hühn, Die Weser, Zeitschr. d. Ver. f. d. Statistik, I. Jg., 1847, S. 676, II. Jg., 1848, S. 389.

[7]) Jahresberichte der Ges. d. Ver. Weser-Dampfschifff. i. Hameln, 1852, 1853.

[8]) Jahresber. d. Handelskammer von Minden für 1867, S. 63, 64.

[9]) W. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt, Kassel 1902, S. 68—69.

Bremische Ausfuhr und Durchfuhr zur Fuhre nach Bestederbezirken und Mengen in Doppelzentnern [1]).

Tab. 23

Jahr	Ausfuhr				Durchfuhr			
	Insgesamt	I. Bezirk	II. Bezirk	III. Bezirk	Insgesamt	I. Bezirk	II. Bezirk	III. Bezirk
1836	137 657	34 625	52 084	50 948	6 051	4 029	951	1 071
1837	155 482	42 743	57 525	55 214	11 202	3 359	1 461	6 382
1838	148 260	39 698	49 631	58 931	6 545	4 632	337	1 576
1839	141 138	35 074	49 696	56 368	7 839	6 587	60	1 192
1840	156 967	43 203	53 700	60 064	8 623	7 688	45	890
1841	164 327	50 965	57 112	56 250	10 287	8 686	408	1 193
1842	179 857	49 496	68 382	61 979	8 749	7 276	504	969
1843	178 478	49 985	68 214	60 279	8 017	7 173	202	642
1844	172 411	54 184	53 943	64 284	13 619	11 980	226	1 413
1845	188 054	58 734	65 484	63 836	16 506	13 643	402	2 461
1846	208 675	60 036	78 323	70 316	20 603	15 794	314	4 495
1847	229 726	54 756	84 452	90 518	23 809	22 077	370	1 362
1848	140 836	35 158	44 956	60 722	11 129	7 889	813	2 427
1849	161 109	50 634	43 758	66 717	20 487	7 665	1 290	11 532
1850	138 515	39 886	37 799	60 830	10 944	7 976	542	2 426
1851	131 126	35 977	35 762	59 387	10 213	6 513	632	3 068
1852	132 425	32 562	32 727	67 136	10 129	6 323	632	3 174

Anmerkung:

[1]) Nach den Berichten der Güterbesteder an die Frachtfuhr-Inspektion bezw. Deputation. Akten des Bremer Staatsarchivs R. 13 A. 4; Akten der Handelskammer in Bremen im Schütting, Arch. Coll. Sen. C. 48 b.

Tab. 24 **Bremische Ausfuhr zur Fuhre nach Bestimmungsorten, Bestederbezirken**

Bestimmungsorte	1817	d) 1825	d) 1826	d) 1827	d) 1828	d) 1829	d) 1830	d) 1831	d) 1832
Celle, Uelzen, Soltau, Dorfmark, Burgdorf, Peine	*) a) (296)	—	1 655	1 090	1 009	653	748	568	462
Braunschweig, Wolfenbüttel, Helmstedt, Schöningen	*) b) (5421)	—	9 563	9 069	9 206	9 046	8 376	8 496	8 991
Leipzig	*) c) (3154)	—	3 376	3 071	3 214	2 515	3 091	3 969	4 132
Dresden, Wurzen, Oschatz, Meißen	*) c) (246)	—	601	585	474	177	243	340	300
Chemnitz u. benachb. Manufakturorte	*) c) 1084)	—	5 001	2 600	4 827	3 748	1 472	3 054	3 314
Altenburg, Schmölle, Gera, Adorf, Ronneburg, Zwickau, Greiz, Schleiz, Plauen, Oelsnitz, Hof		—	5 017	4 662	4 614	4 184	4 444	3 271	3 078
Preußen, vornehmlich Halberstadt, Quedlinburg, Magdeburg, Berlin, Halle, Eisleben, Naumburg	*) c) (4805) *) a) (444)	—	1 853	1 882	2 215	2 683	2 975	2 997	3 474
Der Harz, vornehmlich Goslar, Klausthal, Osterode, Gandersheim, Eibingerode, Blankenburg, Hann. Zoll.	—	—	3 896	3 381	3 952	4 695	4 514	4 243	4 278
Nordhausen, Sondershausen, Sangerhausen, Frankenhausen	*) c) (2218)	—	3 236	—	—	II 2 760	II 3 297	II 3 694	II 3 422
Schlesien, Böhmen und Österreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg und Umgegend, Lübeck	*) a) (1429)	—	6 383	6 694	6 457	6 332	5 352	4 329	5 399
Bremerhaven	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremer Umgegend innerhalb 6 Meilen	—	III 3 899	III 3 530	III 3 714	III 3 419	III 2 698	III 2 301	III 2 353	III 1 947
Hoya, Nienburg	—	—	715	—	—	470	879	658	487
Hannover, Hildesheim	*) a) (1380)	—	12 074	—	—	2 533	12 278	10 800	10 758
Einbeck, Göttingen, Münden bis Kassel	*) c) (2548)	—	7 999	—	—	6 348	6 664	9 255	5 324
Frankfurt a. M., Offenbach, Hanau	*) c) (2612)	—	7 159	—	—	8 969	6 634	7 333	6 758
Eisenach, Schmalkalden etc.	—	—	3 202	—	—	3 322	3 912	5 273	4 684
Eichsfeld, Mühlhausen etc.	*) (722)	—	873	—	—	380	379	514	450
Gotha, Erfurt	*) c) (4164)	—	6 881	—	—	9 206	8 995	11 507	9 805
Arnstadt, Thüringer Wald		—	2 082	—	—	2 530	2 786	2 138	3 253
Weimar, Rudolstadt, Saalfeld etc.		—	2 587	—	—	3 537	3 298	2 560	2 173
Meiningen, Schweinfurt, Würzburg	*) c) (1774)	—	2 211	—	—	970	738	807	902
Hildburghausen bis Coburg		—	1 794	—	—	3 151	4 874	7 364	5 707
Bamberg, Nürnberg etc.		—	2 896	—	—	3 225	2 569	1 831	2 462
Wunstorf, Bückeburg, Rinteln, Rodenberg etc.	*) a) (296)	7951	7 691	6 681	6 590	10 289	9 356	6 599	3 680
Uchte, Minden, Vlotho									
Hameln, Pyrmont, nach d. Lippischen, Herford, Bielefeld		4 438	3 604	2 883	2 304	2 943	3 146	2 581	1 686
Diepholz, Lemförde, Bohmte etc., Osnabrück, Bramsche, Lengerich etc.	*) a) (2267)	20 533	19 202	19 767	19 814	23 239	25 467	32 087	28 752
Melle, Neuenkirchen		2 847	2 512	2 338	1 940	2 544	2 543	2 339	2 638
Iburg, Glandorf, Telgte, Münster und Warendorf		2 393	3 909	3 822	4 622	3 306	3 427	3 199	3 641
Nach dem Bergischen und der Rheingegend	*) b) (1158)	7 139	6 183	4 058	3 648	3 993	5 068	5 361	4 255
Wildeshausen, Cloppenburg, Löningen, Quakenbrück etc.	—	5 216	5 655	4 580	6 927	5 125	5 335	3 879	4 697
Oldenburg, Varel, Jever etc. und Ostfriesland	—	1 659	1 917	1 696	1 612	—	2 178	1 876	1 911
Lingen, Nordhorn und Holland	—	929	886	454	225	88	139	122	160
I. Bestederbezirk, insgesamt	a)b)c) (16 509)	—	37 239	33 039	36 168	34 034	31 216	31 267	33 429
II. Bestederbezirk, insgesamt	a)b)c) (15 671)	—	55 361	55 251	56 983	58 523	58 722	64 310	57 604
III. Bestederbezirk, insgesamt	a)b)c) (3 868)	57 005	54 163	49 993	51 099	56 846	58 865	60 396	53 367
Insgesamt	a)b)c) (36 048)	—	146918	138283	144252	149408	148803	155973	152351

*) Bzw. 12, 220, 128, 10, 44, 18, 90, 58, 56, 103, 106, 31, 169, 72, 12, 92, 47 vierspännige Wagen zu 25 dz ca.

a) In Wirklichkeit wurde mehr bezw. bedeutend mehr durch Anweisungen, die der Besteder damals noch nicht kontrollierte, versandt.

b) Ist nur die Hälfte des faktisch versandten Guts.

c) Ist nur $^2/_3$ des faktisch versandten Guts.

und Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1817 (1826) bis 1847[1]).

d) 1833	d) 1834	d) 1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	e) 1847
477	591	756	684	867	733	655	702	741	1 118	1 083	1 210	2 251	1 477	1 706
8 707	12 637	14 088	6 736	7 620	7 035	6 717	6 379	14 328	5 690	6 045	6 138	4 351	5 987	6 020
4 598	2 638	2 938	3 131	4 224	4 609	4 027	4 702	4 335	6 337	4 156	4 569	5 977	6 902	7 382
616	220	353	424	488	839	542	605	647	807	690	1 063	1 113	1 117	1 486
3 163	3 037	1 052	4 030	6 480	6 896	3 145	5 193	7 731	8 552	11 321	17 537	20 608	19 184	9 342
4 659	715	1 777	1 629	1 674	1 053	1 053	1 050	1 181	1 309	904	869	821	1 078	1 043
3 349	4 916	4 432	4 466	6 767	4 882	5 023	6 690	6 468	9 947	6 604	8 356	9 295	9 052	9 731
4 109	10 560	9 092	7 163	4 586	3 351	3 163	3 788	4 039	6 296	8 978	4 820	4 856	4 277	5 532
II	II													
4 869	2 492	—	—	2 292	2 041	2 292	3 516	2 767	2 549	1 977	1 540	2 284	3 065	2 889
—	—	71	62	11	—	—	—	22	131	568	570	494	574	394
4 270	7 631	4 991	6 143	7 531	7 711	8 251	9 850	8 547	6 736	7 658	7 512	6 584	7 264	8 952
—	—	—	18	182	548	205	723	159	25	—	—	—	—	279
III														
2 082	266	74	40	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
368	242	388	741	470	356	256	225	323	910	1 295	1 445	1 246	2 433	1 147
10 027	14 878	14 202	12 814	14 179	14 250	15 742	15 723	20.949	25 165	27 193	22 715	28 116	42 353	47 070
6 462	10 940	8 375	7 845	10 027	7 837	6 942	8 054	8 487	9 335	14 898	5 054	7 769	8 160	9 505
5 060	9 694	8 039	4 880	5 584	4 569	2 902	5 421	4 358	4 257	3 913	3 788	4 780	3 950	3 750
5 442	1 298	2 065	2 091	2 202	1 672	1 654	1 919	2 786	2 449	2 017	1 565	1 309	1 566	1 749
524	1 163	1 503	1 360	1 529	1 688	1 477	1 489	1 478	1 814	1 699	1 076	1 491	2 133	2 216
14 093	4 451	7 347	7 286	7 737	6 014	5 137	6 516	6 770	8 544	4 548	4 468	4 726	4 514	4 600
3 741	1 135	1 560	1 323	1 740	1 478	1 441	1 897	1 753	1 537	1 831	1 388	1 206	1 511	1 808
2 328	4 897	1 343	825	1 047	906	736	929	810	929	621	765	645	528	625
3 785	2 823	3 300	3 567	2 658	3 057	4 899	2 438	2 031	3 939	3 112	5 521	5 937	3 436	3 998
4 725	1 117	1 361	1 167	1 197	926	915	992	1 029	1 215	886	645	922	1 964	1 679
2 543	5 470	9 821	8 185	9 155	6 879	6 422	8 097	6 339	8 288	6 202	5 513	7 337	5 775	6 305
1 894	2 593	} 4 063	4 508	3 593	2 324	2 079	3 183	3 189	3 548	3 268	2 171	2 087	2 279	3 705
1 811	1 551			1 960	2 031	1 388	1 341	1 746	1 863	1 594	1 979	2 258	3 485	9 388
1 676	1 806	1 498	1 458	1 833	1 378	1 786	4 170	3 228	989	391	402	1 291	3 382	2 835
26 772	26 998	27 815	23 782	26 884	30 469	28 048	27 996	26 396	29 546	29 571	29 180	26 177	26 488	33 307
2 769	3 018	2 281	2 159	2 318	2 709	3 054	3 356	2 918	3 836	4 951	4 803	2 684	2 991	4 902
4 294	4 180	4 588	4 908	4 133	4 264	4 484	3 798	3 286	4 250	3 596	3 162	4 049	4 418	5 712
3 616	1 696	1 623	1 908	3 171	2 395	2 150	2 755	2 224	2 533	1 933	3 476	5 022	4 429	4 908
5 179	5 903	7 189	8 587	7 851	9 446	9 391	8 909	8 947	10 849	10 591	13 521	13 592	16 145	16 495
1 837	2 880	2 754	3 482	3 476	3 915	3 989	4 657	4 315	4 563	4 384	5 590	6 677	6 699	9 235
46	1 417	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33 951	43 211	39 735	34 625	42 774	39 698	35 074	43 203	50 965	49 496	49 985	54 183	58 734	60 035	54 756
65 555	56 192	59 304	52 084	57 525	49 631	49 696	53 700	57 112	68 382	68 214	53 943	65 484	78 323	84 452
51 926	52 041	51 578	50 984	55 214	58 931	56 369	60 065	56 250	61 979	60 279	64 284	63 836	70 316	90 518
151 432	**151 444**	**150 817**	**137657**	**155513**	**148260**	**141126**	**156526**	**164327**	**179857**	**178478**	**172411**	**188054**	**208675**	**229726**

d) Die beigesetzte römische Ziffer bedeutet, daß diese Gegend derzeit zum II. bezw. III. Bezirk gehörte.
e) Am 12. Dezember 1847 erfolgte die Eröffnung der ersten Bremer Bahnstrecke Bremen—Wunstorf—Hannover.
[1]) Berichte der Güterbesteder an die Frachtfuhr-Inspektion bezw. Deputation. Akten des Bremer Staatsarchivs. R. 13 A. 4; Akten der Handelskammer in Bremen im Schütting, Arch. Coll. Sen. C. 48. b.

Tab. 25. **Der Warenverkehr zur Fuhre auf den bremischen Hauptrouten. Ausfuhr und Einfuhr nach Mengen in Doppelzentnern um 1835.**

Von und nach **Bremen** in der Richtung auf[1])

Harburg a) 20 000 dz — Celle — Hannover b) 160 000 dz — Osnabrück 43 000—45 000 dz

davon in der Richtung Braunschweig 50 000 dz

über Hannover in der Richtung
Kassel c) 25 000 dz
Witzenhausen c) 28 000 dz
Heiligenstadt c) 14 000 dz

davon in der Richtung
Münster 6 500 dz
Minden 17 500 dz

Davon Ausfuhr von **Bremen** auf[2])

Harburg 6000—7500 dz — Braunschweig 22 500 dz — Hannover d) 100 000—125 000 dz — Osnabrück 30 000 dz

Nicht berücksichtigt ist der Verkehr auf den Routen Bremen-Oldenburg, Lingen, Nordhorn, Quakenbrück und über Quakenbrück auf Osnabrück, Zwolle, Aurich, Leer, Neuschanz, Groningen, über Uchte auf Minden, die damals noch fast gänzlich unchaussiert sind, der kleine Bremer Nachbarverkehr und der Verkehr zu Lande mit Bremerhaven. Die Ausfuhr von Bremen nach diesen Richtungen[3]) würde auf etwa 13 000—15 000 dz zu schätzen sein, davon etwa 7500—9000 dz auf Wildeshausen, Kloppenburg, Löningen, Quakenbrück, Uechte, Lohne etc., etwa 3500 dz auf Oldenburg, Varel, Jever, Ostfriesland und etwa 100 dz auf Bremerhaven.

Der Warenverkehr zur Fuhre von Hamburg (bis Harburg und Lüneburg auf der Elbe). Ausfuhr und Einfuhr nach Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1837 und 1838[4]).

Nach Hamburg:

	1837 dz	1838 dz		1837 dz	1838 dz
über Harburg, Lüneburg, Lauenburg	ca. 200 000 bis 220 000	ca. 240 000	von Lübeck	ca. 70 000	ca. 70 000

Von Hamburg:

	1837 dz	1838 dz		1837 dz	1838 dz
über Harburg, Lüneburg, Lauenburg	ca. 280 000	ca. 300 000	nach Lübeck	ca. 100 000	ca. 125 000
davon nach:					
Österreich	24 000	40 000			
Bayern	60 000	60 000			
Sachsen u. Thüringen	100 000	100 000			
Preußen	16 000	20 000			
Braunschw., Hannover u. Bremen	80 000	80 000			

Der Warenverkehr von und nach Lüneburg und Harburg zur Fuhre in den Jahren 1835—1838. Ausfuhr und Einfuhr nach Mengen in Doppelzentnern[5]) e).

Das Kaufhaus in Harburg passierten:

im Jahre	dz
1835	309 209
1836	349 930
1837	335 820
1838	362 314

Das Kaufhaus in Lüneburg passierten:

im Jahre	dz
1835	254 471
1836	173 707
1837	148 117
1838	110 446

Anmerkungen:

a) 1833/34 passierten auf der Straße von Hamburg nach Bremen 28 226 dz, mit Einschluß des Schiffahrts-Verkehrs wurden zwischen Bremen und Hamburg 119 048 dz versandt. G. W. Marcard, Zur Beurtheilung des National-Wohlstandes etc. im Kgr. Hannover, Hannover 1886, S. 72.

b) G. W. Marcard, Z. B. d. National-Wohlst. i. Kgr. Hann., Hann. 1836, S. 74 gibt an: Durch Nienburg passierten im Jahre 1834 4725 beladene Wagen, mit einer Gütermasse von 161 238 dz, wovon etwa 100 000 dz auf die Straße von Bremen über Nienburg auf Hannover und Münden, etwa 61 238 dz auf die Straßen von Bremen auf Preuß. Minden über Nienburg und von Hamburg ebendahin über Nienburg fallen. Außerdem findet noch einiger Frachtverkehr zwischen Bremen und Hannover auf Nebenstraßen statt. Nach Fr. Gründer, K. Darst. e. d. wichtigst. Verhältn. b. Eisenb., Hannover 1834, Anl. beträgt der Verkehr durch Brinkum nach und von Bremen 230 207 dz, davon 168 637 dz von Bremen ins Binnenland im Durchschnitt der fünf Jahre 1827/28 bis 1831/32.

c) Nach der Schrift: Eisenbahn-Anlage zwischen Rhein und Weser, Denkschrift zur Begründung des Projects der Eisenbahn-Anlage zur Verbindung des Rheins mit der Weser, Minden 1836, S. 17, wurden 1830 die zwischen Bremen und Frankfurt a. M. umlaufenden Güter zu 48 125 dz ermittelt. [Die Broschüre Die Hannover-Thüringische Eisenbahn von Göttingen durch das preußische Eichsfeld über Mühlhausen und Langensalza nach Gotha, Mühlhausen 1860, gibt eine Statistik der jährlichen Aus- und Einfuhr in Mühlhausen und Langensalza.]

d) Die Ausfuhr und Durchfuhr von Hannover auf Bremen schätzt Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover (1) auf nur 60 000 Zentner.

e) Die Zahlen 1818 bis 1835 auch G. W. Marcard, Z. Beurth. d. National-Wohlstandes etc. im Kgr. Hannover, Hannover 1836, S. 73.

[1]) Aus Angaben von Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, II. Abt., Hannover 1839, S. 314, 316, 317, 318, 320 zusammengestellt.

[2]) Schätzungen, angenähert aus den Angaben v. Redens l. c. und der bremischen Güterbesteder (Bremer Staatsarch. R. 13. A. 4; Arch. Coll. Sen. C. 48 b.

[3]) Nach den Bremer Güterbestederberichten (Br. St.-A. R. 13 A 4; Arch. Coll. Sen. C. 48 b)

[4]) Nach A. Soetbeer, ber Hamburgs Handel, I, Hamburg 1840, S. 102. Vergl. a. A. Soetbeer, Über Hamburgs Handel, II, 1842 (Separattitel: Statistik des hamburgischen Handels 1839, 1840, 1841) S. 149 ff., III, 1846 (1842, 1843, 1844) S. 136 ff.

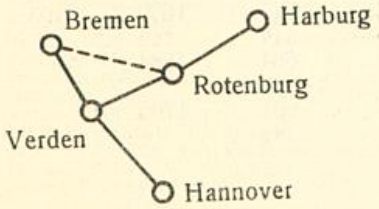
[5]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., 1839, S. 87 u. 91.

Der Warenverkehr zur Fuhre auf den hauptsächlichsten bremisch-hamburgischen Konkurrenzstraßen nach Mengen in Doppelzentnern um 1835[1]) a).

Tab. 26

Bremen Bremischer Verkehr, Ausfuhr und Einfuhr, in der Richtung	Hamburg Hamburgischer Verkehr über **Harburg** (über die Elbe zu Schiff)	über **Lüneburg** (auf Elbe u. Ilmenau zu Schiff)	
	in der Richtung		
	Celle .....325 000 dz davon in der Richtung		
Braunschweig (über Hannover u. Celle...50 000 dz	Braunschweig 150 000 dz	Braunschweig 140 000 dz	zus. 290 000 dz
Hannover.....160 000 „ davon über Göttingen in der Richtung	Hannover.....140 000 dz davon über Göttingen in der Richtung	davon über Göttingen in der Richtung	„ 140 000 „
Kassel.....25 000 dz	Kassel.....28 000 dz	Kassel.....25 000 dz	„ 53 000 „
Witzenhausen.....28 000 „	Witzenhausen....30 000 „	Witzenhausen....26 000 „	„ 56 000 „
Heiligenstadt.....14 000 „	Heiligenstadt....15 000 „	Heiligenstadt....11 000 „	„ 26 000 „

1836. „Darstellung der Güter-Quantitäten, die aus jetzt gewöhnlichen Frachtfuhr-Transporten von Bremen und Harburg nach Hannover und v. v. den künftigen Eisenbahn-Transporten von Bremen und Harburg nach Hannover und v. v. in folgenden vier Eisenbahn-Abteilungen zufallen würden“[2]).



	Mengen in Doppelzentnern
Von Bremen für Hannover.....	85 000
„ „ „ Verden.....	500
Für „ von Hannover.....	25 000
„ „ „ Verden.....	500
„ Verden „ Harburg.....	125
„ die Weser von Harburg.....	250
„ „ Osnabrückerstraße von Harburg	125
„ Hannover von Harburg.....	120 000
Von Verden für Harburg.....	125
„ der Weser für Harburg.....	250
„ „ Osnabrückerstraße für Harburg	125
„ Hannover für Harburg.....	80 000
„ Bremen für Harburg.....	10 000
Für Bremen von Harburg.....	10 000

Anmerkungen:

a) In Hannover sind nach Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Handels- und Gewerbe-Zustandes in den Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796 S. 247 ff., 347, 448 etc. [der Straßenzwang für Bremen—Braunschweig über Celle bestand noch (Bremer Staatsarch. R. 3)] im Jahre 1785: 9152 Frachtwagen und Karren durch- und auspassiert, davon haben 5820 Geschirre 5 dz und darüber, die übrigen 3332 aber unter 5 dz geladen gehabt.

In Göttingen sind nach den Torextrakten vom Oktober 1784 bis ult. September 1785 einpassiert 485 Wagen, 590 Karren; auspassiert 218 Wagen, 511 Karren; durchpassiert 361 Wagen, 1216 Karren. Die Wagen sind mit 3, 4, 5 auch 6 Pferden, die Karren mit 1, 2, 3 auch 4 Pferden bespannt. Rechnet man nun im Durchschnitt jeden Wagen zu 4, jeden Karren zu 2 Pferden, so sind einpassiert 3120 Pferde; auspassiert 1894 Pferden; durchpassiert 3876 Pferde. Da man aus den Torextrakten nur die Frachtfuhren ersehen kann, die lizentbare Waren gefahren haben, so sind unter diesen Zahlen diejenigen, die dem Lizent nicht unterworfene Waren führen, wie auch die, welche die Stadt vorbeifahren, nicht begriffen. Deren Anzahl soll aber ebenso hoch sein, wie die in den Torextrakten enthaltenen, so daß sich die Zahlen etwa stellen würden: 2128 Wagen und 4634 Karren bezw. 17 780 Pferde.

In Lüneburg sind 1793 71 162 Pferde zur Niederlage gekommen. [Lüneburg wahrte damals noch durch sein Ni derlage- und Umfuhrrecht die Stellung als hamburgische und Lübecker Speditionsstadt und sah damals gerade gute Zeiten in seiner Spedition. Die Konkurrenz von Harburg kam erst im 19. Jahrhundert auf. Im 18. Jahrhundert ist Winsen ein Konkurrenzplatz. (Vgl. E. Baasch, Zeitschrift d. histor. Vereins für Niedersachsen, Jahrg. 1903, S. 219, 220; Joh. W. Albers, Urkundl. Nachr. v. d. Handelsprivilegien, Göttingen 1833)].

In Hameln ist keine Niederlage, trotzdem die Duinger irdenen und Steinzeugwaren dort zu Schiff gebracht werden, aber Durchfuhr der aus Brabant, Jülich, Berg, Lüttich und Westfalen mit Tüchern, Eisenwaren, Weinen, Käse und dergl. nach Hildesheim, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, auch nach Hannover, Lüneburg, Hamburg, Lübeck fahrenden Frachtfuhrleute. An beladenen Frachtwagen passieren im Jahre ungefähr 1752 Wagen und 4179 Karren mit 14 056 Pferden bespannt.

Zwischen Hamburg und Bremen beträgt der Güterversand um 1796 250 Wagen (25 bis 30 dz pro Wagen, meist 5 Pferde) hin und ebensoviele zurück.

154 beladene Frachtwagen kommen Martini 1784 bis Martini 1785 nach Stade [damalige Straße zwischen Hamburg und Bremen (vor dem napoleonischen Chausseebau) (s. mein Zur Gesch. d. alten Handelsstraßen in Deutschland, Gotha 1907)] und werden zumeist zurück beladen (Verkehr Bremen—Hamburg). 2357 dz Transitgüter dieser Art sind 1787 durch Stade gegangen (vgl. Lübeck und Hamburg, ein Hdb., Leipzig und Ronneburg 1807, S. 363.) 1792/93 wird nach Johs. Falke, Gesch. d. d. Handels, II. Teil, Leipzig 1860, S. 321 der Wert der über Verden und Celle in die hannoverschen Länder gegangenen Güter (per Achse) berechnet auf 2 439 969 Mark.

[1]) Zusammengestellt aus Fr. v. Reden, Das Königr. Hannover, statistisch beschrieben, II. Abt., Hannover 1839, S. 317, 297 und 301.

[2]) (Niemeyer), Sammlung verschiedener Ansichten über Eisenbahnen usw. im Hannoverschen, Bremer und Hamburger Handels-Interesse, Bremen 1836, S. 43.

Achsenbewegung des Frachtfuhrwerks in Bremen nach der Zahl der in Bremen zur Ladung gekommenen Wagen, mit Angabe des heimischen sog. Leester (* Stadt Bremen und Gebiet) Fuhrwerks in kleinen Ziffern, in den Jahren 1817 bis 1852.

Tab. 27

Jahr	Bestederbezirk I	Bestederbezirk II	Bestederbezirk III	Insgesamt	Jahr	Bestederbezirk I	Bestederbezirk II	Bestederbezirk III	Insgesamt
	Wagen					Wagen			
1817.....	a) (775)	a) (537)	a) (157)	a) (1469)	1842.....	984	1451	1818	4253
1825 b) ..	1489	1961	2579	6029			(1526)		(4328)
1826.....	1644	c) †) 2153	2723	6520			569		
1827.....	1406	1 853	2419	5668	1843.....	989	1404	1685	4055
1828.....	1346	1870	2375	5591			573		
1829.....	1034	1702	2435	5231	1844 d) ..	1039	1163	1853	3035
1830.....	977	1760	2372	5019			3		
1831.....	1107	1835	2290	5232	1845.....	1371	28	1833	4232
1832.....	1261	1682	1979	4922		564	606 (* 220)	342	1512
1833.....	1143	1727	1913	4783	1846.....	1012	1600	1945	4557
1834.....	1294	1406	1900	4600		592 (* 202)	734	327	1653
1835.....	1001	1470	1907	4378	1847.....	922	1641	e) 1852	4515
1836.....	910	1326	1954	4190				f) (2112)	(4775)
1837.....	1059	1343	1913	4315		431 (* 210)	747	525	1703
1838.....	975	1125	1952	4136	1848.....	606	847	1650	3103
1839.....	872	1122	1816	3810			349	369	
1840.....	982	1172	1800	3954	1851.....	—	664	1584	—
		(1274)		(4056)			309		
1841.....	1062	1254	1663	3979	1852 g)...	—	601	1705	—
		(1326)		(4051)			262		

Anmerkungen:

a) Diese Zahlen umfassen nur die Expeditionen, bei denen der Besteder als Makler mitwirkte, bei der damaligen noch freieren Organisation nur ein ziemlich enger Bruchteil, und bedeuten nur eine Umrechnung auf vierspännige Wagen, nicht Originalziffern.

b) Ohne Januar und Februar, an anderer Stelle wird gesagt, daß in Bremen jährlich etwa 8—9000 Fuhren expediert werden (Bremer Staatsarch. R. 13. A.).

c) Nach Angabe von Besteder Schaer sind 1825 im II. Bezirk die Leester in der Überzahl gegen die Fremden (1).

d) In Hamburg passierten im Jahre 1844 nach Ernst Baasch, Forsch. z. hamb. Handelsgesch., III., Hamburg 1902, Seite 64:

	ein	aus
am Millerntor	737 Wagen	1579 Wagen
„ Dammtor	1396 „	1455 „
„ Lübecker Tor	3368 „	1696 „
„ Berliner Tor	2299 „	2452 „
Zusammen	7800 Wagen	7182 Wagen

Sie bildeten nur einen Teil des Hamburger Verkehrs, da faktisch der in Hamburg und Lüneburg bleibende Achsverkehr, der dort per Schiff von und nach Hamburg umgeschlagen wird, zum Hamburger Warenhandel gehört. (S. a. a. O.) Die Bahn Altona-Kiel kam 1844 zustande. 1845 machte sich bereits eine Abnahme des Fuhrverkehrs am Millerntor und Dammtor, den beiden Toren im Westen und Nordwesten, bemerkbar (Baasch, S. 64). G. W. Marcard, Z. Beurth. des National-Wohlstandes i. Kgr. Hannover, Hann. 1836, S. 74 nimmt bei gering gerechnet 425 000 dz auf den beiden Straßen von Harburg und Lüneburg nach Süden und 9 dz als starke Pferdelast 42 665 Pferde, wovon 1/3 oder 14 000 nicht hannoversche sind, an.

e) Ohne die starken Getreidefuhren des Jahres.

f) Einschließlich Getreidefuhren.

g) 1868, 1. Jan. bis 30. Juni, im letzten halben Jahr, da die Güterbestederei bestand, wurden 108 Frachtwagen abgefertigt, die 2861 dz luden (1).

[1]) Güterbestederakten des Bremer Staatsarchivs R. 13 A. 4.

Frachtfuhrmannschaft und -Pferde in Bremen und in den Verwaltungsbezirken Hannovers nach der Verteilung auf die Städte und das platte Land, 1826 bezw. 1833.

Tab. 28

Frachtfahrer mit	a)[1]) 1826 Bremen	b)[2]) Königreich Hannover 1833																			
		in den größeren Städten des Steuerdirektionsbezirks						in den kleineren Städten und Flecken des Direktionsbezirks						auf dem platten Lande des Direktionsbezirks						Gesamtsumme der Frachtfahrer	Zahl ihrer Pferde
		Hannover	Göttingen	Celle	Osnabrück	Aurich	In sämtl. 6 hannov. Direktionen	Hannover	Göttingen	Celle	Osnabrück	Aurich	In sämtl. 6 hannov. Direktionen	Göttingen	Celle	Verden	Osnabrück	Aurich	In sämtl. 6 hannov. Direktionen		
1 Pferde		—	8	—	—	2	10	—	—	—	—	c) 2	2	—	d) 2	—	—	c) 3	5	17	17
2 Pferden	15	1	2	—	—	5	8	1	c) 4	8	—	1	14	d) 13	62	29	19	8	131	153	306
3 „		—	5	1	1	—	7	—	—	3	7	—	10	—	26	7	—	2	35	52	156
4—8 „	5	1	—	—	1	1	3	—	1	8	2	—	11	16	41	9	4	—	70	84	504
8 „		—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8
Zus....	20	2	15	2	2	8	29	1	5	19	9	3	37	29	131	45	23	13	241	307	991

Anmerkungen:

a) Nur Reisefuhrwerk, wie man nach der Stelle, wo sie stehen, anscheinend auch für die Reden schen Angaben für Hannover annehmen muß, ohne die in der Stadt tätigen Schlachtfuhrleute. 17 Fuhrl. (davon 3 in Tenever, Sebaldsbrück Huchting) in Bremen haben zumeist 2 bis 3 Pferde, 2, die Brüder Nienkerken, haben je 6 Pferde, 1841 hat Friedrich Neukirch 15 bis 20 Pferde, gegen 1870: 30 bis 35. 1851 scheinen noch 6 stadtbremische Fuhrleute Fracht über Land gefahren zu haben, davon sind 4 größere, 3 davon Neukirchs, das vierte Geschäft kauft damals ein Stiefsohn von Friedrich Neukirch (1).

b) Die Zahlen erscheinen sehr niedrig gegenüber Angaben Patjes, K. Abr. d. Fabr.-etc.-Zust. i. d. Chur-Br. L. Landen, Göttingen 1796, S. 391 etc., der z. B. für die Amtsvogtei Bergen bis zu 152 eingesessenen Hauswirten, die Fracht fahren, A. Topfs, Gartenlaube, 1864, S. 289, der bis zu mehreren hundert Frachtfuhrleuten für die sog. Leister bei Bremen und die sog. Gräfenthaler im Thüringerwald zählt, des Besteders Schaer (Staatsarchiv i. Br. R. 13 A), der 1825 von 300 Wagen für die Leester (?) spricht. Ich habe für die sog. Leister in Petitionen etc. (Bremer Staatsarch. R. 13 A) und in den Fuhrmannsmatrikeln des Hänselbuches des norddeutschen Fuhrmannsgasthofes zum Engel in Nurnberg (Germ. Narionalmuseum) in dem Zeitraum von 1825 bis 1856 ca. 250 Namen mit den bremischen, 230 ohne die Bremer aufgefunden (nämlich im hannoverschen Amt Syke: Bauerschaft Leeste 178, Brinkum 17, Erichshof 9, Barrien 20, Syke 7, Süstedt 2, Sudweyhe 1; im Bremischen: in Arsten 4, in Habenhausen 1, dazu die Stadtbremer). Das sind außer den eigentlichen Fuhrherren auch Söhne und Knechte, es ist aber zufälliges Material und meist ist im bäuerlichen Betriebe nur einer Fuhrmann. Die Zahl der wirklich im Landfrachtfuhrwerk verwandten Pferde zu erfassen ist sehr schwierig, der größere Teil dient zugleich in der Landwirtschaft. Den obigen Aufstellungen liegen die Pferde- und Gewerbesteuern zugrunde. In Bremen dominierte 1826 noch der Karren. — In Preußen wurden 1816 3700 Fuhrleute mit 8400 Pferden, 1846 18 670 Personen, ebenso in Bayern 2767, in Sachsen 4072, in Baden 1381 im Fracht-, Stadt- und Reisefuhrwesen tätig, gezählt, 1861 in Preußen 9624 Fuhrherren, 8779 Fuhrknechte, 1867 (Altpreußen) 69 655 Lastpferde, 1 304 350 landwirtschaftliche Pferde (August Meitzen, Der Boden u. d. landw. Verhältn. d. preuß. Staates, IV. Bd. S. 268; W. Sombart, D. d. Volkswirtsch. i. 19. Jh., Berlin 1903, S. 285, 290). Für das große Hauptfuhrmannsgebiet, Thüringen, fehlen mir Zahlen.

c) Als unbesteuertes Nebengewerbe.

d) Davon einer als unbesteuertes Nebengewerbe.

[1]) Bremer Staatsarchiv R. 13. A.

[2]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 343.

Die seewärtige Einfuhr wichtiger Handelsartikel in Bremen

Tab. 29	1815—1820[1])		1821[2])		1822[3])		1823[3])	
	ℳ		dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ
Verzehrungsgegenstände:								
Bier und Spirituosen	2 184 560—	604 240	10 360	635 136	—	—	—	—
Butter	803 420—	242 360	5 971	550 629	7 382	578 683	6 965	546 007
Fische, Heringe	272 240—	229 080	11 252	311 290	—	—	—	—
Stockfisch	537 840—	305 440	496	16 467	—	—	—	—
Getreide und Hülsenfrüchte a)	9 960 000—	660 680	166 035	1 389 171	216 615	1 738 402	137 505	1 180 333
Gewürze, Pfeffer und Piment	730 400—	235 720	1 609	247 828	2 520	348 603	2 332	268 810
Käse	381 800—	136 120	4 330	172 740	4 467	330 748	4 392	121 525
Kaffee a)	8 100 800—	12 300 600	43 504	10 832 552	47 012	10 405 345	39 766	7 334 627
Reis a)	1 550 440—	677 280	15 593	582 331	20 753	823 632	12 814	489 285
Salz	239 040—	73 040	21 320	127 408	28 500	189 240	23 460	116 830
Tabak b)	7 695 800—	5 312 000	69 552	6 244 773	68 473	5 334 224	92 068	4 540 359
Tee	1 258 280—	142 760	106	46 808	234	103 584	275	91 237
Wein a)	5 813 320—	2 254 280	59 197	3 095 492	64 110	3 040 987	78 256	3 163 711
Zucker a)	10 946 040—	7 456 720	65 241	4 700 884	65 746	4 428 634	62 900	4 534 818
Rohstoffe und Fabrikate:								
Brennmaterialien, Steinkohlen	—		8 040	39 149	9 960	44 090	11 940	50 212
Drogerien, Pott- u. and. Asche	531 200—	23 240	6 183	410 551	7 327	484 262	8 335	525 834
Farbstoffe, Farbhölzer	—		3 006	57 672	—	—	—	—
Indigo	1 321 360—	424 960	227	414 173	550	1 188 756	227	490 264
Felle und Häute	991 020—	111 160	2 206	457 771	410	83 189	2 821	546 416
Garn, Baumwolleng. u. Twist a)	—		87	86 950	—	—	—	—
Korkholz und Körke	—		447	36 617	—	—	—	—
Metalle, Blei	—		41	2 065	—	—	—	—
Eisen, Roh-, und Halbfabrikate a)	947 269—	309 882	10 710	417 290	15 919	593 745	13 699	385 824
Eisen- und Stahlwaren	—		740	355 728	—	—	—	—
Zinn	—		180	29 933	—	—	—	—
Öle	2 174 600—	625 760	4 010	300 419	1 010	59 454	6 088	316 990
Salpeter	—		1 740	109 789	—	—	—	—
Samen, Leinsaat	351 920—	1 271 660	11 290	403 048	9 575	256 377	11 223	300 497
Spinnstoffe, Baumwolle c)		1 660 000	2 216	388 506	9 466	1 571 359	4 548	587 162
Flachs	3320		—	—	—	—	—	—
Hanf	26 560—	434 920	708	47 044	—	—	—	—
Schafwolle	—		—	—	—	—	—	—
Talg	—		801	63 784	—	—	—	—
Teer	292 160—	49 700	9 064	95 914	18 525	321 708	8 349	85 291
Tran a)	2 224 000—	773 560	22 401	1 130 457	22 816	1 151 399	35 158	1 400 675
Manufakturwaren a)	498 000		312	360 346	—	—	—	—

nach Menge und Wert in den Jahren 1815 bis 1829 *) **).

1824[2] [3]		1825[3]		1826[3] [4]		1827[2] [3] [4]		1828[3]		1829[3]	
dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ
4 962	256 284	—	—	—	—	9 337	471 423	—	—	—	—
4 723	435 594	1 447	146 790	2 287	253 057	3 634	335 114	5 770	532 120	6 783	625 508
				5 400	*9 900*	*6 735*					
7 440	197 606	—	—	—	—	6 867	189 987	—	—	—	—
				200							
69	2 274	—	—	—	—	319	12 709	—	—	—	—
119 973	955 526	63 014	461 882	23 999	240 112	44 712	659 740	176 974	2 210 771	71 491	715 878
1 753	206 779	3 000	332 000	1 680	162 687	3 383	460 620	1 144	79 155	1 380	89 102
4 148	82 618	3 128	115 400	3 216	207 633	3 185	107 501	4 306	238 270	3 539	195 807
51 018	7 056 511	49 738	6 880 488	59 962	7 188 796	83 741	7 722 815	61 978	5 144 045	68 346	5 357 544
11 290	412 294	16 110	847 403	18 100	841 311	19 899	858 864	29 138	1 160 838	26 221	914 069
14 900	74 202	11 980	69 604	21 440	124 566	7 180	38 738	19 980	99 500	13 380	66 632
70 777	3 474 353	61 487	4 250 320	64 015	3 961 271	117 029	6 408 344	117 546	5 929 500	71 078	5 511 977
598	265 370	2 378	1 184 194	420	155 160	1 734	767 780	552	183 247	575	159 174
33 564	1 354 278	49 899	2 402 428	81 096	2 729 504	39 673	1 382 186	63 751	2 167 920	37 057	1 275 345
60 146	3 929 539	50 721	4 755 771	73 450	5 887 296	82 807	5 473 850	94 852	6 899 305	86 950	5 511 705
2 400	8 765	14 340	47 608	6 150	20 418	9 570	31 792	6 090	16 849	11 790	39 143
7 663	407 231	8 497	451 374	8 735	406 026	5 591	241 308	4 911	228 277	8 376	528 332
6 739	110 772	—	—	—	—	7 035	101 399	—	—	—	—
157	313 132	362	962 654	279	586 266	236	470 909	282	468 435	215	321 187
1 885	312 903	3 442	698 292	2 014	380 648	868	133 021	2 065	380 588	3 344	555 164
16	10 335	—	—	—	—	13	11 208	36	22 881	122	81 104
				540							
4 148	82 618	—	—	—	—	645	53 548	—	—	—	—
132	6 574	—	—	—	—	241	9 611	216	10 770	83	2 769
27 404	861 420	7 614	239 030	12 781	366 955	28 833	1 020 801	12 017	373 503	17 863	547 485
142	307 382	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				155							
99	20 172	—	—	—	—	86	10 979	—	—	—	—
1 975	103 186	2 922	137 797	290	10 817	7 464	266 198	4 074	185 495	5 036	294 839
				2 325							
905	48 339	—	—	—	—	1 441	95 682	—	—	—	—
10 182	272 631	14 024	375 495	11 685	312 847	10 278	275 201	12 020	272 034	13 726	367 501
9 048	*296 703*					*9 602*	*257 094*				
1 352	211 965	3 338	615 727	9 998	1 383 099	12 386	1 427 882	7 714	889 216	7 846	832 165
				410		*35*					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				765							
443	29 415	—	—	—	—	1 316	87 406	—	—	—	—
—	—	64	11 268	112	19 498	151	26 540	123	21 587	177	39 232
				410							
378	23 811	—	—	—	—	1 201	83 733	—	—	—	—
9 869	84 211	11 287	103 773	7 997	81 689	17 085	174 566	10 723	98 763	10 395	95 570
26 081	866 996	21 435	740 108	27 836	887 197	25 573	849 007	21 340	1 020 223	29 951	1 511 460
28	32 403	—	—	—	—	7	8 363	—	—	—	—

Die seewärtige Einfuhr wichtiger Handelsartikel in Bremen

Tab. 29 (Fortsetzung)	1830[8])		1831[8])		1832[8])	
	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ
Verzehrungsgegenstände:						
Butter	7 070	782 381	5 635	623 642	4 735	436 633
Getreide und Hülsenfrüchte a)	399 094	5 204 548	277 571	4 009 494	130 666	1 662 590
Gewürze, Pfeffer und Piment	1 892	122 143	2 691	173 762	1 122	82 774
Käse	4 412	244 103	4 113	136 552	3 777	75 228
Kaffee a)	65 772	4 852 485	58 575	5 401 899	70 254	8 422 658
Reis a)	23 847	791 724	17 624	614 373	14 153	563 846
Salz	19 100	107 800	29 120	60 424	20 080	99 998
Tabak b)	114 924	6 785 121	97 923	7 881 614	1 564 241	9 090 210
Tee	1 278	282 907	156	51 819	767	254 541
Wein a)	52 078	1 826 963	58 965	2 116 527	82 913	3 175 175
Zucker a)	101 996	6 026 467	134 630	7 078 595	145 448	8 295 813
Rohstoffe und Fabrikate:						
Brennmaterialien, Steinkohlen	23 010	82 758	20 230	68 724	10 500	34 860
Drogerien, Pott- und andere Asche	4 534	255 799	12 065	600 817	7 079	305 506
Farbstoffe, Indigo	194	257 639	305	303 780	284	330 181
Felle und Häute	4 247	626 736	4 122	646 198	5 636	820 521
Garn, Baumwollengarn und Twist	18	10 153	13	13 854	57	62 041
Metalle, Blei	747	25 697	401	13 320	617	14 857
Eisen, Roh-, und Halbfabrikate a)	20 210	567 780	22 777	698 389	28 061	671 082
Eisen- und Stahlwaren	861	87 369	826	80 072	1 196	121 605
Öle	7 862	540 025	4 074	256 221	4 476	260 411
Samen, Leinsaat	19 619	525 294	11 607	310 812	11 659	312 173
Spinnstoffe, Baumwolle c)	4 238	468 960	5 680	628 609	7 549	905 085
Flachs	17	2 390	38	2 158	14	2 019
Hanf	1 427	85 264	1 045	62 479	2 841	150 994
Schafwolle	192	42 519	226	62 396	249	57 984
Talg	3 593	274 361	2 061	164 220	1 222	93 112
Teer	13 411	123 298	16 726	153 776	12 008	110 407
Tran a)	32 495	1 991 734	28 446	1 511 065	55 213	2 639 599

nach Menge und Wert in den Jahren 1830 bis 1838 *)**).

1833[3])		1834[3])		1835[3]) [5])		1836[3]) [5])		1837[5])		1838[5])	
dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ	dz	ℳ
4 726	392 235	5 028	463 675	5 811	509 139	2 448	270 952	1 660	164 150	2 306	217 357
				6 270	*533 245*	*2 957*	*278 760*				
52 968	485 334	34 945	288 259	39 966	342 478	72 676	931 675	47 621	425 856	59 116	614 289
				48 800	*409 093*	*80 176*	*733 089*				
773	57 018	1 375	101 446	1 604	118 375	1 942	161 296	6 370	404 326	1 667	100 914
				3 372	*271 994*	*3 716*	*287 422*				
3 447	68 674	3 037	80 656	3 869	96 366	3 967	184 409	2 790	116 173	2 898	132 116
				3 548	*119 659*	*3 860*	*253 405*				
53 595	6 919 660	73 291	8 110 880	50 523	5 824 140	75 110	9 004 813	41 572	3 859 958	73 090	6 623 612
				49 705	*5 486 286*	*75 446*	*8 653 762*				
17 349	633 602	20 214	704 677	18 847	750 805	18 367	731 741	19 102	590 222	12 393	474 952
				19 034	*602 785*	*17 307*	*338 653*				
13 900	57 685	15 540	72 183	—	—	—	—	14 170	55 128	134	129 370
				—	—	—	—				
98 797	7 810 330	123 569	10 643 821	148 061	12 426 382	128 800	8 803 123	145 169	7 300 598	118 377	7 805 404
				150 379	*10 170 782*	*124 886*	*8 109 404*				
969	429 160	1 855	615 970	2 079	1 035 498	2 585	1 144 364	1 589	523 424	2 597	769 446
				1 737	*715 191*	*2 589*	*835 175*				
69 990	2 829 679	65 480	2 499 435	48 500	1 916 536	16 396	778 321	32 697	1 032 470	54 681	1 449 990
				43 741	*1 404 944*	*17 096*	*575 571*				
86 478	4 885 629	64 550	3 958 340	70 909	5 558 473	85 302	6 073 837	79 974	4 146 364	81 286	13 160 807
				74 738	*4 524 876*	*81 022*	*5 682 295*				
19 470	64 664	6 420	20 123	7 020	18 645	11 070	26 952	8 738	22 682	17 103	45 291
				6 825	*13 993*	*11 917*	*29 059*				
5 267	209 844	8 103	376 860	7 117	409 114	6 580	430 889	8 775	447 818	8 267	396 882
				7 962	*384 057*	*6 363*	*426 712*				
197	196 431	276	305 971	104	114 879	211	281 463	114	140 562	200	231 965
				114	*146 890*	*241*	*295 380*				
3 468	505 344	8 951	1 320 819	4 831	712 850	4 783	661 683	7 683	857 665	5 832	614 549
				5 157	*619 442*	*5 284*	*631 580*				
19	5 295	79	18 881	65	29 810	33	7 374	175	99 261	384	55 082
				169	*106 054*	*44*	*19 564*				
374	8 692	196	6 520	193	6 398	54	1 780	798	29 508	647	24 548
				207	*7 396*	*54*	*2 108*				
32 211	631 012	26 894	651 467	32 894	1 141 101	11 132	321 359	16 783	391 447	28 893	655 852
				33 576	*510 848*	*12 738*	*283 202*				
866	111 154	1 000	88 126	1 016	97 206	781	74 720	407	109 400	506	134 967
				520	*171 016*	*252*	*78 504*				
2 670	154 180	1 632	101 104	1 089	86 509	2 941	244 106	7 342	449 806	7 031	423 625
				2 638	*182 065*	*7 272*	*249 391*				
8 316	222 656	7 243	193 921	11 307	302 738	13 645	365 336	20 063	648 186	15 166	471 974
				15 340	*408 748*	*7 671*	*248 465*				
3 902	575 834	10 109	1 678 150	3 786	695 075	10 547	1 750 855	5 540	722 850	9 365	972 793
				3 614	*650 457*	*10 664*	*1 806 402*				
4	661	1/3	46	6	1 023	5	999	5	338	—	—
				6	*441*	*16*	*1 221*				
1 253	66 536	2 283	113 693	825	43 817	755	14 936	1 593	86 764	1 644	86 223
				860	*40 032*	*820*	*38 870*				
108	21 447	204	67 830	99	27 446	128	35 683	158	36 417	137	35 457
				119	*30 165*	*197*	*64 079*				
510	45 687	1 527	111 539	648	43 027	393	31 354	1 346	96 731	633	53 418
				623	*44 215*	*463*	*33 757*				
11 700	89 640	11 099	119 952	10 935	92 150	9 968	81 460	9 883	76 077	10 557	88 478
				27 781	*101 625*	*9 812*	*70 795*				
46 858	1 742 349	38 150	1 621 222	44 399	2 355 806	38 100	1 868 177	46 805	1 907 897	57 542	2 288 376
				44 620	*1 868 489*	*26 575*	*1 374 423*				

Tab. 29 (Fortsetzung)	1839[5])		1840[5])		1841[5])		1842***)[5])	
	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ
Verzehrungsgegenstände:								
Bier und Spirituosen	13 923	603 360	12 616	630 826	20 122	816 354	16 805	628 197
Butter, natürliche	3 023	330 914	1 536	171 497	1 683	176 793	3 239	356 086
Fische, Heringe	6 628	125 253	10 963	165 993	9 195	165 628	9 629	144 463
andere frische und konservierte Fische	444	12 838	201	6 474	460	16 344	790	21 380
Getreide und Hülsenfrüchte	100 737	1 249 621	28 015	331 272	51 075	562 165	90 785	1 071 945
Gewürze, Pfeffer und Piment	5 652	352 520	5 864	355 143	4 974	268 747	5 123	252 466
Käse	3 006	150 067	3 053	139 028	2 778	138 204	2 476	136 143
Kaffee a)	52 281	5 387 344	74 281	6 978 059	66 371	5 995 591	73 542	6 047 097
Reis a)	27 231	932 143	21 979	702 263	26 739	916 997	23 420	744 994
Salz	19 492	126 329	12 500	71 934	13 750	76 300	11 320	67 113
Tabak, roher b)	74 213	7 567 153	114 916	8 932 310	148 436	11 647 243	194 702	11 936 903
Tabakstengel	38 764	1 230 750	19 608	511 701	34 614	917 548	24 681	636 470
verarbeiteter	841	357 089	2 196	616 703	709	492 442	1 036	413 450
Tee	888	332 471	2 127	827 543	357	124 433	1 518	563 261
Wein und Champagner a)	40 301	1 214 041	42 486	1 230 491	53 125	1 385 216	37 307	1 105 045
Zucker, roher a)	54 719	2 852 836	63 812	3 010 921	60 833	2 631 837	64 307	2 316 666
raffinierter	12 468	779 569	13 842	864 016	21 583	1 264 823	16 669	798 768
Rohstoffe und Fabrikate:								
Brennmaterialien, Steinkohlen	16 935	45 955	28 309	75 732	47 742	124 868	40 882	118 052
Drogerien, Pott- u. and. Asche	11 911	551 950	4 630	214 412	6 235	298 717	10 026	534 031
Farbstoffe,								
Farbhölzer und -Extrakte	5 891	100 164	13 203	210 262	11 400	155 037	6 133	77 409
Querzitron	1 123	34 694	1 952	38 004	877	16 287	401	6 470
Indigo	175	276 486	138	152 075	207	264 125	239	270 825
Felle und Häute	4 230	433 860	7 296	848 704	13 815	1 493 448	8 763	860 829
Garn, Baumwollengarn u. Twist a)	702	94 865	1 082	139 018	985	129 353	946	107 400
Korkholz und Körke	175	16 131	346	29 714	271	28 917	298	28 953
Metalle, Blei	899	34 919	77	3 047	155	7 128	403	14 973
Eisen, altes a)	132	1 042	1 073	7 091	1 668	13 087	2 137	16 775
Eisen, Roh-, u. Halbfabrikate	25 238	613 292	40 087	846 665	50 261	f) 972 224	82 627	1 368 650
Eisen- und Stahlwaren d)	184	48 950	246	65 556	447	118 726		
Gußeisen d)	848	29 660	4 724	162 009	189	6 009	281	7 323
Zinn	182	27 021	6	1 135	200	30 278	168	24 056
Öle, animalische u. vegetabilische	6 999	427 699	7 372	463 996	4 846	400 066	6 124	435 315
Salpeter	1 268	64 902	1 521	82 820	2 270	129 393	2 514	148 354
Samen, Leinsaat c)	20 872	812 892	9 604	313 862	20 842	681 237	13 233	421 510
Spinnstoffe, Baumwolle d)	1 902	240 185	11 721	1 166 853	11 218	1 199 940	18 995	1 740 961
Flachs	41	4 950	51	6 709	46	7 094	—	—
Hanf	3 030	161 873	3 045	183 519	2 714	165 777	3 052	168 508
Schafwolle	58	17 373	192	75 413	106	27 041	116	30 613
Talg	1 726	125 768	1 459	130 834	980	82 824	1 450	114 802
Teer	14 028	107 965	8 803	76 081	13 539	120 645	14 376	116 970
Tran a)	33 278	1 335 270	56 112	2 213 865	47 520	1 939 630	47 798	2 025 017
Manufakturwaren:								
Leinen- und Jutewaren	412	163 257	460	150 694	403	147 965	344	120 320
andere Manufakturwaren a)	168	160 332	265	254 537	200	187 689	165	184 522

nach Menge und Wert in den Jahren 1839 bis 1846 und 1910 *) **).

1843[5])		1844[5])		1845[5])		1846[5])		1910[6])	
dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz no.	ℳ
11 996	494 759	10 808	404 376	17 658	666 675	8 267	402 556	40 164	3 365 984
2 585	244 484	2 499	244 903	2 287	245 012	1 639	197 583	1 136	258 830
13 336	194 243	10 353	144 738	10 466	144 429	13 915	166 042	124 734	2 021 111
268	8 744	375	10 454	475	16 709	264	6 945	96 306	4 394 819
370 273	4 475 164	257 508	2 819 244	244 570	3 070 043	272 631	4 342 327	9 110 275	106 553 051
3 598	181 016	318	18 860	6 143	306 668	3 164	146 840	9 629	719 838
3 340	160 857	2 890	131 800	2 922	147 371	2 586	153 898	4 775	570 414
63 919	4 550 162	64 792	4 405 480	60 218	3 866 315	60 323	4 232 438	204 607	19 160 171
27 498	765 930	34 300	862 399	36 219	1 045 428	34 045	1 207 374	1 528 727	25 698 335
8 610	49 793	9 510	50 736	11 440	60 171	11 210	50 815	16 769	54 507
178 302	10 785 803	185 100	10 242 419	202 872	11 701 881	165 973	10 895 439	552 110	54 223 121
21 916	959 214	24 609	632 214	29 229	746 126	35 468	897 253	12 893	241 942
575	361 299	853	588 068	910	656 549	540	321 299	1 392	1 462 969
1 999	627 353	642	198 638	2 211	684 428	1 554	480 287	25 058	3 522 817
26 413	807 712	27 185	802 304	36 197	1 005 667	40 122	1 268 977	99 423	4 939 183
65 647	2 698 190	55 235	2 089 823	94 862	4 023 434	87 348	3 792 655	5 619	144 445
14 943	723 318	6 282	304 224	6 724	449 929	3 584	226 599	99 060	4 037 159
32 333	103 650	37 762	124 788	74 340	232 748	41 542	127 474	3 324 799	4 767 393
10 453	504 025	4 588	212 629	11 857	484 832	5 575	221 175	9 501	314 567
7 798	100 718	9 258	102 860	10 068	119 662	6 745	82 153	565	9 732
514	7 775	802	9 667	340	4 608	220	3 685	4 983	54 813
106	127 896	180	157 670	169	149 170	92	66 300	23 011	4 956 768
9 531	932 817	7 875	753 739	18 063	1 850 498	8 841	799 945	65 175	19 891 917
1 303	139 589	826	96 293	3 490	456 931	8 416	1 131 150	9 234	2 837 728
248	23 010	278	27 270	203	18 117	204	16 991	56 662	2 956 222
1 858	64 799	941	32 482	799	31 277	1 041	40 311	32 294	946 636
2 383	15 733	187	932	161	1 019	148	1 099	4 567	28 988
60 110	755 242	49 494	674 736	31 091	599 923	39 759	805 703	47 728	550 071
92 961	1 360 838	28 931	517 946	43 612	1 095 285	137 467	3 372 416	111 206	11 035 322
5 118	101 293	1 246	45 659	1 559	53 425	2 522	89 879	2 198	52 986
271	33 170	79	9 578	58	7 715	75	131 114	5 914	1 769 450
9 745	630 351	11 007	635 135	13 416	810 136	9 529	579 622	74 602	5 227 627
2 553	136 614	2 442	109 164	1 919	77 282	3 350	96 685	11 507	383 169
17 950	493 806	7 506	205 936	15 230	503 600	10 117	334 699	1 306	45 352
34 585	2 506 789	22 295	1 752 027	30 791	2 059 270	21 906	1 817 480	3 758 362	531 291 025
384	41 224	151	12 177	41	5 258	1	89	103	6 055
1 866	94 892	2 852	141 266	1 924	96 429	2 397	133 454	21 650	1 148 802
112	17 685	110	34 451	135	30 600	103	22 413	873 548	161 081 955
3 452	248 193	4 222	284 225	1 286	79 384	1 268	92 232	17 988	1 264 665
11 890	89 142	4 643	30 749	6 372	54 965	7 202	58 295	7 124	50 086
46 428	1·903 339	42 006	1 822 195	73 193	3 006 767	38 249	1 328 272	24 057	936 994
342	130 808	205	91 399	227	69 102	321	73 069	7 886	938 970
187	172 985	230	207 659	439	433 512	823	815 538	57 694	34 070 431

Tab. 29 (Schluß)	1838[5])		1839[5])		1840[5])	
	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ
Verzehrungsgegenstände:						
Getreide und Hülsenfrüchte	117 040	2 099 768	78 630	1 603 303	106 705	1 942 392
Kaffee	20 843	2 131 111	18 513	1 588 463	12 841	1 417 663
Stärke	3 109	122 458	1 382	71 131	860	44 328
Tabak, roher a)	49 272	4 015 463	36 154	4 145 763	50 265	4 977 656
Tabakstengel	14 401	389 283	9 654	274 431	11 660	352 212
verarbeiteter	2 236	486 970	1 357	314 247	1 590	303 872
Tee	1 079	352 879	740	233 399	861	363 307
Zucker, roher	7 397	443 137	9 186	543 244	16 982	881 423
raffinierter	4 372	308 806	2 082	150 017	2 401	155 336
Rohstoffe und Fabrikate:						
Holzborke und Gerberlohe	7 924	33 053	11 155	49 225	8 825	40 912
Lumpen	8 659	222 685	10 404	268 007	11 813	369 120
Metalle, Blei	17 640	531 203	5 940	227 612	11 236	412 344
Eisen, altes	693	8 671	951	11 155	752	8 157
Eisen, Roh-, und Halbfabrikate	1 310	31 370	1 501	44 065	3 388	13 648
Gußeisen	1 608	38 521	2 285	63 189	2 063	67 674
Spinnstoffe, Hanf	—	—	34	1 992	48	3 296
Tran	19 380	705 938	8 006	334 134	19 158	785 292
Manufakturwaren:						
Baumwollenwaren g)	2 692	2 485 312	4 918	4 914 755	2 231	2 022 723

*) Die Einfuhrzahlen der Tabellen der Akzisekammer sind vom Jahre 1835 ab benutzt worden. Die Zahlen Bürgermeister Smidts für 1826 und 1827, die mit den Zahlen der anderen Quellen dieser Jahre zumeist stimmen (Smidt gibt runde Zahlen) geben nur den Eigenhandel, ohne die reine Spedition. Die Zahlen der seewärtigen Einfuhr der Akzisestatistik beginnen mit dem Jahre 1828, die der seewärtigen Ausfuhr mit dem Jahre 1838. Sie umfassen Eigenhandel, Consignation und Spedition, wie sie zollmäßig erfaßt werden. Die Einfuhrzahlen der Jahre 1835 und 1836 erscheinen demgemäß doppelt, in der Berechnung v. Redens (für 1837 und 1838 hat v. Reden noch Bruchstücke) und in der der Akziselisten. Die Akzisestatistik gibt Menge und Wert jeder Einzelware. Die Menge ist hauptsächlich in Gewichtsnormen und in auf Gewicht reduzierbaren Maßnormen gegeben. Da es sich aber um sehr viele Positionen handelt und nicht alle Maßnormen reduzierbar sind, gelegentlich auch nur der Wert angegeben ist, ist von der Aufstellung einer Rubrik: „Diverse Waren" Abstand genommen worden. Gesamtwert vgl. Tab. 1 des Tabellariums. Gesamtausfuhr und -Durchfuhr (landwärts und seewärts) gibt die Akzisestatistik gemäß der Zollverfassung Bremens vom Jahre 1822 an, auch liegt hier ein Auszug davon (Vergleichsliste von einigen aus- und durchgeführten Waren, immer mehrere Jahre vergleichend, z. T. nach Menge, z. T. nach Wertansätzen) den jedesmaligen Jahresübersichten bei (Brem. Staatsarch. R. 2. A. q. 1; vgl. a. R. 2. A. 1843—45). Listen für den Bremerhavener und Vegesacker Verkehr (Wiederausfuhr seewärts ohne Bremen zu berühren) uud zur Seewärtsdurchfuhr in Bremen (vgl. Anmerk. d) und e) Tab. 1 des Tabellariums) liegen R. 2. A. q. 1. u. 2. für die Jahre 1837—1841 bzw. 1839—1845.

**) Zu der Spezialstatistik nach den einzelnen Warenkategorien mag noch außer den in der Tabelle verwendeten auf folgende Quellen verwiesen sein, von denen die meisten (weil sie nicht zollmäßige Quellen sind, die mit einigermaßen gleichartigen Gewicht- etc. Ansätzen und Wertnormierungen, wie sie die moderne Statistik aus an sich anderen Gründen braucht, arbeiten) wegen ihrer Ansätze in den verschiedensten handelsmäßigen Mengenmaßen kaum oder nur unsicher zusammenfassend verwertbar sind, z. T. aber auch mit Tabellen der älteren öffentlichen Statistik der Tabellarischen Übersichten etc., die ähnlich angesetzt sind, immerhin unmittelbar verglichen werden können:

Ad I Zollisten handschriftlich: Unter R. 3. B. f. des Bremer Staatsarchivs: Tabellen über die Comsumtionssteuer seit dem Jahre 1814 sind R. 3. B. 3. f. 2: Auszug der Quantitäten und des Ertrags der Consumtion von jedem Posten einzeln, sowie auch das Total von allen Posten, R. 3. B. 3. f. 3: Listen der in Bremen seit 1814 jährlich versteuerten Consumtibilien zu erwähnen. Für die ältere Zeit mögen die unter R. 2. A. o. des Bremer Staatsarchivs liegenden Akzise-Rechnungsbücher erwähnt sein. Die Kaufmanns-Akzisebücher 1533—1654, 1660—1699, 1810 des Bremer Staatsarchivs unter R. 2. A. o. 2 sind Einzelanschreibungen in Jahresbänden zusammengebunden, außerdem sind Brauer-Akzisebücher 1521—1578, 1619—1660, Mühlen-, Kornakzisebücher unter R. 2. A. o. 3., 4. und 5. des Bremer Staatsarchivs vorhanden. Es mag auch noch auf den Elsflether Zoll und Oldenburger Quellen hingewiesen sein.

Ad II. Berichte der Makler und der Schlachtvögte für öffentlichen Gebrauch, gedruckt z. T. oder lithographiert, Mengenansätze nach handelsmäßigen Normen, wie oben charakterisiert, zumeist, z. T. auch Wertansätze daneben: Schlachtvogt W. Wilders gedruckte Jahreslisten der in Bremen Seewärts eingeführten Waaren, nach dem Durchschnittspreise berechnet, gedruckt bei Carl Wilh. Wiehe, Bremen 1821—1836, seit 1823 mit gleicher Spezifikation der wasserseitigen Oldenburger, seit 1825 ferner mit der Oberweser-Einfuhr (Seeschiffsverkehr einkommend nach Zahl der Schiffe und Herkunftshäfen a. a. O.) — handelsmäßige Mengen und Wert. Fortsetzung dieser Liste in größerem Format, ohne Wertansätze: W. Wilders, Liste der in Bremen eingeführten Waaren, gedruckt bei J. G. Heyse in Bremen, 1837—39, 1842—49; Spezifikation der Seeeinfuhr nach den einzelnen Ländern und Märkten, Sammlungen dieser Listen in der Bremer Stadtbibliothek Brem. c. 1655, Br. Handelskammer, Arch. Coll. Sen. C. 48. b., Bremer Staatsarch. R. 11. e. Ferner gedruckte Listen der Makler August Münter für die Jahre 1819, 1820, 1821; 1823; 1830—35, und H. F. Klevensteuber für 1830—35, betreffend Einfuhr und z. T. Vorrat nach handelsmäßigen Ansätzen, Bremer Stadtbibl. Brem. c. 1655, ebenda lithographierte Liste des Maklers H. Aug. Heineken, Übers. d. Einfuhr u. d. Vorraths versch. Waaren, 1828—1833, 1830—35 und handschriftl. Auszüge aus den Einfuhrlisten 1826. Ferner lithographierte Jahresausfuhrlisten der von Bremen ausgeführten Waaren, worin jedoch die von Bremerhaven und Vegesack ausclarirten und versandten Güter nicht mit einbegriffen sind, nach authentischen Quellen bearbeitet, in handelsmäßigen Mengennormen und z. T. Wertbestimmung von H. W. L. Keidel; 1837—1845 in der Stadtbibliothek Brem. c. 1655 und im Staatsarchiv ad R. 2. A. q. 2 (Akzisetabellen). Dem Exemplar des I. Jahrgs. 1849 der Tabellarischen Übersichten des Brem. Handels der Bremer Handelskammerbibliothek sind vorgeheftet: H. W. L. Keidel, Ein- (Aus-) fuhr-Liste der im Jahre 1847 bezw. 1848 in Bremen ein- (aus-) geführten Waaren, Druck v. J. G. Heyse in Bremen; ders., General-Übers. d. Ein- (Aus-) fuhr seewärts (landwärts) in Bremen 1848, Druck v. J. G. Heyse; zwei lithographierte Listen: Ein- (Aus-) fuhr Seewärts i. J. 1847, Übers. aller in Bremen eingef. Waaren. Gedruckte Jahres- und Warenberichte, zusammengestellt von Bremer Maklern, Bremen 1839—1881, unter dem Titel Rückbiicke auf das Jahr etc., Mengen in Handelsansätzen, teilweise Pfund, stehen in der Handelskammerbibliothek im Schütting unter I. 14. Jahresstatistiken bieten ferner noch die Bremer Adreßbücher, so Seeeinfuhr nach Kaufmannsmengen und Schiffen (a. Handelsbezirken) für 1799—1803, in den Jahrg. 1800—1804. — Die mehrtägigen bis wöchentlichen und vierzehntägigen Maklereinfuhrlisten der in Bremen gehandelten Waren, die die Grundlage für die obenerwähnten Maklerjahreszusammenstellungen und z. T. auch für einige ältere literarische Zusammenstellungen hergegeben haben, sind vom Collegium Seniorum bezw. später der Handelskammer seit 1796 (1796—1824, 1837—1844, 1850—1886) in Mehrjahrs- und Jahresbänden gesammelt worden, die neuesten Jahrgänge sind z. T. noch ungebunden vorhanden. Handelskammerbibliothek E. II. a. 101. — Es gibt noch Zusammenstellungen für je eine Hauptware der betreffenden Makler, siehe dazu u. a. die bezüglichen Rubriken des Katalogs der Handelskammerbibliothek etc.

nach Menge und Wert in den Jahren 1838 bis 1845 und 1910*) **).

1841[5])		1842[5])		1843[5])		1844[5])		1845[5])		1910[6])	
dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz e)	ℳ	dz n .	ℳ
189 757	3 487 068	89 258	1 643 545	28 286	447 711	21 088	263 282	66 338	1 113 294	672 299	9 204 472
9 687	929 002	17 695	1 227 759	11 023	857 174	10 468	725 403	9 748	730 659	100 673	9 664 231
2 072	96 027	178	7 815	158	6 905	237	9 242	394	14 906	22 788	1 073 933
49 925	4 630 337	62 065	4 804 315	62 424	4 282 053	75 938	5 147 128	84 167	5 075 111	218 442	24 908 919
19 972	528 653	16 245	498 657	10 426	303 889	15 507	447 353	13 924	390 385	8 959	210 149
2 058	458 189	2 035	407 579	1 261	276 340	1 666	359 011	1 601	362 248	1 903	1 241 662
263	114 639	443	131 163	532	205 405	396	131 508	948	255 822	17 124	2 435 388
8 657	418 957	17 853	743 660	3 209	165 787	6 476	256 692	4 463	243 289	112 033	2 661 137
2 442	159 256	2 201	124 048	3 323	177 424	2 9[illegible]3	159 701	3 861	267 787	75 527	2 452 728
3 858	16 377	1 045	6 102	7 320	48 764	3 899	35 344	5 898	29 465	1 093	28 260
7 964	257 356	10 279	288 654	11 755	335 207	8 815	238 704	8 363	248 631	77 174	1 488 325
4 621	188 300	1 745	69 527	5 290	170 913	4 888	149 303	1 721	58 979	20 163	585 770
767	9 169	234	2 566	2 158	18 665	1 484	12 977	937	7 144	7 191	42 172
2 713	67 857	1 037	24 099	1 393	29 671	1 762	34 423	3 356	79 644	1148164	20 787 874
2 521	83 999	3 355	84 676	3 577	114 168	4 020	112 969	3 763	88 922	16 707	298 012
194	12 483	121	7 214	55	3 276	33	1 948	49	2 851	3 791	229 695
17 133	703 604	6 696	324 725	4 515	256 490	3 464	169 754	9 061	332 949	2 545	102 716
2 900	2 648 530	1 817	1 658 489	3 057	2 682 291	4 962	4 527 679	4 904	4 487 600	129 345	75 501 790

Ad III. Literarische Quellen, als Aufbewahrer und Benutzer der obigen Maklerlisten etc. z. T.: Joh. Christ. Schedels Memorial f. Kaufleute, Leipzig 1796, S. 80; Magazin der Handels- und Gewerbkunde, I. Jahrg., 1803, S. 115; Die Hansest. Lübeck u. Bremen, e. Hdb., Leipz. u. Ronnebg. 1807, S. 203, 220; Die Handlung von Hamburg, I. Bd., Leipz. u. Ronnebg. 1805, S. 269 (Die be den letzten Sammlg. Das gewerbll. Dtschld) für die Seeeinfuhr 1780 uud 1790 (Spezifikation in handelsmäßigen Warenmengen, auch Schiffsverkehr nach Schiffszahl); C. A. Heinekens Gesch. d. freyen Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jhs. bis zu der Unterwerff. unter d. franz. Zepter, Original-Manuskript in der Brem. Stadtbibl. 1812; a. Hermann Duntze; Gesch. d. fr. Stadt Bremen, IV. Bd., Bremen 1851, der Heineken vielfach benutzt u. a.; J. H. W. Smidt, Übersichten d. brem. Seeschiff. a. a. O.; Handels-Archiv, hrsg. i. Kgl. Handels-Amte zu Berlin, Jahrg. 1847, I. Hälfte. S. 335 ff. (Bremen 1845 u. 1846), II. Hälfte, S. 231 ff., (Hamburg) Berlin 1847; (dito für beide Plätze:) G. Oehlrich, Die d. Küste u. d. Binnenland, od. Dtschlds. Handelslage um das Jahr 1846, Hambg. 1847, S. 67 ff., 83 ff., 159 ff.; ders., Dtschld. zur See, seine Schiff u. s. Handel, nebst e. gen. Darst. d. Seeverk. all. übr. L., Hamburg 1849; Fr. v. Reden, Vergleich. Zusammenstellg. der Grenz-Eings.-Abgab. in Oesterr., d. d. Zollv. etc., im Auftr. d. Volkswirthschafts-Aussch. der Reichsversamlg. bearb., Frankft. a. M. 1848, S. 117—142 (Listen v. H. W. L. Keidel von 1847 Einfuhr u. Ausfuhr, Hauptpositionen; hamburg. Aufstellungen nach den Tabellar. Nachrichten und der Denkschrift des Hamburger Senats (G. H. Kirchenpauer, H. Geffken u. a.), Das Differential-Zoll-System, Hambg. 1847.) (Bei Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, 1839 Hamburger Zahlen S. 9 ff.) Specialia zum älteren Bremer Walfischfang in der Kösterschen Chronik; Moritz Lindemans Gesch. der arkt. Fischerei d. d. Seestädte von 1620 bis 1868, XXVI. Ergänzungsheft zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1869; ders., Die Seefischereien, LX. Ergänzungsheft v. Petermanns Mitteil., Gotha 1888 [Weitere moderne Aufstellungen etc. von ihm in den Schriften des deutschen Seefischereivereins, Berlin 1888, 1899, 1902.] Als andere umfassendere Schrift mag noch erwähnt sein: Max Peters, Die Entwicklung d. d. Reederei seit Beginn des 19 Jahrhunderts bis z. Begründg. d d. Reichs, 2 Bde. Jena 1899 und 1905. ***) H. Wilders macht einmal eine Gesamtangabe der Seeeinfuhr in Gewicht von 929 464 dz für 1842. Bremer Staatsarchiv R. 11 e. 1842. a) Vgl. f. 1832: 8. 598. 800 Mark [(G. C. Bocris), Beschreib. all. i. Hdl. vork. Tabaks-Gatt., Bremen 1833]; 1840: 125 757 dz (Der Anschl. d. Hsstdte. a. d. D. Zollv. i. s. ev. Einfl. a Bremens Welthdl. Brem. 1841. S. 8); 1845: fast 15 770 000 Mark, 1846: fast 11 620 000 Mark (Preuß. Handels-Archiv, Jg 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 430), 1866: 397 310 dz, wert 41 500 000 Mark, 1857—67 im ganzen etwa 3 500 000 dz netto, wert 480 000 000 Mark (Die Bremer Cigarren-Ausstellung zu Paris 1867, Bremen 1867, S. 3—7). b) Vgl. f. 1843: ca. 35—40 000 dz (etwa der dritte Teil der Gesamteinfuhr der Zollvereinsstaaten) (Das Zollvereinsblatt, II. Jg., 1844, S. 937 ff.); 1845: nahe 3 320 000 Mark, 1846: über 2 490 000 Mark (Preuß. Handelsarch., Jg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 430). c) Vgl. f. Wert in Mark:

	Reis	Kaffee	Zucker	Getreide	Wein	Tran	Eisen	Twiste, Manufukturw.	Bau- und Zimmerholz
	etwa	fast	fast	fast	über	über			über
1845 ...	1 660 000	4 980 000	8 300 000	4 415 600	2 191 200	3 320 000	3 320 000	1 328 000	2 656 000
	über	fast	fast	fast	gegen	über		gegen	gegen
1846 ...	1 660 000	4 980 000	4 980 000	7 470 000	2 490 000	1 660 000	6 640 000	3 320 000	2 490 000

(Preuß. Handels-Archiv, Jg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 430.) Die für 1846 im Preuß. Handels-Archiv angegebenen Hauptartikel Tabak, Baumwolle und die obigen bilden über drei Viertel des Werts der ganzen Einfuhr, die zu 49 800 000 Mark berechnet wird. Von der Eiseneinfuhr 1846 sind 4 150 000 Mark Bahnschinen und Eisenwaren, 2 490 000 Mark Roh- u. Stabeisen. d) Aus den Aufzeichnungen der Akzisekammer läßt sich beim Eigenhandel nicht erkennen, ob das Nettogewicht zugrunde gelegt ist, beim Speditionshandel ist Bruttogewicht gegeben, im Jahre 1910 ist nur Nettogewicht eingestellt. e) Ausschließlich Maschinen. f) Die erhebliche Steigerung kommt durch den Eisenbahnbau zustande. g) Vgl. f. Leinen (früher der einzige Hauptausfuhrartikel Deutschlands, in den vierziger Jahren allmählich bedeu ungslos, nur noch grobe Sorten von der Weser). 1696: (nach England) 3 320 000 Mark [(Adam Storck), Üb. d. Verh. d. Hsstdte. zum Hdl Dtschlds., Bremen 1821, S. 162—164, 168—172]; 1788: ca. 13 280 000 Mark, 1827: 13 346 400 Mark, 1833: 9 447 883 Mark, 1834: 10 022 343 Mark, 1835: 6 640 000 Mark, 1836: 7 669 649 Mark, 1837: 10 340 332 Mark, 1838: 11 437 400 Mark (Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, Hann. 1839, II. Abt., S. 117—146); 1839: 9 960 000 Mark, 1843: 4 508 500 Mark (Zollvereinsblatt, II. Jg., 1844, S. 937 ff.) Zusammen wurden in den Jahren 1818—20 für 26 702 261 Mark exportiert; die höchste Jahresausfuhr betrug in diesen Jahren 9 931 398 Mark bei dem Durchschnitt von 8 917 520 Mark, zumeist nach Westindien, den Verein. Staaten, Spanien und Portugal [(Adam Storck) cit.]

[1]) (Adam Storck), Über das Verhältnis der Hansestädte zum Handel Deutschlands, Bremen 1821, S. 162—164, 168—172. [2]) Gustav v. Gülich, Geschichtl. Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten handeltreib. Staaten uns. Zeit, II. Bd., Jena 1830, Tabellar. Übers., II. Teil, S. 18 u. 19. [3]) Fr. v. Reden, Das Königr. Hannover, Hannover 1839, II. Abt., S. 117—146. [4]) (Joh. Smidt) Die fr. Hansestadt Bremen, in A. F. W. Cromes Geogr.-statist. Darstellg. d. Staatskräfte v. d. z. d. Staatenbde. geh. Staaten, IV. T., Leipz. 1828, S. 46. [5]) Tabellen der Bremer Akzisekammer, Bremer Staatsarchiv R. 2. A. q. 1 u. 2.

In Bremen eingekommene Seeschiffahrt nach Herkunftshäfen und

Tab. 30 Herkunftshäfen und -Länder	[1]) 1797	[2]) 1799	[2]) 1800	[2]) 1801	[2]) 1802	[1]) [2]) 1803	[3]) 1823	[3]) 1824	[3]) 1825	[3]) 1826
Gesamteinkommender Seeverkehr	**1018**	**1033**	**587**	**645**	**1148**	**711**	**1126**	**1035**	**954**	**848**
Ders. ohne die reine Küstenfahrt	**563**	**647**	**459**	**506**	**685**	**405**	**777**	**666**	**721**	**638**
Europäische Fahrt	950	942	512	572	1085	676	1012	940	860	741
Reine Küstenfahrt	**455**	**386**	**128**	**139**	**463**	**305**	**349**	**369**	**233**	**210**
Oldenburg	156	75	25	29	185	104	142	165	116	94
davon von:										
Steinhausersiel	20	15	12	8	24	8	15	13	10	13
Horumersiel	—	—	—	—	—	2	24	28	4	10
Hooksiel	2	—	—	—	—	13	60	61	64	49
Varel	—	—	—	—	—	21	12	14	13	11
Rustersiel	—	—	—	—	—	1	17	20	5	5
Hannover	299	311	103	110	278	201	207	204	117	116
davon von:										
Emden	55	97	21	31	63	69	56	34	27	24
Leer	78	95	35	20	49	58	33	20	25	21
Norden	11	11	5	5	8	11	12	11	8	6
Weener	34	23	18	22	22	17	15	11	10	11
Carolinensiel	2	1	—	—	—	23	42	74	22	25
Bensersiel	—	—	—	—	1	2	1	—	1	—
Neustadtgoedens	7	2	1	—	3	1	5	9	1	—
Otterndorf	1	9	5	1	1	1	10	8	5	14
Europäische Fahrt ohne die reine Küstenfahrt	**495**	**556**	**384**	**433**	**622**	**371**	**663**	**571**	**627**	**531**
Hamburg	77	59	60	51	96	61	54	60	70	55
davon von:										
Hamburg-Stadt	62	57	55	51	94	61	50	58	69	54
Schleswig-Holstein und Dänemark	17	15	4	5	4	5	224	214	170	69
davon von:										
Altona	2	1	1	3	1	—	13	10	12	14
Glückstadt	12	9	3	—	1	2	11	9	9	7
Tondern	—	—	—	—	—	—	28	26	15	3
Husum	—	—	—	—	—	—	11	16	5	3
Kiel	—	—	—	—	—	—	—	8	13	1
Kopenhagen	—	—	—	1	—	—	8	8	9	3
Niederlande { Holland	109	119	47	54	88	42	} 72	71	78	85
Niederlande { Belgien	—	—	—	—	—	—				
davon von:										
Amsterdam	51	31	29	21	40	28	51	56	50	62
Rotterdam	14	10	9	17	14	4	3	3	5	5
Groningen	27	61	1	—	1	3	4	5	2	2
Jutphaas	—	—	—	—	—	—	5	3	3	3
Arnhem	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Antwerpen	—	—	—	—	—	—	4	1	2	5
Brüssel	—	—	—	—	—	—	1	1	1	3
Lübeck	1	1	—	3	3	4	15	9	13	14
Mecklenburg	3	8	—	1	12	7	25	12	12	7
davon von:										
Rostock	3	6	—	1	10	7	22	6	11	7
Preußen	30	33	6	6	87	69	25	27	43	28
davon von:										
Danzig	4	7	1	1	12	19	10	11	14	13
Elbing	1	4	1	1	16	12	7	—	—	1
Memel	1	4	—	—	4	24	1	9	13	10
Königsberg	8	4	—	—	18	7	—	—	1	—
Stralsund	1	5	2	—	6	5	5	4	5	—
Stettin	3	—	—	3	5	1	2	2	9	4

-Ländern und Zahl der Schiffe in den Jahren 1797 bis 1846 a) b).

3) 1827	3) 1828	3) 1829	3) 1830	3) 1831	3) 1832	3) 1833	3) 1834	3) 1835	3) 1836	3) 1837	3) 1838	3) 1839	3) 1842	3) 1843	3) 1844	3) 1845	3) 1846
894	**1080**	**881**	**1334**	**1097**	**1116**	**1033**	**1006**	**1085**	**1179**	**1088**	**1079**	**1154**	**1312**	**1841**	**1578**	**1804**	**1733**
688	**793**	**651**	**1055**	**794**	**825**	**735**	**714**	**738**	**775**	**761**	**746**	**855**	**1012**	**1265**	**1207**	**1483**	**1420**
751	934	751	1160	925	900	872	824	908	990	879	884	960	1043	1572	1328	1497	1481
206	**287**	**230**	**279**	**303**	**291**	**298**	**292**	**347**	**404**	**327**	**333**	**289**	**300**	**576**	**371**	**321**	**213**
87	115	82	134	136	121	102	98	114	113	97	93	80	114	235	97	108	78
16	7	5	15	13	12	15	11	30	34	26	23	10	29	35	13	5	11
8	19	14	26	22	25	12	8	6	2	4	7	13	13	37	6	15	6
40	47	37	49	60	42	37	54	59	51	37	34	37	40	80	43	39	29
9	18	11	19	17	16	19	12	15	13	11	10	9	12	10	12	22	9
6	4	3	3	6	—	11	6	—	—	7	7	—	8	28	10	15	8
119	172	148	145	167	170	196	194	233	291	230	240	209	186	341	274	213	235
30	45	39	45	48	45	39	49	49	43	36	35	39	52	68	47	37	35
19	22	15	17	17	17	13	14	17	18	16	36	10	18	26	31	20	24
8	9	9	9	5	9	14	13	17	22	27	22	14	19	46	39	24	22
8	11	10	9	14	13	14	10	10	14	13	9	9	8	7	8	7	9
18	45	21	26	33	22	27	36	60	56	30	41	34	36	85	59	40	29
1	2	20	12	17	24	25	19	16	14	10	7	13	12	11	12	14	13
2	2	1	1	2	1	4	4	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—
7	4	3	5	5	12	31	14	13	15	9	10	12	8	7	9	7	8
545	**647**	**521**	**681**	**622**	**609**	**574**	**534**	**561**	**586**	**552**	**551**	**671**	**743**	**996**	**957**	**1176**	**1168**
60	69	78	98	78	83	110	95	94	80	96	97	89	116	142	173	373	247
58	65	77	91	67	73	102	83	87	72	80	87	83	105	126	159	365	229
60	112	66	93	61	84	93	38	39	44	36	25	28	46	56	118	108	139
11	7	10	5	8	10	5	2	6	8	4	3	—	12	14	15	21	28
5	5	8	13	9	8	7	4	7	10	6	5	4	3	2	—	—	—
8	21	11	14	9	15	15	10	4	6	3	3	2	4	2	—	3	7
1	4	3	3	1	3	2	—	—	—	1	1	3	2	2	5	3	5
2	1	—	5	3	5	—	1	—	1	2	1	—	1	2	7	2	—
4	4	1	2	—	1	1	1	—	1	5	3	—	1	2	4	2	1
79	62	64	81	59	77	94	106	127	195 127	92 30	98 22	101 15	99 20	102 24	96 13	104 16	91 18
54	44	46	55	36	51	52	60	58	68	70	63	64	63	65	70	72	61
4	—	—	5	6	7	8	8	16	7	6	9	6	5	2	—	—	1
3	3	2	6	6	3	3	5	10	11	4	12	21	22	25	15	23	16
3	3	4	4	3	4	3	4	1	4	1	5	4	3	4	4	3	2
4	1	1	1	2	1	1	1	2	—	—	1	3	—	—	—	—	—
2	5	2	2	2	3	10	15	1	18	24	17	14	15	19	8	10	17
2	2	3	3	2	3	7	4	7	8	3	5	1	5	5	3	6	1
21	13	11	14	10	7	7	19	14	14	17	15	10	14	7	7	4	11
7	12	2	9	4	3	6	10	4	20	2	11	—	—	4	6	14	4
2	11	2	7	1	3	6	8	2	4	1	3	—	—	3	6	14	2
40	70	41	114	44	34	35	34	51	95	68	38	92	104	217	156	119	53
17	19	17	27	8	16	11	17	24	24	17	17	31	31	73	68	36	27
—	7	3	2	—	—	—	1	2	1	4	1	3	4	2	1	—	1
15	23	15	10	5	9	5	6	9	9	9	3	7	12	18	11	8	15
5	10	2	42	12	1	—	6	11	33	10	9	32	31	89	51	—	4
3	5	3	9	4	1	5	3	2	7	7	5	4	6	4	11	10	1
—	1	1	14	5	3	6	1	2	3	12	—	8	8	18	12	43	3

Tab. 30 (Fortsetzung) Herkunftshäfen und -Länder	[1] 1797	[2] 1799	[2] 1800	[2] 1801	[2] 1802	[1] [2] 1803	[3] 1823	[3] 1824	[3] 1825	[3] 1826
Schweden	27	25	11	41	20	4	16	18	16	14
davon von:										
Stockholm	3	3	6	12	10	2	13	13	10	11
Gothenburg	11	11	2	10	5	1	1	3	2	2
Norwegen	8	8	8	10	12	5	47	25	25	37
davon von:										
Bergen	8	8	8	10	12	3	24	19	17	18
Tromsöe	—	—	—	—	—	—	2	1	4	7
Drammen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	36	74	38	21	60	35	42	34	55	49
davon von:										
Riga	5	33	8	3	20	17	7	7	11	11
Libau	7	28	4	3	9	11	4	4	7	4
Windau	—	3	3	3	—	2	6	4	13	10
St. Petersburg	11	7	12	8	11	2	15	10	11	12
Christinestad	—	—	—	—	—	—	3	6	10	9
Archangel	11	3	9	3	15	2	4	1	2	2
Odessa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Großbritannien	108	80	147	152	154	58	84	69	98	101
davon von:										
London	78	44	89	86	101	47	31	30	36	46
Liverpool	10	9	17	20	13	1	17	11	13	23
Hull	12	9	22	25	19	6	9	5	9	8
Newcastle	3	2	10	9	11	2	10	10	25	9
Sunderland	—	1	1	—	1	—	3	2	5	5
Leith	—	1	3	5	1	1	3	3	4	3
Cardiff	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Helgoland	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Frankreich	59	99	51	74	55	53	52	22	35	56
davon von:										
Bordeaux	33	68	40	53	37	29	34	11	19	31
Bayonne	10	12	7	13	10	12	7	2	2	13
Cette	4	1	—	1	2	7	7	5	9	10
Havre	—	—	—	—	—	—	1	2	4	—
Rouen	1	—	—	—	—	—	1	—	1	1
Marseille	—	—	—	—	—	1	2	1	—	1
Spanien	18	29	12	14	19	16	2	5	4	7
davon von:										
Malaga	8	7	5	8	1	2	2	2	3	2
Barcelona	10	21	6	6	5	11	—	—	—	3
Gibraltar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	2	1	1	—	—	—	—	3	6	6
Italien	4	3	—	—	8	11	2	—	—	—
Österreich	2	2	—	1	4	1	3	2	2	3
Jonische Inseln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Levante und nordwestafrikan. Inseln	—	—	—	—	—	—	5	2	1	1
Türkei	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Azoren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canarische Inseln	—	—	—	—	—	—	5	2	1	1
Capverdische Inseln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fischerei	—	9	7	8	8	—	—	—	4	3
Aus der Nordsee vom Heringsfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vom Walfischfang: Von Grönland	—	9	7	8	8	—	—	—	4	3
Vom Walfischfang: A. d. Südsee u. v. d. Davisstr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

3) 1827	3) 1828	3) 1829	3) 1830	3) 1831	3) 1832	3) 1833	3) 1834	3) 1835	3) 1836	3) 1837	3) 1838	3) 1839	3) 1842	3) 1843	3) 1844	3) 1845	3) 1846
15	14	15	8	9	8	13	12	14	13	9	18	25	17	18	23	21	25
12	10	10	6	6	7	11	10	9	12	7	13	15	10	10	11	14	14
2	1	4	2	1	1	—	1	3	—	1	5	6	4	7	12	6	11
37	25	11	14	21	17	11	17	19	11	15	17	16	42	58	55	63	54
21	13	8	7	14	5	6	8	9	4	8	8	6	8	6	9	5	7
5	5	2	4	3	3	3	3	6	4	4	4	5	4	3	4	2	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20	32	22	28	15
80	103	80	220	157	108	27	32	31	46	45	42	127	46	69	60	58	192
29	47	20	84	56	44	7	7	6	13	14	8	70	13	27	6	15	39
8	8	12	22	19	10	1	3	4	5	5	6	8	2	7	5	2	2
11	14	6	26	6	11	2	4	5	9	9	8	14	9	12	7	7	6
13	20	26	44	47	26	8	10	8	6	10	13	20	12	10	17	9	105
9	8	7	7	14	8	7	6	6	6	5	5	7	5	7	3	4	4
7	4	6	34	15	9	2	2	2	3	1	1	8	2	3	3	4	26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	14	12	7
98	111	110	174	135	120	116	111	120	117	112	122	130	191	262	220	246	288
44	39	37	56	42	25	16	20	24	13	27	18	19	15	17	20	19	33
15	16	12	20	14	19	18	21	11	11	15	10	12	15	15	11	12	6
7	17	25	28	14	19	13	17	17	20	13	15	33	37	102	48	39	82
15	9	12	18	8	5	9	7	13	13	16	10	12	48	44	43	87	73
4	5	3	13	25	16	14	3	11	15	8	13	13	2	7	—	3	1
8	5	6	13	11	—	11	6	9	9	6	9	1	7	7	1	—	1
1	3	7	9	10	15	18	17	24	3	9	12	12	24	20	21	14	39
—	5	1	1	3	8	4	4	—	1	—	5	2	—	5	10	—	1
30	47	37	39	36	56	43	44	35	19	23	39	30	35	24	20	33	23
19	27	19	23	19	43	33	27	20	10	14	25	20	17	12	7	20	16
3	4	4	4	3	2	3	3	4	1	3	3	4	4	4	2	—	1
3	7	7	6	10	6	4	8	5	4	3	7	4	9	6	7	7	6
4	5	3	1	2	1	1	2	1	—	1	—	—	1	2	—	1	—
—	2	3	2	—	2	1	1	1	1	—	2	—	—	—	—	1	—
1	2	1	—	1	1	—	1	2	1	1	1	1	1	—	3	1	—
11	6	2	12	6	8	13	10	5	1	4	2	4	6	4	2	3	9
5	4	2	8	—	4	4	4	2	1	4	2	3	4	3	2	3	5
3	—	—	1	1	1	2	2	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—
3	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—	1	1	1	6
—	—	1	1	—	—	2	4	2	2	1	1	1	2	4	3	5	7
4	2	3	3	2	3	3	2	2	1	2	2	2	4	1	2	5	1
—	—	—	1	—	1	1	—	1	1	—	—	—	1	3	2	2	—
2	3	3	1	1	5	8	3	5	1	7	9	3	5	4	3	8	2
—	—	—	—	—	3	1	1	3	—	2	2	2	2	2	—	7	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—
2	3	3	1	1	2	6	2	2	1	4	7	1	2	2	3	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
2	2	2	5	3	3	3	3	4	3	3	6	6	6	4	7	13	6
—	—	—	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3	2	—
2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	2	4	4	4
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	—	—	7	2

Tab. 30 (Fortsetzung) Herkunftshäfen und -Länder	[1] 1797	[2] 1799	[2] 1800	[2] 1801	[2] 1802	[1] [2] 1803	[3] 1823	[3] 1824	[3] 1825	[3] 1826
Transatlantische Fahrt	68	82	68	65	55	35	109	93	89	103
Amerika	7	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Brit. Nordamerika	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
davon von:										
Newfoundland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten	53	72	56	59	43	27	69	47	53	57
davon von:										
Baltimore	36	38	34	32	19	11	17	10	14	10
Newyork	3	4	5	3	4	2	5	5	16	13
Newbedford	—	—	—	—	—	—	7	3	3	3
Boston	—	7	2	6	2	1	6	2	3	4
Philadelphia	2	6	6	6	5	2	1	—	—	—
Richmond	—	—	—	—	—	—	7	7	2	4
St. Petersburgh i. Virg.	—	—	—	—	—	—	6	1	2	3
Charleston	10	13	8	11	11	11	5	7	6	8
Savannah	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Georgetown	—	1	—	—	—	—	1	4	2	3
Neworleans	—	—	—	—	—	—	10	6	1	6
Mexico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
davon von:										
Tampico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westindien	7	9	12	6	10	8	38	37	26	35
Cuba	—	1	—	—	—	—	26	24	14	24
davon von:										
Havana	—	1	—	—	—	—	23	18	11	20
Trinidad de Cuba	—	—	—	—	—	—	—	3	2	3
Matanzas	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1
Santiago de Cuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jamaica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Haiti	—	1	4	2	1	—	4	3	5	2
davon von:										
Port au Prince	—	—	—	—	—	—	2	1	4	1
Cap Haiti	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Gonaives	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Domingo	—	1	4	2	1	—	1	—	—	—
Aux Cayes	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Puertorico	—	—	—	—	1	—	1	3	1	1
davon von:										
Aguadilla	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—
Puertorico	—	—	—	—	1	—	—	2	—	1
St. Thomas	7	7	5	3	7	8	7	7	6	6
Gouadeloupe	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—
Curaçao	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Südamerika	1	1	—	—	—	—	1	8	10	11
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5
davon von:										
Laguayra	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Puerto Cabello	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Angostura (Ciudad Bolivar)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brit. Guyana [Demerara (Georgetown) bzw. Berbice]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederl. Guyana [Paramaribo (Surinam)]	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—

3) 1827	3) 1828	3) 1829	3) 1830	3) 1831	3) 1832	3) 1833	3) 1834	3) 1835	3) 1836	3) 1837	3) 1838	8) 1839	3) 1842	3) 1843	3) 1844	3) 1845	3) 1846
139	141	125	168	168	208	150	174	168	185	199	180	185	258	261	240	286	243
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	1	2	2	1	3	1	—	2	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	1	2	2	1	3	1	—	2	—	—	—	—	—	—
78	82	65	91	83	122	77	102	90	110	135	88	89	141	140	128	143	120
19	18	17	25	27	39	36	37	38	32	49	30	29	39	37	34	48	44
14	13	12	13	10	19	15	24	22	33	44	20	29	37	38	33	38	32
2	4	7	8	5	16	9	6	7	5	11	11	2	5	1	3	1	5
1	2	3	4	2	7	2	4	2	7	2	1	1	—	—	—	—	—
2	2	1	3	5	2	1	3	3	4	5	8	11	5	4	3	—	—
7	10	4	7	9	11	—	4	6	9	9	3	5	15	12	13	9	9
—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
9	6	9	11	5	6	3	8	3	9	7	3	5	9	11	8	4	5
—	1	1	—	2	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
4	4	2	4	5	6	4	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	12	9	11	9	12	5	11	7	9	5	10	6	27	28	23	30	19
—	1	1	1	3	1	—	1	—	—	—	3	3	5	10	9	8	11
—	—	1	1	1	1	—	1	—	—	—	1	2	3	6	3	2	4
50	46	45	54	63	68	52	54	57	49	46	67	70	81	78	79	85	76
27	27	25	30	42	50	33	36	32	32	31	40	41	53	51	48	44	50
17	13	16	17	21	28	15	15	15	14	14	21	22	28	17	20	11	18
5	7	5	8	7	7	7	7	6	6	6	7	3	5	11	6	3	11
4	6	3	3	6	6	5	7	4	4	7	6	5	10	5	4	6	9
—	—	1	2	8	9	6	7	6	6	4	5	3	5	11	6	3	5
2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1
13	10	11	14	12	7	7	7	12	9	9	13	14	9	7	13	16	12
5	6	6	10	4	4	2	4	7	4	5	6	7	5	3	4	1	1
4	—	1	2	4	2	2	1	1	—	—	2	5	4	3	4	7	6
—	—	1	1	2	—	2	1	2	1	2	4	1	—	—	1	1	—
2	1	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—
1	3	3	1	—	—	—	1	1	1	—	—	1	—	—	1	—	—
1	1	2	4	6	6	10	6	7	5	2	7	12	15	16	14	18	11
1	—	—	3	1	2	—	2	3	1	—	1	2	—	2	1	6	2
—	1	2	1	2	3	5	1	3	4	2	4	5	11	10	9	9	8
7	7	6	6	3	5	2	5	6	3	4	7	3	4	4	3	4	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	13	14	21	18	16	19	16	18	23	16	17	17	26	26	19	36	27
5	3	5	5	2	2	7	6	7	7	11	8	8	9	10	11	6	8
2	2	2	1	1	1	1	2	3	6	3	3	4	1	1	2	2	2
3	1	3	2	—	1	5	3	2	1	1	1	1	3	2	2	2	3
—	—	—	1	1	—	—	1	2	—	7	4	3	5	7	7	7	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tab. 30. (Schluß.) Herkunftshäfen und -Länder	[2] 1802	[2] 1823	[3] 1824	[3] 1825	[3] 1826	[3] 1827	[3] 1828	[3] 1829	[3] 1830	[3] 1831	[3] 1832	[3] 1833
Brasilien	—	1	7	5	6	6	10	8	15	13	12	12
davon von:												
Bahia	—	—	4	4	6	6	4	5	9	10	3	4
Rio de Janeiro	—	1	3	1	—	—	6	3	6	3	7	7
La Plata	—	1	1	—	—	—	—	1	1	2	2	—
davon von:												
Buenos Ayres	—	1	1	—	—	—	—	1	1	2	2	—
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chile (Valparaiso)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Ostindien und Ostasien	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niederländisch Indien	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
davon von:												
Batavia	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sumarang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Surabaya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sumatra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britisch Ostindien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
davon von:												
Calcutta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Singapore	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Philippinen (Manila)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
China (Canton und Shanghai)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westküste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mauritius (Maskarenas Inseln)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tab. 30. (Schluß.) Herkunftshäfen und -Länder	[3] 1834	[3] 1835	[3] 1836	[3] 1837	[3] 1838	[3] 1839	[3] 1842	[3] 1843	[3] 1844	[3] 1845	[3] 1846
Brasilien	8	10	13	2	7	8	13	12	6	26	18
davon von:											
Bahia	4	4	4	—	1	4	—	—	—	5	3
Rio de Janeiro	4	6	9	2	6	4	12	10	5	12	10
La Plata	1	1	2	2	1	1	3	3	2	4	—
davon von:											
Buenos Ayres	1	1	2	2	1	—	3	3	2	4	—
Montevideo	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Chile (Valparaiso)	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1
Ostindien und Ostasien	—	—	2	2	3	6	4	5	4	8	5
Niederländisch Indien	—	—	1	2	2	5	2	1	2	5	2
davon von:											
Batavia	—	—	1	2	2	4	1	1	1	2	1
Sumarang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Surabaya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sumatra	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	1
Britisch Ostindien	—	—	—	—	—	1	2	2	2	1	2
davon von:											
Calcutta	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—
Singapore	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	2
Philippinen (Manila)	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—
China (Canton und Shanghai)	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	1
Afrika	—	—	—	—	—	—	1	2	1	6	5
Westküste	—	—	—	—	—	—	—	1	1	6	5
Mauritius (Maskarenas Inseln)	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—

a) Die Zahlen der obigen Tabelle beruhen auf den von den Schlachtvögten in Bremen nach den sog. Schlachtzetteln etc. geführten Listen. Diese umfassen alle in die Weser eingelaufenen Schiffe, von denen Ladung nach Bremen-Stadt heraufkam, also nicht mit: die in Ballast eingelaufenen Schiffe, die Schiffe, deren Ladung für hannoversche und oldenburgische Plätze ging, die Schiffe, deren Ladung von Bord zu Bord zur Seewiederausfuhr oder über Depot in Bremerhaven oder an der Unterweser, ohne den Bremer Markt zu berühren, übergeschlagen wurde. Die Grundlage der Listen wird also mit den späteren Jahren prekärer; es ist dafür auf die Marcardschen Registertons- und die Pearkesschen Schiffs- und Registertons-Zahlen für den großen Seeverkehr der Tab. 2 und der folgenden Tabelle zu verweisen. Teilweise mit berücksichtigt, aber in der obigen Tabelle ausgeschieden ist der Verkehr mit dem hannoverschen und oldenburgischen Unterweserufer bis Fedderwarden-Wremen abwärts, der unter den bremischen Zollbegriff des seewärtigen Verkehrs fällt. Die Leichterschiffahrt, die die Ladungen der Seeschiffe teilweise heraufbefördert, der Verkehr mit Obst vom Altenlande, mit frischen Seefischen erscheint in den Schlachtvogtslisten nicht. Am besten sind in der obigen Liste die Zahlen des transatlantischen Verkehrs, als reiner Küstenverkehr ist nur der Verkehr von hannoverschen und oldenburgischen Seeplätzen, nicht der von Hamburg, Holstein—Dänemark und Holland—Belgien, obgleich jedenfalls stark mit Wattschiffen betrieben (selbst bei damals nach den damaligen kleinen Schiffstypen berechtigter ziemlich weiter Fassung des größeren Seeschiffsbegriffs) abgeschieden im Einklang mit manchen Gesamtangaben.

Es mögen noch folgende Gesamtzahlen des einkommenden Schiffsverkehrs (Zahl der Schiffe) genannt sein, wodurch zugleich die Reihe der Jahre von 1786, mit Ausnahme der französischen Zeit, bis 1846 bezw. 1854 geschlossen angegeben ist:

Fahrtbezirk	1786	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799	1803	1817	1818/20 Durchschn.	1822	1823	1824	1825	1826
Transatlantische Fahrt	(4) (18) 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4) 70	—	—	(a)(4) 98	(4) (5) (a) 93	(a) (4) 106
Größere Seeschiffahrt	(1) (2) (4) 478	(2) (3) 492	(2) (3) 356	(2) (3) 492	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
)(d. Br. Markt berühr. etc. † Seeschiffahrt überh. incl. Küstenschiffahrt	—	—	—	—	(2) (3) 1058	(2) (3) † 1020	(2) (3) 964	† [1] 1018	—	(8) 1247	(7) 1085	—	(4) 1126	(5) (6) † 923	† (4) 954	† (8) 802
)(d. Br. Markt berühr. etc. * bzw. Seeschiffahrt incl. Küstenschiffahrt und Unterweserfahrt von Oldenburg u. Hannov.	—	—	—	—	—	—	—	(2) 1033	—	(4) 1342	—	—	(6) 1135	(4) (8) † 935	(6) 969	(4) (9) † 848
)(d. Br. Markt berühr. etc.	—	—	—	—	—	—	—	—	[1] [2] *) 956	—	—	—	(7) 1139	—	(6) 979	† (8) 860
In die Weser eingekomm. Seeschiffahrt	—	—	—	—	(2) (4) ? 1521	—	—	—	—	—	—	(4) ? 1474	—	—	—	—

Fahrtbezirk	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841
Transatlantische Fahrt	(a) (4) 142	(a) (4) 146	(a) (4) 125	(a) (4) (11) 168	(4) a) 167	(4) (a) 205	(4) (a) 148	—	(4) (a) 165	(4) (a) 182	(4) (a) 197	(15) 136	(15) 188	(15) 213	(19)(e) 247
	—	(4) 157	—	(11) (b) 170	—	—	—	—	—	(13) 184	(13) 206	(4) (a) 177	(14) 198	(14) 231	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(13) 190	—	—	—
Größere Seeschiffahrt	—	—	—	—	—	—	(12) 497	(12) 457	(12) 520	(12) 547	(12) 700	(12) 835	(13) 985	599	(12) (13) 1148
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(13) 583	—	—	—	(13) 1002	—
)(d. Bremer Markt berühr. etc. † Seeschiffahrt überhaupt incl. Küstenschiffahrt, bzw. * Seeschiffahrt incl. Küstenschiffahrt und Unterweserfahrt von Oldenburg und Hannover	† (8) 827	† (8) 1047	† (8) 815	† (8) 1222	† (4) 829	† (4) 1116	† (8) 933	† (8) 1006	† (4) 1085	† (12) 1133	* 1751	† (14)(c) 1136	* 1760	† 1078	† (17) 1279
	† (16) 888	† (10) 1080	† (6) 847	† (4) (11) 1334	† (4) 1097	(8) 1157	† (4) 1033	(12)(c) 1036	(8) 1093	† (12) 1179	* (12) 1755	† (14)(c) 1238	—	(15) 1405	* (18) 1915
	† (9) (10) 894	† (6) 1088	† (4) 881	—	—	—	(12) 1095	(12)(c) 1050	(12) 1095	—	—	* (12) 1765	—	(15) 1408	* (16) 1916
)(In die Weser eingekommene Seeschiffahrt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(16) 1815	(17) 2046

Fahrtbezirk	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	Fahrtbezirk	1851	1852	1853	1854	1900	1905	1909
Transatlant. Fahrt	(14) 255	(14) 268	—	(14) 311	(19)(f) 259	(17) 263	(13) (24) 249	(13) (k) 221	(13) (24) 300	Transatlant. Fahrt	(h)(24) 329	(h)(24) 388	(h)(22) 334	(h)(24) 419	(25) (k)(c) 549	(25) (k)(c) 580	(25) (k) 645
	—	—	—	—	(19)(g) 260	(13) (24) (h) 276	—	(19) (24) 222	(19) 301		—	—	—	—	(25) (k)(c) 554	(25) (k)(c) 581	—
	—	—	—	—	(19)(g) 264	(19) 320	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Größ. Seeschiffahrt	(12) 1148	(12) 1321	(13) 1255	(12) 1405	(12) (13) (22) 1605	(13) (24) † 1669	(13) (23) 1171	(13) (24) 1334	(13) (24) 1382	Seeschiffe für bremische Rechnung							
	—	—	(12) 1388	(12) 1436	—	—	—	—	—		(24)(c) 2518	(24)(c) 2516	(24)(c) 2317	(24)(c) 2348	(25)(c) 3553	(25)(c) 3960	(25)(c) 4705
)(d. Br. Markt berühr. etc. † Seeschiff. überh. incl. Küstenschifffahrt, bzw. *Seeschiffahrt incl. Küstenschiffahrt und Unterweserfahrt von Oldenburg u. Hannover	† (20) 1312	—	*(d) (12) 2210	† (20) 1804	† (22) 1733	† (20) 1733	† (24) (i) 1729	† (24) (i) 1729	† (24) (i) 1859		(24)(c) 2928	(24)(c) 2965	(24)(c) 2729	(24)(c) 3285	(25)(c) 3843	(25)(c) 4335	(25)(c) 5240
	*(d) (12) 1737	*(d) (12) 2567	—	* 2812	—	(20) 2213	—	—	—								
	—	—	—	*(d) (12) 2814	*(d) (12) 2899	—	—	—	—								
In die Weser eingekommene Seeschiffahrt	(20) 2332	(12) 2796	(12) 2513	(12) 3413	(12) 3500	(20) 2762	—	—	—								
	(17) 2437	—	—	—	—	—	—	—	—								

In Bremerhaven liefen ein: 1840: (16) 624; 1841: (16) 640; 1848: (16) 641; 1849: (16) 731 Schiffe.

Dazu sind folgende Anmerkungen zu machen:

)(Beladen, außer wo anders bemerkt;

(a) Aus den Vereinigten Staaten, Westindien und Südamerika; (b) Inkl. 1 Schiff von den Canar. Inseln und 1 Grönlandfahrer; (c) Beladene Schiffe, die höhere Angabe incl. unbeladene Schiffe; (d) Die von Delius als nach Pearkes für die Jahre 1842—46 gemachten Angaben weichen von den Pearkeschen Listen ab; (e) Inkl. Azoren, Canar. Inseln und Südseefischerei; (f) Inkl. Azoren, Canar. und Capverd. Inseln, Südsee- und Grönlandfischerei; (g) Inkl. ferner Schwarzmeer- und Levantefahrt; (h) Die alten Bremer Tabellarischen Übersichten rechnen die Heringsfischerei mit zur transatlantischen bzw. außereuropäischen Fahrt, sie ist im Einklang mit (13) und Tab. 2 hier abgerechnet; (i) Die kleinen und Küstenfahrzeuge, soweit Kontrolle möglich; (k) Die modernen Ansätze rechnen nur Europa zur europäischen Fahrt, schließen also die afrikanischen Mittelmeerhäfen, die asiatische Türkei etc. der transatlantischen bzw. außereuropäischen Fahrt an.

Quellen zu den Angaben der Anmerkungs abelle sind: (Adam Storck), Über d. Verh. d. fr. Hsstdte z. Hdl. Dtschlds. Bremen 1821, S. 151 (1); C. A. Heineken, Gesch. d. fr. Hsestdt. Bremen, Orig.-Mnskrpt. Stdtb. 1812, S. 265 (2); (J. Smidt), Etw. ü. d. Urs. d. letzt. Hdlgskrise, in s. Hans. Magaz., III Bd., Bremen, 1800, S. 251 (3); Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 149 (4); Verz. eingek. Schiffe, Arch. Coll. Sen. C. 48b. (5); Handschriftl. Listen von Akziseschreiber Heineken, Brem. Staatsarch., R, 11. e. (6); G. v. Gülich, Gesch. Darst. d. Hdls., II. Bd., Jena 1830, Tabell. Übers., II. Teil, S. 21, nach Börsenliste und Bremer Ztg. (7); G. W. Marcard, Z. Beurth. d. National-Wohlstds. i. Kgr. Hannover, Hann. 1836, S. 60 (8); (J. Smidt), D. fr. Hsestdt. Bremen, in A. F. W. Cromes Darst. d. Staatskräfte v. d. s. z. d. Staatenbde. geh. Staaten, IV. T., Leipz. 1828, S. 46 (9); Bremer Zeitg. 1829, 30. Dez., Nr. 364 (10); Polit. Wochenbl. f. d. fr. Hsestdt. Bremen, hrsg. v. J. H. W. Smidt, 1832, 8. Jan., Nr. 2, 15. Jan., Nr. 3, S. 22, 23 (11); Angaben des preuß. Konsuls Friedr. Adolf Delius in Bremen in einem Briefe an Syndikus Archivar Dr. J. H. W. Smidt vom 8. Nov. 1847, Br. Staatsarch. R. 11, e (12); Returns of vessels, arrived in the port of Bremen des engl. Vizekonsuls B. Pearkes in Bremen, im Bremer Staatsarchiv R. 11. e (für die engl. Regier., als die best.n bezeichnet, nur große Seeschiffahrt umfassend) (13); Handschrift im Bremer Staatsarchiv R. 11. e, wobei bemerkt: Kopie 1839 an Soetbeer in Hamburg geschickt (14); J. H. W. Smidt, Übers. d. brem. Seeschiff. i. d. J. 1838, 1839 u. 1840, Brem. 1841. Brem. Staatsarch. R. 11 e, Hdlsk. Bibl. E. II a. 102 (15); Angab. v. J. D. Probst 31/12 1841, Br. Staatsarch. R. 11 e (16); Handschriftl. Ang. des Schlachtvogts W. Wilders vom Jan. 1842, 17. Aug. 1842 und Jan. 1843. Staatsarch. R. 11. e (17); A. Duckwitz, D. brem. Hdl. in 1841, W. Beibl. z. (Kölner) Allg. Organ f. Hdl. u. Gew., 1843, 23. Febr., Nr. 8 (18); Übers. d. 1841 u. 1842 zu Bremen von außereurop. Häfen direkt angek. u. dahin abgegang. Schiffe in J. H. W. Smidts Übers. d. brem. Seeschiff. i. d. J. 1841 u. 1842, bei C. Schünemann, Bremen, ders., handschriftl., Außereurop. Schiff. i. Bremen i. d. J. 1843 u. 1844, Brem. Staatsarch. R. 11. e, ders. Verz. der 1846 bzw. der 1847 v. außereurop. Häfen, vom Grönlds.- u. Südsee-Walfischfge. u. v. Schwarz. M. auf der Weser für Bremen angek. u. dahin abgeg. Schiffe, Beilage zu Nr. 937, 9. Jan. 1847, bzw. zu Nr. 1254, 16. Jan. 1848 der Weser-Zeitg., Carl Joh. Klingenberg, Verz. d i. J. 1850 nach außereurop. Plätzen u. Gewäss v. d. Weser abgeg. u. das. angek. Schiffe, Beil. z Weser-Ztg., Nr. 2226, 30. Jan. 1851, u. s. w. (19); Zollvereinsblatt, I. Jg., 1843, S. 141 (20); Liste des Bremer Schiffahrtsverkehrs nach u. von den versch. Ländern nach Nationaliät der Schiffe (jeweils auch in welcher Fahrt) von 1846 im Preuß. Handels-Archiv, Jg. 1847, I. Hälfte, Berlin 1847, S. 351, 388 (21); Übers. d. Flaggen v. d. versch. Ländern, handschriftl. in Formular eingetragen, einmal gezeichnet W. Wilders etc.,

Arch. Coll. Sen. C. 48. b (22); Übers. v. Schiff., auf der Weser angek. u. abg. i. J. 1848, dem Exemplare des Jahrgs. 1849 der Tabellar. Übers. d. Bremer Hdls. der Brem. Hdlsk.-Bibl. vorgeheftet (23); Tabellar. Übers. d. Bremer Hdls., Jg. 1851, S. 2, Jg. 1854, S. 2 (24); Jb. f. brem. Statistik, Jg. 1900, Heft I, S. 39, Jg. 1905, Z. Stat. d. Schiffs- u. Warenverk. i. J. 1905, S. 3, 9, Jg. 1909, ebenso, S. 2, 5, 12 (25). Die eckig eingeklammerten Hinweiszahlen der Tabelle verweisen auf die Quellenanmerkungen zur Haupttabelle. Anschreibebücher der Schlachtvögte (Einzelanschreibungen, keine Jahreslisten) liegen bis 1754 zurück im Bremer Staatsarchiv Ss. 2. a. 4. i. 2. [Oberländ. u. Hering a. ad. Ss. 2. a. 4. I.] Vgl. a. die Maklerlisten der Bremer Handelskammerbibliothek C. I. 14.

b) In Hamburg liefen ein, Schiffe (transatl. Fahrt schräg gesetzt): 1791: (1) 1504; 1792: (1) 1700; 1793: (1) 1455; 1794: (1) 1820: 1795: (1) 2107; 1796: (1) 1919; 1797: (1) 1869; 1798: (1) 2005; 1799: (1) 1906; 1800: (1) 1895; 1801: (1) 2077; 1802: (1) 2108; 1803: (1) 1615; 1815: (1) 2003; 1816: (1) 2230; 1817: (1) 2243; 1818: (1) 2276; 1819: (1) 1965; 1815/19 durchschn.: (2) 2043; 1820: (1) 2227; 1821: (1) 2008; 1822: (1) 1878; 1823: (1) 1995; 1824: (1) 2144; 1820/24 durchschn. (2) 2050; 1825: (1) 2432 bzw. (1) (a) 2000; 1826: (1) 2369 bzw. (1) (a) 1959; 1827: (1) 2327 bzw. (1) (a) 2005; 1828: (1) 2517 bzw. (1) (3) (a) 2125—2192; 1829: (1) 2393 bzw. (3) (a) 1929 (+ (b) 92 + (c) 60), *(3) 252 (+ (3) (d) (7)*; 1825/29 durchschn.: (2) 2408; 1830: (1) 2777 bzw. (1) (a) 2439 bzw. (4) (e) 1833, *(4) (e) 274;* 1831: (1) 2347 bzw. (1) (a) 2010 bzw. (4) (e) 1537, *(4) (e) 341;* 1832: (1) 2763 bzw. (1) (a) 2341; 1833: (1) 2734 bzw. (1) (a) 2194; 1834: (1) 2520 bzw. (1) (a) 2302; 1835: (1) 2530 bzw. (1) (a) 2347; 1830/35 durchschn.: (1) (2) 2628; 1836: (1) (2) 2497 bzw. (1) (a) 2287, *(2) 286;* 1837: (1) (2) 2601 bzw. (1) (a) 2404, *(2) 305;* 1838: (1) (2) 2700 bzw. (1) (a) 2471, *(2) 317;* 1839: (1) (2) 2939, *(2) 294;* 1836/39 durchschn.: (1) 2659; 1840: (1) (2) 2937, *(2) 372;* 1841: (1) (2) 3194, *(2) 366;* 1842: (1) (2) 3330, *(2) 372;* 1843: (1) (2) 3538, *(2) 397;* 1844: (1) (2) 3260, *(2) 345;* 1840/44 durchschn.: (1) 3252; 1845: (2) 3990, *(2) 411;* 1846: (2) (5) 3779, *(2) 347;* 1847: (2) (5) 4178, *(2) 357;* 1848: (5) 3304; 1849: (5) 3459; 1850: (5) 4094; 1851: (5) 4169; 1852: (5) 4440; 1853: 4174; 1854: 4896; 1900: (6) 13 102 bzw. (6) (a) 9774, *(6) (f) (g) 1512 bzw. (6) (f) (g) 1509;* 1905: (6) 15 116 bzw. (6) (a) 11 489, *(6) (f) 1758 bzw. (6) (a) (f) 1713;* 1909: (6) 17 015 bzw. (6) (a) 11 757, *(6) (f) 1835 bzw. (6) (a) (f) 1832.*

Die Quellen sind: Adolph Soetbeer, Üb. Hambgs. Handel, Hbg. 1840 ff., I. Teil, S. 82, III. Teil, S. 101 ff. (1); ders., Die d. Handels- u. Zollverf. u. d. Freihafen-System, mit bes. Rücks. a. Hbg., mit einig. Übers. des Hbger. Schiff- u. Handels-Verk., Frkft. a. M. 1848, S. 24 (2); Bremer Zeitung, 5. Jan. 1830, Nr. 5 (3); Polit. Wochenbl. f. d. fr. Hsstdt. Bremen, hrsg. v. J. H. W. Smidt, 1832, 8. Jan., Nr. 2, S. 16, 15. Jan., Nr. 3, S. 22, 23 (4); Tabellar. Übers. d. Hambg. Handels i. J. 1854, S. 116 (5); Tabellar. Übers. d. Hbg. Hdls., i. J. 1900 und i. J. 1905, I. 2, I. 8 und I. 10, i. J. 1909, I. 8. (6).

Folgende Bemerkungen sind noch dazu zu machen: (a) bedeutet: Beladen; (b) Dampfschiffe; (c) In Cuxhaven überwinternde; (d) Von den Canar. Inseln und Azoren; (e) Die Hamburger Angaben werden von dem Politischen Wochenblatt nach einem Hamburger Handelsbericht gemacht. Die Gesamtangaben umfassen nur die transatlantische und die größere europäische Fahrt, während die Wattenfahrer, der Verkehr mit Belgien, Holland, Hannover und Dänemark, der in Bremen in der Wildersschen Liste namentlich unter der Seeschiffahrt figuriert, in Hamburg mit unter den stromab aus dem Innern Deutschlands und stromauf nach Hamburg kommenden Elbfahrzeugen und den Stecknitzfahrern zu einer Gruppe kleinerer Schiffe zusammengefaßt wird, die 1830: 2578, 1831: 2410 Schiffe umfaßt; (f) Die modernen Ansätze rechnen nur Europa zur europäischen Fahrt, schließen also die afrikanischen und asiatischen Mittelmeerhäfen nicht mehr dieser an.

[1]) Die Hansestädte Lübeck und Bremen, e. Hdb. (D. gewerbfl. Dtschld. X), Leipz. u. Ronnebg. 1807, S. 185.

[2]) Bremer Adreßbücher.

[3]) Schlachtvogt W. Wilders, Liste der in Bremen seewärts eingeführten Waren etc., gedruckt bei Carl Wiehe, seit 1836 bei Georg Heyse in Bremen. Stadtb. Bremen, Brem. c. 1655, Arch. Coll. Sen. der Hdlsk. in Bremen, C. 48. b.

Anmerkungen zur folgenden Tabelle 3l.

*) Die Originalzahlen sind teilweise in Lasten-, teilweise in Tonszahlen gegeben. Die Differenzen gegen Tab. 2 rühren, soweit sie wenig erheblich sind, aus der Umrechnung aus Einzelposten, sonst aus einer anderen Annahme der Verhältnisquote bei den Tons her. Die hier gegebenen Zahlen sind als maßgebend zu betrachten.

a) In den drei Jahren 1818—20 kamen 1235 Schiffe von 144 899 Reg.-To. beladen, beladene und leer zusammen: 1336 Schiffe von 152 831 Reg.-To. in Bremen ein, davon waren bremische beladen: 279 Schiffe von 43 619 Reg.-To., beladen und leer zusammen: 312 Schiffe von 47 320 Reg.-To.; es liefen aus, beladen: 456 Schiffe von 55 577 Reg.-To. beladen und leer zusammen: 1260 Schiffe von 152 831 Reg.-To., davon waren bremische beladen: 128 Schiffe von 18 984 Reg.-To., beladen und leer: 392 Schiffe von 47 319 Reg.-To. Vgl. Verzeichnis derj. Schiffe, welche m. Ausschl. d. Küstenf. i. d. J. 1818, 1819 und 1820 beladen für Bremen bestimmt, auf der Weser angekomm. u. mit ganz od. teilw. Ladung expediert worden sind, Bremer Staatsarchiv R. 11. e. Adam Storck, Über das Verhältnis der freyen Hansestädte zum Handel Dtschlds, Bremen 1821. Bei der Akte des Bremer Staatsarchivs R. 11. e. auch ein Verzeichnis für die Küstenfahrer in den Jahren 1817—20.

b) In Hamburg sind eingekommen im Durchschnitt der Jahre 1815—1819: 2043 Schiffe von 164 250 Reg.-To.; 1820—1824: 2050 Schiffe, 172 025 Reg.-To.; 1825—1829: 2008 Schiffe, 200 250 Reg.-To.; 1830—1835: 2628 Schiffe, 235 915 Reg.-To.; 1836—1839: 2653 Schiffe, 238 246 Reg.-To.; 1840—1844: 3252 Schiffe, 372 544 Reg.-To.; im Jahre 1836: 3497 Schiffe, 248 486 Reg.-To.; 1837: 2601 Schiffe, 262 130 Reg.-To.; 1838: 2700 Schiffe, 283 779 Reg.-To.; 1839: 2939 Schiffe, 309 974 Reg.-To; 1840: 2937 Schiffe, 336 661 Reg.-To.; 1841: 3194 Schiffe, 371 804 Reg.-To.; 1842: 3330 Schiffe, 390 573 Reg.-To.; 1843: 3538 Schiffe, 400 462 Reg.-To.; 1844: 3260 Schiffe, 363 224 Reg.-To.; 1845: 3990 Schiffe, 438 318 Reg.-To.; 1846: 3779 Schiffe, 418 545 Reg.-To.; 1847: 4178 Schiffe, 473 918 Reg.-To.; 1848: 3304 Schiffe, 445 226 Rg.-To.; 1849: 3459 Schiffe, 423 212 Reg.-To.; 1850: 4094 Schiffe, 547 952 Reg.-To. Die Quellen sind: Adolph Soetbeer, Über Hamburgs Handel, Hamburg 1840 ff., I. Teil, S. 82, III. Teil, S. 101 ff.; (derselbe), Die deutsche Handels- u. Zollverfassung und d. Freihafen-System, mit bes. Rücks. a. Hbg., m. ein. Übers. des Hbg. Schiff.- u. Hdls.-Verk., Frankft. a. M. 1848, S. 24; Tabell. Übersichten des Hambg. Hdls. i. J. 1854, S. 116.

[1]) Nach Benjamin Pearkes (engl. Vizekonsul in Bremen 1836 ff.) Returns of vessels, arrived in and departed from the Port of Bremen, Handschriften im Bremer Staatsarchiv R. 11. e. berechnet.

In Bremen angekommene größere Schiffe nach Zahl, Registertons und Herkunftsländern

Tab. 31 Herkunftsländer	1836		1837		1838		1839		1840		1841	
	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
Europäische Fahrt	401	40738	492	43751	544	41 912	790	62 952	783	61 703	828	63 390
davon bremische	79	9 757	91	10494	79	8 665	113	15 148	111	14 472	142	17 268
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	21	3 881	24	4 165	19	2 209	25	4 988	33	6 156	13	2 083
	9	1 392	9	1 222	5	911	9	1 948	13	3 219	7	1 240
Holstein und Dänemark	2	386	9	626	25	1 189	41	993	56	1 579	67	1 735
	—	—	1	192	—	—	—	—	—	—	—	—
Holland	13	3 420	65	4 572	73	4 017	153	9 577	161	8 689	144	7 488
	5	1 102	3	867	5	485	10	2 793	9	1 698	6	1 160
Belgien	14	2 757	31	2 608	29	2 235	15	1 047	33	2 998	27	2 745
	6	1 206	6	801	5	903	—	—	6	1 033	9	1 552
Lübeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg	—	—	5	280	11	469	—	—	5	146	2	57
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen	102	7 455	90	6 029	58	4 177	113	7 404	85	5 780	78	5 730
	3	210	4	407	2	242	8	699	3	265	7	625
Schweden und Norwegen	34	2 941	44	2 920	57	3 474	63	4 492	65	4 905	83	5 278
	6	675	5	433	5	363	6	846	7	544	9	624
Rußland	39	3 933	46	4 554	44	4 283	138	14 056	51	4 895	52	5 857
	9	1 141	13	1 626	10	1 192	26	3 420	13	1 359	18	2 828
Großbritannien	148	12721	143	14115	182	14 132	203	15 856	247	20 705	309	25 789
	31	2 733	44	4 120	42	3 777	43	4 098	50	5 107	67	6 755
Frankreich	24	2 786	28	3 167	39	5 046	30	3 547	39	5 027	44	5 592
	7	1 001	6	823	4	632	9	1 117	8	1 026	16	2 123
Spanien und Gibraltar	1	118	4	340	4	317	5	547	4	422	3	262
	1	118	—	—	—	—	—	—	1	125	1	67
Portugal	—	—	—	—	—	—	1	88	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	88	—	—	—	—
Italien	1	161	1	109	1	102	1	122	2	203	2	255
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Österreich	1	19	2	266	2	262	2	235	1	102	3	435
	1	19	—	—	1	160	1	139	—	—	2	294
Jonische Inseln	1	160	—	—	—	—	—	—	1	96	1	84
	1	160	—	—	—	—	—	—	1	96	—	—
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fischerei	—	—	3	437	4	867	8	1 733	7	1 332	12	2 408
davon bremische	—	—	—	—	1	294	3	220	4	594	7	1 264
Aus der Nordsee vom Heringsfang	—	—	—	—	—	—	3	220	3	222	5	391
	—	—	—	—	—	—	3	220	3	212	4	296
Von Grönland vom Walfischfang	—	—	3	437	3	573	3	727	4	1 110	5	1 321
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	382	1	272
Aus der Südsee vom Walfischfang	—	—	—	—	1	294	2	786	—	—	2	696
	—	—	—	—	1	294	—	—	—	—	2	696
Transatlantische Fahrt mit den Kanar., Kapverd. Inseln, Madeira, Azoren, (asiat.) Türkei (Levante)	184	41677	205	44183	188	39 038	187	40 834	212	46 743	250	60 284
davon bremische	128	30716	151	34068	136	29 231	144	32 247	153	35 632	188	47 002
Transatlantische Fahrt ohne Kanarische, Kapverd. Inseln, Madeira, Azoren, (asiat.) Türkei (Levante)	182	41420	197	43435	178	38 049	184	40 511	210	46 464	243	59 557
davon bremische	127	30624	149	33833	131	28 695	142	32 063	153	35 632	185	46 665
Nordamerika:												
Britisch Nordamerika	1	117	—	—	2	231	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(ohne Küstenschiffahrt), mit Unterscheidung der bremischen Schiffe, in den Jahren 1836 bis 1850 *) a) b) [1]).

1842		1843		1844		1845		1846		1847		1848		1849		1850	
Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
873	**68 912**	**1040**	**80 550**	**990**	**83 902**	**1082**	**94 790**	**1338**	**123065**	**1387**	**147866**	**918**	**101085**	**1110**	**99 493**	**1079**	**103913**
129	**15 534**	**110**	**14 645**	**153**	**23 339**	**144**	**21 250**	**174**	**27 428**	**188**	**39 859**	**81**	**15 603**	**109**	**14 443**	**69**	**13 490**
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2 674	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1 477	—	—
19	3 027	20	4 111	31	7 498	25	6 790	33	9 031	19	6 219	31	12 117	19	4 570	9	2 164
14	2 239	10	2 547	13	2 721	3	750	17	4 683	5	1 875	12	4 642	5	1 200	3	810
68	2 340	75	2 614	129	5 004	113	3 247	206	6 112	125	3 696	83	2 547	103	2 163	84	2 530
1	57	—	—	2	105	—	—	2	87	—	—	—	—	1	37	4	165
162	9 532	133	7 056	147	11 946	169	13 587	233	13 456	151	8 784	163	8 295	403	21 088	151	8 313
5	1 062	7	1 221	29	7 135	24	5 962	21	4 665	6	2 575	2	592	54	4 360	5	1 533
30	3 029	32	2 613	16	1 627	31	5 178	27	3 687	34	3 052	16	2 685	28	3 919	24	2 479
7	1 117	4	1 140	4	825	7	1 117	8	1 515	6	1 017	2	405	5	900	1	450
—	—	7	336	7	265	4	127	11	316	15	508	10	411	4	262	7	273
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	222	8	321	17	739	4	168	16	442	2	57	—	—	3	96
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
138	9 902	244	18 256	187	13 939	156	10 351	79	5 991	79	6 063	33	3 075	48	4 524	133	12 160
6	572	4	315	7	765	3	262	2	217	4	454	1	97	2	247	10	975
97	7 453	101	7 219	113	8 130	142	9772	126	8 434	124	8 293	85	5 950	87	6 100	151	9 958
11	887	13	1 105	9	705	6	405	5	702	4	313	4	285	4	345	7	502
53	5 606	79	7 930	66	9 072	65	8 050	203	23 928	365	50 119	50	5 583	51	6 430	66	7 473
11	1 580	11	1 254	21	4 060	16	2 985	28	4 399	79	18 637	2	652	5	1 342	3	400
245	20 647	298	24 747	253	22 119	309	29 724	366	44 826	390	50 733	372	50 569	309	41 548	381	49 237
53	5 162	52	5 836	57	5 691	67	7 344	79	10 005	75	13 492	51	8 074	27	4 296	34	7 935
45	5 573	34	3 844	22	2 805	34	5 107	27	4 873	51	8 082	55	7 869	35	4 470	24	5 649
14	1 982	7	928	6	816	10	1 437	4	517	3	990	3	390	1	142	—	—
8	803	4	465	3	285	4	352	9	799	3	297	3	307	3	411	11	1 786
2	192	1	172	—	—	1	37	2	79	—	—	—	—	—	—	2	720
1	96	1	61	1	105	1	153	6	465	4	274	2	208	5	558	4	391
1	96	—	—	1	105	1	153	3	180	2	109	—	—	1	97	—	—
2	243	4	553	3	277	5	706	7	817	7	774	7	699	4	545	7	883
1	147	1	127	1	127	2	299	2	217	2	135	1	82	—	—	—	—
5	661	1	127	2	172	4	592	1	162	2	292	5	606	2	231	1	120
3	441	—	—	2	172	2	304	1	162	1	150	2	277	—	—	—	—
—	—	3	396	2	337	3	315	—	—	1	112	—	—	—	—	2	292
—	—	—	—	1	112	2	195	—	—	1	112	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	126	1	107	—	—	1	109
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	107	—	—	—	—
12	**2 475**	**16**	**2 640**	**22**	**3 587**	**29**	**6 709**	**22**	**4 597**	**24**	**5 717**	**15**	**3 172**	**15**	**3 705**	**16**	**3 494**
6	**1 276**	**4**	**592**	**7**	**947**	**13**	**3 799**	**5**	**1 222**	**8**	**2 500**	**3**	**854**	**3**	**1 199**	**3**	**1 349**
5	449	6	525	6	397	5	234	3	165	2	60	—	—	—	—	2	60
3	272	2	165	3	247	2	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1 294	10	2 115	16	3 190	17	3 460	17	3 457	16	3 220	14	2 700	12	2 310	12	2 362
1	272	2	427	4	700	4	700	4	697	4	700	2	382	1	277	1	277
2	732	—	—	—	—	7	3 015	2	975	6	2 437	1	472	3	1 395	2	1 072
2	732	—	—	—	—	7	3 015	1	525	4	1 800	1	472	2	922	2	1 072
263	**66 756**	**265**	**67 750**	**243**	**62 767**	**294**	**79 602**	**245**	**68 531**	**258**	**73 008**	**238**	**82 647**	**209**	**77 288**	**287**	**95 663**
197	**52 134**	**192**	**51 523**	**184**	**49 137**	**222**	**61 263**	**185**	**53 030**	**193**	**53 906**	**161**	**51 671**	**103**	**34 025**	**149**	**50 102**
258	**66 156**	**261**	**67 297**	**240**	**62 536**	**286**	**78 667**	**243**	**68 306**	**254**	**72 344**	**230**	**81 500**	**204**	**76 440**	**281**	**94 942**
195	**51 774**	**190**	**51 208**	**184**	**49 137**	**217**	**60 634**	**185**	**53 030**	**191**	**53 569**	**157**	**50 922**	**100**	**33 373**	**149**	**50 102**
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	225	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In Bremen angekommene größere Schiffe nach Zahl, Registertons und

Tab. 31 (Fortsetzung). Herkunftsländer	1836		1837		1838		1839		1840		1841	
	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
Vereinigte Staaten (incl. Texas seit Losreißung von Mexico)	109	27575	134	31293	87	22 457	88	22 709	98	26 082	129	38 637
	77	20630	98	24255	65	16 918	71	18 580	74	20 393	97	30 104
Mexico	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westindien:												
Cuba	—	—	—	—	3	374	4	603	4	491	6	846
	—	—	—	—	3	374	4	603	4	491	5	697
Jamaica	31	5 661	31	6 189	40	7 109	41	7 587	44	7 991	37	7 096
	23	4 760	27	5 326	30	5 683	29	5 586	29	5 536	29	5 624
Haiti und Dominik. Republ.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	120	1	88
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Puertorico	10	1 804	8	1 389	13	2 273	13	2 369	15	3 144	16	3 021
	6	1 074	8	1 389	12	2 072	13	2 369	15	3 144	14	2 761
St. Thomas	4	661	3	529	9	1 477	12	2 004	12	2 120	13	2 436
	4	661	3	529	7	1 264	9	1 631	9	1 684	13	2 388
Südamerika:												
Neu-Granada (Columbien)	3	596	3	491	5	837	3	566	3	550	6	1 104
	3	596	2	382	5	837	3	566	2	389	5	934
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britisch Guayana	7	1 152	11	1 970	8	1 391	8	1 198	13	2 355	10	1 731
	4	694	9	1 599	6	1 017	6	951	11	2 026	7	1 215
Brasilien	13	2 701	3	512	7	993	8	1 510	14	2 182	15	2 373
	9	2 033	1	235	1	154	3	867	5	1 043	8	1 438
Uruguay	—	—	—	—	—	—	1	124	2	294	—	—
	—	—	—	—	—	—	1	124	2	294	—	—
Argentinien	2	323	2	379	1	191	—	—	—	—	4	787
	1	176	1	118	1	191	—	—	—	—	3	566
Chile	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	180
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	180
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afrika etc. und asiatische Türkei:												
Azoren, Madeira, Kapverd. Inseln	—	—	1	59	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kanarische Inseln	1	92	4	321	7	636	1	88	—	—	5	480
	1	92	1	88	3	279	1	88	—	—	2	198
Westküste von Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostküste von Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mauritius	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berberei (Marokko etc.)	1	165	1	147	1	139	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	147	1	139	—	—	—	—	—	—
Türkei (asiat.) [Levante]	—	—	2	221	2	214	2	235	2	279	2	247
	—	—	—	—	1	118	1	96	—	—	1	139
Ostindien und Ostasien:												
Britisch Ostindien	—	—	—	—	—	—	2	559	—	—	3	562
	—	—	—	—	—	—	2	559	—	—	2	389
Niederländisch Ostindien	1	439	2	683	2	451	4	1 282	2	503	1	231
	—	—	—	—	1	185	1	227	—	—	—	—
Philippinen	1	391	—	—	—	—	—	—	—	—	1	360
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	360
China	—	—	—	—	1	265	—	—	2	632	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	2	632	—	—
Südsee (Otaheite)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	585	82415	700	88371	736	81 817	985	105519	1002	109778	1090	126082
	207	40473	242	44562	216	38 190	260	47 615	268	50 698	337	65 534

Herkunftsländern (ohne Küstenschiffahrt) in den Jahren 1836—1850 *) a) b) [1]).

1842		1843		1844		1845		1846		1847		1848		1849		1850	
Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
138	43 076	135	43 446	121	39 604	136	48 964	118	43 897	114	45 009	100	51 670	101	53 014	128	62 049
109	34 897	107	34 951	97	32 185	109	39 390	98	36 082	93	34 324	76	31 905	51	21 937	79	34 057
3	513	5	847	7	1 161	7	1 441	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	513	4	697	4	652	6	1 222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	719	10	1 239	9	1 282	8	1 554	11	1 681	6	1 222	4	1 527	7	1 470	8	1 300
4	572	7	937	7	1 078	6	1 146	7	1 192	6	1 222	3	1 027	6	1 305	7	1 173
53	10 558	51	10 542	48	10 351	44	9 856	52	11 181	58	11 526	57	12 604	30	6 580	61	13 146
36	7 513	32	6 936	36	8 161	35	8 175	38	8 002	45	9 147	34	7 965	14	3 615	22	5 362
—	—	—	—	1	96	3	516	1	151	2	304	2	304	3	499	6	1 141
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	180	2	4345
9	1 593	7	1 191	13	2 281	16	2 632	12	1 948	19	3 268	11	2 136	14	3 048	18	2 311
9	1 593	5	928	11	2 017	13	2 107	10	1 672	13	2 182	7	1 267	5	847	10	3 820
15	2 720	16	3 108	15	2 914	19	3 859	11	2 160	9	1 932	9	2 020	12	2 223	19	516
12	2 338	13	2 520	13	2 554	12	2 482	6	1 215	5	990	7	1 560	3	517	9	1 575
4	807	4	735	2	450	3	577	1	180	1	225	2	412	2	517	—	—
2	367	3	555	—	—	3	577	1	180	—	—	1	292	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	165	1	192
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	165	—	—
9	1 526	10	1 606	11	1 698	6	1 008	8	1 395	11	1 894	19	3 426	8	1 657	13	2 485
8	1 373	6	1 089	8	1 276	5	847	8	1 395	8	1 467	13	2 445	5	870	8	1 425
13	2 381	12	1 822	6	877	25	4 059	18	3 141	13	2 160	13	2 613	7	1 354	14	2 871
5	683	7	1 050	4	577	16	2 334	10	1 867	6	900	7	1 192	3	450	6	1 410
—	—	—	—	—	—	1	168	—	—	2	252	1	127	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	127	1	127	—	—	—	—
3	551	3	442	2	345	4	697	—	—	1	105	—	—	1	150	2	390
1	213	2	345	2	345	3	562	—	—	—	—	—	—	1	150	—	—
1	198	1	180	—	—	—	—	1	195	2	345	—	—	1	195	—	—
1	198	—	—	—	—	—	—	1	195	2	345	—	—	1	195	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	375
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	375
1	68	—	—	—	—	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	172	2	138	3	231	—	—	2	225	—	—	4	345	2	196	5	526
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	67	—	—	—	—
1	191	1	180	1	97	6	802	5	630	5	615	1	105	4	495	1	60
1	191	1	180	1	97	6	802	4	480	5	615	1	105	3	390	1	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	112	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	112	—	—	—	—
—	—	1	324	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	360	2	315	—	—	7	838	—	—	4	664	4	802	3	652	1	195
2	360	2	315	—	—	4	532	—	—	2	337	3	682	3	652	—	—
1	206	1	210	2	461	1	450	2	727	1	300	1	675	1	390	4	112
1	206	1	210	1	195	1	450	1	360	1	300	1	675	1	390	3	750
2	676	2	795	2	919	5	1 544	2	630	5	1 660	9	3 769	10	4 158	5	1 984
2	676	1	450	—	—	—	—	—	—	3	945	5	2 250	5	2 362	1	750
—	—	1	270	—	—	—	—	—	—	3	1 137	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	840	—	—	—	—	—	—
1	441	1	360	—	—	2	540	1	390	1	165	—	—	1	300	—	—
1	441	1	360	—	—	2	540	1	390	1	165	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	225	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1148	138143	1321	150940	1255	150256	1405	181101	1605	196193	1669	226591	1171	186904	1334	180486	1382	203070
332	68 944	306	66 760	344	73 423	379	86 312	364	81 680	389	96 265	245	68 128	215	49 667	221	64 941

Von Bremen abgegangene größere Schiffe nach Zahl, Registertons und Bestimmungsländern

Tab. 31 (Fortsetzung). Bestimmungsländer	1836		1837		1838		1839		1840		1841	
	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
Europäische Fahrt	342	32568	415	33034	652	49916	867	65 245	850	66 725	899	71 239
davon bremische	66	7 702	69	6 950	93	9 471	112	13 723	118	13 924	145	18 549
Hamburg	7	1 139	4	449	8	1 114	7	932	11	1 152	8	1 329
	1	197	1	102	4	764	2	353	—	—	2	499
Holstein und Dänemark	1	165	11	437	14	645	62	2 645	59	2 045	83	2 937
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	57	2	197
Holland	42	2 419	49	2 468	101	5 185	184	8 667	123	5 906	140	6 562
	—	—	—	—	3	202	1	67	1	206	1	273
Belgien	15	937	14	803	30	1 733	9	591	17	970	3	139
	4	284	—	—	5	370	—	—	2	141	—	—
Lübeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburg	—	—	14	1 051	9	335	13	592	17	544	18	642
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen	56	4 700	61	4 589	77	6 122	102	7 314	107	9 036	102	8 640
	5	480	3	249	2	183	11	1 111	8	845	6	543
Schweden und Norwegen	35	3 810	49	4 561	71	5 991	70	6 534	82	8 887	101	9 870
	4	386	11	1 459	9	948	15	2 519	19	2 349	25	3 599
Rußland	34	4 392	59	5 968	65	7 279	86	8 771	54	5 558	65	6 322
	15	2 073	12	1 291	12	1 588	14	1 824	10	1 226	15	1 689
Ostsee	—	—	—	—	7	719	15	1 845	2	248	15	1 417
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	102
Großbritannien	128	12454	142	11043	239	17344	285	22 502	328	25 859	340	30 508
	31	3 620	40	3 563	49	4 428	55	5 875	61	6 847	81	9 991
Frankreich	10	787	3	375	15	1 133	7	507	22	1 980	7	697
	1	99	—	—	3	249	2	169	2	283	1	80
Spanien und Gibraltar	9	1 038	6	826	11	1 314	13	2 028	14	1 914	12	1 261
	4	441	1	101	5	542	4	397	8	838	8	883
Portugal	3	444	3	464	4	889	8	1 685	12	2 376	1	495
	—	—	1	185	1	197	6	1 202	4	882	1	495
Italien	2	283	—	—	1	109	4	434	1	125	4	420
	1	122	—	—	—	—	2	206	1	125	2	198
Österreich	—	—	—	—	—	—	2	198	1	125	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	125	—	—
Mittelmeer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fischerei	1	294	3	437	3	573	8	1 705	9	2 065	11	2 109
davon bremische	1	294	—	—	—	—	5	978	6	1 337	6	965
Nach der Nordsee zum Heringsfang	—	—	—	—	—	—	3	220	3	222	5	391
	—	—	—	—	—	—	3	220	3	222	4	296
Nach Grönland zum Walfischfang	—	—	3	437	3	573	3	727	4	1 110	5	1 321
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	382	1	272
Nach der Südsee zum Walfischfang	1	294	—	—	—	—	2	758	2	733	1	397
	1	294	—	—	—	—	2	758	2	733	1	397
Transatlantische Fahrt mit den Kanar., Kapverd. Inseln, Madeira, Azoren, (asiat.) Türkei (Levante)	197	44518	225	52389	180	38171	182	42 114	233	55 628	221	55 526
davon bremische	142	32159	172	38745	145	31487	148	34 270	190	46 162	183	46 307
Transatlantische Fahrt ohne Kanarische, Kapverd. Inseln, Madeira, Azoren, (asiat.) Türkei (Levante)	192	44082	220	51952	174	37373	176	40 975	226	54 260	211	54 007
davon bremische	140	31983	169	38480	140	30796	143	33 308	183	44 794	175	44 939
Nordamerika:												
Britisch Nordamerika	—	—	—	—	1	158	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Staaten (incl. Texas seit Losreißung von Mexico)	145	35895	178	44813	102	24643	112	28 855	130	36 653	112	34 765
	104	25402	133	32348	82	19970	91	23 130	99	29 144	86	27 646
Mexico	1	118	5	580	6	808	4	566	5	660	3	516
	1	118	4	507	4	543	4	566	5	660	3	516
Nordwestküste von Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(ohne Küstenschiffahrt), mit Unterscheidung der bremischen Schiffe, in den Jahren 1836 bis 1850 *) a) [1]).

1842		1843		1844		1845		1846		1847		1848		1849		1850	
Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
984	79 776	1058	83 241	1037	89 257	1102	89 210	1266	104741	1528	136393	924	82 854	1021	88 193	1086	104034
146	19 430	125	16 090	164	25 366	153	21 521	173	26 899	188	32 100	86	14 300	87	9 961	77	12 734
7	753	18	2 296	17	2 575	18	2 653	5	487	17	1 861	10	1 368	11	2 109	12	2 110
—	—	7	978	6	1 060	2	160	2	180	7	840	2	352	1	135	2	652
95	3 596	77	2 989	94	4 033	99	3 427	128	5 329	116	4 351	94	3 519	84	3 615	99	4 246
1	57	1	105	1	67	—	—	1	45	—	—	—	—	3	105	3	157
175	9 363	144	6 448	155	12 522	226	13 762	302	13 272	346	16 215	204	9 514	324	14 940	178	8 470
—	—	1	247	25	6 441	20	4 950	16	1 882	4	993	—	—	33	1 638	—	—
6	478	15	786	5	286	3	183	13	702	11	955	3	181	5	771	3	156
—	—	—	—	1	82	—	—	—	—	2	381	—	—	1	525	—	—
—	—	5	178	8	381	3	121	3	141	12	427	5	196	1	37	8	498
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	926	14	676	18	1 027	19	1 024	24	870	28	955	15	787	11	613	13	1 047
1	67	—	—	—	—	1	105	—	—	—	—	—	—	1	37	—	—
136	10 206	171	12 631	168	12 576	146	10 354	150	12 412	162	14 164	62	5 700	98	8 998	163	15 223
9	917	5	435	7	570	4	312	5	417	4	424	4	412	5	352	16	1 911
117	10 602	137	11 163	130	10 782	159	13 218	147	12 001	163	13 695	86	7 294	97	8 848	160	12 625
22	2 465	19	1 980	16	2 313	13	1 323	11	1 572	11	1 236	6	555	5	427	8	562
82	8 276	88	9 100	95	9 553	85	8 724	174	22 927	246	32 445	66	7 105	55	6 622	82	9 535
10	1 227	14	1 585	11	1 035	10	990	37	8 758	50	9 937	2	502	—	—	4	483
37	2 798	87	6 390	43	3 244	9	576	13	1 029	—	—	8	675	—	—	—	—
—	—	—	—	1	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
272	27 717	285	28 314	284	28 971	325	33 561	291	33 571	398	47 671	362	44 947	320	37 692	347	46 732
84	11 905	71	10 071	90	12 231	101	13 419	94	13 194	104	17 530	69	11 932	29	4 020	38	8 100
6	757	5	703	4	352	4	382	6	591	12	1 111	3	345	3	468	3	303
2	331	1	82	—	—	1	165	1	67	3	327	—	—	1	240	1	150
14	1 474	6	616	9	1 298	2	333	5	502	9	1 216	5	1 028	5	2 025	11	2 070
7	706	4	412	3	375	—	—	3	117	—	—	2	352	4	1 875	3	427
8	1 737	5	786	6	1 537	3	795	5	907	8	1 327	1	195	7	1 455	4	592
5	1 065	9	195	3	1 087	—	—	3	667	3	432	1	195	4	607	2	292
4	482	1	165	1	120	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	3	427
3	404	—	—	—	—	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	286	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	4 068	17	3 165	26	5 702	29	6 760	22	4 694	20	3 617	15	3 300	15	3 517	16	3 509
10	2 869	5	1 117	10	2 337	13	3 850	6	1 769	4	700	3	982	3	1 214	3	1 364
5	449	6	525	6	397	5	234	3	165	2	60	—	—	—	—	2	60
3	272	2	165	3	247	2	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1 294	10	2 115	16	3 390	17	3 460	17	3 457	17	3 445	14	2 700	13	2 580	12	2 362
1	272	2	427	4	700	4	700	4	697	4	700	2	382	1	277	1	277
6	2 325	1	525	4	1 915	7	3 066	2	1 072	1	112	1	600	2	937	2	1 087
6	2 325	1	525	3	1 390	7	3 066	2	1 072	—	—	1	600	2	937	2	1 087
203	54 008	241	63 463	263	71 560	298	87 382	296	89 524	329	110272	276	105273	243	91 427	257	98 325
167	45 169	194	52 319	205	56 516	218	62 114	200	57 447	238	75 358	162	53 886	110	38 517	175	61 983
198	53 134	237	62 847	256	70 382	293	86 496	291	88 757	317	108600	270	104163	239	90 940	251	97 381
165	44 655	192	51 974	201	55 796	214	61 379	198	57 162	228	73 874	158	52 971	109	38 420	172	61 356
—	—	1	135	—	—	—	—	1	231	27	9 688	4	1 108	—	—	1	304
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3 627	—	—	—	—	—	—
123	38 950	139	43 531	153	50 715	210	69 924	221	74 742	203	79 728	200	88 671	178	78 037	175	81 649
102	32 683	113	36 040	116	38 749	141	46 780	143	46 012	152	54 850	108	41 475	75	30 554	126	51 315
5	785	6	846	3	420	4	727	3	495	1	127	3	540	1	270	2	225
5	785	6	846	3	420	3	517	2	405	1	127	3	540	1	270	2	225
—	—	—	—	—	—	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Von Bremen abgegangene größere Schiffe nach Zahl, Registertons und

Tab. 31 (Schluß). Bestimmungsländer	1836		1837		1838		1839		1840		1841	
	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
Westindien:												
Cuba	16	2 809	15	2 728	23	3 740	22	3 897	37	6 766	31	6 378
	10	1 984	11	2 014	14	2 653	15	3 072	33	6 240	28	5 809
Jamaica	—	—	—	—	1	220	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	1	220	—	—	—	—	—	—
Haiti und Dominik. Republik	7	1 094	9	1 506	9	1 726	10	1 823	13	2 519	11	2 359
	5	801	9	1 506	9	1 726	10	1 823	13	2 519	11	2 359
Puertorico	5	808	2	338	5	889	4	743	7	1 227	8	1 453
	4	661	2	338	5	889	4	743	6	1 110	8	1 453
St. Thomas	4	691	4	764	10	1 705	3	573	8	1 489	12	2 265
	4	691	4	764	10	1 705	3	573	6	1 146	11	2 014
Barbadoes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Barthelemy	—	—	1	220	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mittel- und Südamerika:												
Honduras	—	—	—	—	—	—	1	139	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nicaragua	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neu-Granada (Columbien)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezuela	6	1 076	3	517	8	1 237	8	1 431	8	1 247	10	1 671
	5	900	3	517	7	1 065	8	1 431	7	1 094	9	1 506
Brasilien	5	993	2	301	4	930	7	1 594	9	1 454	11	1 668
	5	993	2	301	4	930	6	1 374	7	1 131	8	1 234
Uruguay	3	598	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2	433	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Argentinien	—	—	—	—	1	154	—	—	—	—	3	538
	—	—	—	—	1	154	—	—	—	—	3	538
Chile	—	—	—	—	—	—	1	216	4	827	4	805
	—	—	—	—	—	—	—	—	3	559	3	529
Peru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afrika etc. und asiatische Türkei:												
Azoren, Madeira, Kapverd. Inseln	—	—	—	—	2	376	4	874	7	1 368	5	1 045
	—	—	—	—	2	376	4	874	7	1 368	5	1 045
Kanarische Inseln	5	436	5	437	3	283	2	265	—	—	5	474
	2	176	3	265	2	176	1	88	—	—	3	323
Westküste von Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	195
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	195
Ostküste von Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britisch-Südafrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	247
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	247
Berberei (Marokko etc.)	—	—	—	—	1	139	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	1	139	—	—	—	—	—	—
Türkei (asiat.) [Levante]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostindien und Ostasien:												
Britisch-Ostindien	—	—	—	—	—	—	—	—	2	559	2	570
	—	—	—	—	—	—	—	—	2	559	2	570
Niederl.-Ostindien	—	—	1	185	4	1 163	4	1 138	3	859	2	577
	—	—	1	185	3	941	2	596	2	632	1	323
China	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Australien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unbestimmt	—	—	17	1 623	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	183	—	—	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	540	77380	660	87483	835	88660	1057	109064	1092	124418	1131	128865
davon bremische	209	40155	242	45878	238	40958	265	48 971	314	61 423	334	65 821

Bestimmungsländern (ohne Küstenschiffahrt) in den Jahren 1836 bis 1850 *)a)[1]).

1842		1843		1844		1845		1846		1847		1848		1849		1850	
Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons	Sch.	Reg.-Tons
28	5 828	34	7 521	36	7 839	22	4 828	23	4 401	33	7 147	21	4 366	25	4 972	26	5 547
24	5 188	29	6 756	32	7 294	20	4 584	20	3 982	24	5 742	15	3 360	12	2 820	13	2 850
—	—	—	—	1	96	1	166	2	304	3	514	2	271	3	742	2	375
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	210	1	120	—	—	2	375
6	976	8	1 270	10	1 728	5	825	5	757	7	1 110	1	150	2	330	5	721
6	976	6	955	9	1 623	4	712	5	757	7	1 110	1	150	1	180	—	—
3	574	5	952	7	1 401	6	1 371	2	375	1	187	2	375	6	1 140	8	1 462
3	574	5	952	7	1 401	6	1 371	2	375	1	187	2	375	4	802	1	1 065
8	1 484	11	2 152	11	2 046	7	1 455	6	1 005	10	1 836	6	1 162	3	495	6	1 260
7	1 264	10	1 927	6	1 170	6	1 230	2	345	5	787	2	360	3	495	4	840
—	—	—	—	—	—	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	660
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	660
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	270	1	165	1	270
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	270	1	165	1	270
6	949	10	1 549	9	1 341	7	1 170	8	1 567	8	1 327	7	1 327	6	1 110	8	1 177
5	796	8	1 290	5	753	7	1 170	8	1 567	6	1 057	6	1 215	3	495	6	907
11	1 846	8	1 359	8	1 027	8	1 384	3	576	6	960	5	1 237	2	439	5	822
6	824	3	555	5	615	7	982	2	330	5	705	5	1 237	—	—	3	450
—	—	1	217	1	142	—	—	—	—	1	127	2	412	—	—	—	—
—	—	1	217	1	142	—	—	—	—	1	127	2	412	—	—	—	—
3	624	1	187	5	885	6	967	1	127	—	—	2	307	2	277	—	—
3	624	1	187	5	885	6	967	1	127	—	—	2	307	2	277	—	—
3	559	4	837	2	390	3	577	4	765	3	676	2	375	2	412	1	195
2	382	2	303	2	390	3	577	3	510	1	172	1	195	2	412	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	189	2	337
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	187
3	573	2	345	4	720	4	735	1	150	4	765	4	915	2	292	3	615
2	514	2	345	4	720	4	735	1	150	4	765	4	915	1	97	2	485
2	301	2	271	3	456	1	151	3	482	2	165	2	195	2	195	2	187
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	82	—	—	—	—	—	—
—	—	2	277	5	652	6	780	4	495	4	472	3	397	2	255	2	292
—	—	2	277	5	652	5	630	4	495	4	472	2	285	1	60	1	127
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	112	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	112	—	—	—	—	—	—
—	—	2	472	—	—	1	300	3	960	2	862	1	210	—	—	2	780
—	—	2	472	—	—	1	300	1	300	2	862	1	210	—	—	2	780
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	135	6	742	—	—	—	—	1	142
—	—	—	—	—	—	—	—	1	135	5	637	—	—	—	—	1	142
2	559	5	1 542	2	585	1	360	—	—	1	345	—	—	—	—	1	210
2	559	4	1 197	2	585	1	360	—	—	1	345	—	—	—	—	1	210
—	—	—	—	1	487	2	463	1	525	2	967	4	1 680	3	1 327	1	450
—	—	—	—	1	487	—	—	1	525	2	967	2	1 155	2	1 110	1	450
—	—	—	—	1	180	—	—	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	180	—	—	1	165	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	450	2	937	3	1 267	4	2 415	3	1 305	2	780	1	645
—	—	—	—	1	450	2	937	3	1 267	4	2 415	3	1 305	2	780	1	645
—	—	—	—	12	976	3	154	—	—	11	1 020	—	—	7	483	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	63	—	—
1203	137852	1316	149869	1338	167495	1432	183506	1584	198959	1888	251302	1215	191427	1286	183620	1359	205868
323	67 468	324	69 526	379	84 219	384	87 485	379	86 115	430	108158	251	69 168	201	49 755	255	76 081

Bremische und hamburgische Binnen- Aus- und Einfuhr auf ihren hauptsächlichsten Konkurrenzrouten

Tab. 32 **Übersicht über die Einfuhr und Ausfuhr des**

Einfuhr bezw. Ausfuhr der Handelsartikel	Über Bremen a) durch Brinkum per Fuhre b)					
	1827/8	1828/9	1829/30	1830/1	1831/2	im Durchschnitt der 5 Jahre
Einfuhr:						
I. Englische Manufakturwaren	11 805	11 102	11 230	12 781	14 909	12 905
II. Zucker, Kaffee und andere Kolonialprodukte	89 576	89 324	94 118	83 321	95 937	90 455
Drogerien	1 812	1 705	1 875	2 390	2 909	2 138
Farbholz etc.	2 044	2 056	1 443	1 778	1 315	1 727
III. Bücher (gebunden u. ungebunden) Gemälde, Drucksachen etc.	144	164	163	184	171	165
Wein und spirituöse Sachen	21 169	19 596	18 736	18 349	25 693	20 709
Talg, Öl etc.	19 180	17 260	18 120	16 808	16 630	17 600
Getreide	12 648	5 735	2 443	30 829	14 400	13 211
Früchte	4 672	6 733	9 615	5 579	4 125	6 145
Baumaterialien	700	1 810	1 408	717	778	1 083
Brennmaterialien	562	743	626	903	726	712
Rohe Materialien für Manufakturen	1 460	1 923	2 433	2 636	3 184	2 327
Insgesamt...	**165 772**	**158 151**	**162 210**	**176 275**	**180 777**	**168 637**
Ausfuhr:						
Blei	7	13	18	20	51	22
Wolle	1 022	296	131	292	714	491
Verschiedene Artikel	57 806	68 420	70 280	53 519	55 259	61 057
Insgesamt...	**58 835**	**68 729**	**70 429**	**53 831**	**56 024**	**61 569**
Ein- und Ausfuhr zusammen...	**224 607**	**226 880**	**232 639**	**230 106**	**236 801**	**230 207**

Einfuhr bezw. Ausfuhr der Handelsartikel	Über Hamburg und Elbe per Harburg b)					
	1827/8	1828/9	1829/30	1830/1	1831/2	im Durchschnitt der 5 Jahre
Einfuhr:						
I. Englische Manufakturwaren	54 886	59 895	66 311	67 541	77 820	65 291
II. Zucker, Kaffee und andere Kolonialprodukte	32 823	52 524	51 012	52 528	44 251	46 628
Drogerien	1 486	1 482	1 691	1 739	2 432	1 766
Farbholz etc.	3 515	4 357	2 674	3 524	3 231	3 460
III. Bücher (gebunden u. ungebunden) Gemälde, Drucksachen etc.	210	131	289	369	354	271
Wein und spirituöse Sachen	3 342	3 878	5 666	6 716	9 637	5 848
Talg, Öl etc.	4 263	7 841	8 701	12 068	8 182	8 211
Getreide	2 723	1 098	1 802	8 623	5 053	3 860
Früchte	1 062	1 077	3 115	1 731	1 750	1 747
Baumaterialien	1 248	2 134	1 084	1 607	691	1 353
Brennmaterialien	1 464	553	600	60	199	575
Rohe Materialien für Manufakturen	3 188	3 745	3 309	4 385	4 728	3 871
Insgesamt...	**110 210**	**138 715**	**146 254**	**160 891**	**158 328**	**142 880**
Ausfuhr:						
Blei	36	5 136	2 083	3 227	11 452	4 387
Wolle	18 914	21 428	16 131	28 819	18 041	20 667
Verschiedene Artikel	68 964	94 057	81 910	80 989	79 986	81 181
Insgesamt...	**87 914**	**120 621**	**100 124**	**113 035**	**109 479**	**106 235**
Ein- und Ausfuhr zusammen...	**198 124**	**259 336**	**246 378**	**273 926**	**267 807**	**249 114**

a) Die Wareneinfuhr nach dem Gewicht in Leipzig betrug in diesen Jahren rund in Doppelzentnern:
1825: 348 000, 1826: 307 000, 1827: 318 000.
Bericht Bürgermeister Smidts aus Kassel vom 27. Sept. 1828, Bremer Staatsarchiv Ss. 4d ad 2a Convolut IV Nr. 18.

b) E. Peschau, Über Hannov. Eisenbahnen, oder die Vortheile einer Eisenb. direkt von Hannover über Walsrode, Rothenburg, Zeven und Bremervörde nach Bederkesa, Hannover 1834 schreibt: „Im Jahre 1831—32 gingen auf den beiden Straßen des Hamburger Warenzuges über Harburg und Lüneburg nur 1 069 258 Zentner (627 399 dz), in demselben Zeitraume

(den bremischen Hauptrouten) und auf Weser und Elbe nach Handelsartikeln und Mengen in 100 kg.

Königreichs Hannover von 1827/8 bis 1831/2 [1]).

Über Bremen a)						
zu Wasser auf der Weser, Aller und Leine c)						auf beiden Wegen zus.
1827/8	1828/9	1829/30	1830/1	1831/2	im Durchschnitt der 5 Jahre	im Durchschnitt der 5 Jahre
14 850	11 643	15 047	18 123	22 470	16 427	29 332
124 701	121 378	146 466	158 349	192 974	148 774	239 229
608	669	834	838	986	787	2 925
6 643	9 038	8 528	7 688	8 897	3 159	9 886
2	9	6	4	—	4	169
22 549	16 316	18 921	17 726	24 985	20 099	40 808
34 475	31 127	39 927	46 521	45 219	39 454	57 054
10 516	9 882	10 438	262 327	61 512	70 935	84 146
7 633	5 917	8 595	8 075	5 974	7 239	13 384
1 081	330	1 005	827	1 861	1 021	2 104
1 861	1 558	2 742	3 595	2 520	2 455	3 167
4 894	5 502	5 478	5 057	5 834	5 353	7 680
229 813	**213 369**	**257 987**	**529 130**	**373 232**	**320 706**	**489 343**
20 846	14 980	4 080	21 007	25 553	17 293	17 315
58	36	68	53	55	54	545
354 334	399 193	400 224	382 699	341 685	375 627	436 684
375 238	**414 209**	**404 372**	**403 759**	**367 293**	**392 974**	**454 543**
605 051	**627 576**	**662 359**	**932 889**	**740 525**	**713 680**	**943 887**

Über Hamburg und Elbe						
per Lüneburg b)						auf beiden Wegen zus.
1827/8	1828/9	1829/30	1830/1	1831/2	im Durchschnitt der 5 Jahre	im Durchschnitt der 5 Jahre
38 228	30 084	28 217	29 758	31 420	31 541	96 832
56 054	44 507	37 977	47 848	50 190	47 315	93 943
1 867	1 558	1 589	2 129	2 583	1 945	3 711
314	4 377	3 339	3 607	4 041	3 136	6 596
182	186	135	214	172	178	449
6 105	5 457	5 546	5 040	6 024	5 634	11 482
19 250	21 963	28 061	36 875	32 794	27 789	36 000
1 804	235	3 084	13 970	11 038	6 026	9 886
5 448	829	1 809	2 616	3 657	2 872	4 619
6 532	7 275	2 920	3 953	6 692	5 474	6 827
6 441	5 962	9 863	6 260	8 912	7 488	8 063
3 359	2 918	3 745	4 552	3 958	3 706	7 577
145 584	**125 351**	**126 285**	**156 822**	**161 481**	**143 105**	**285 985**
1 020	8 575	1 561	10 820	19 081	8 211	12 598
32 331	26 751	16 742	38 228	21 598	27 130	47 797
133 482	164 986	117 990	134 796	107 432	131 737	212 918
166 833	**200 312**	**136 293**	**183 844**	**148 111**	**167 079**	**273 314**
312 417	**325 663**	**262 578**	**340 666**	**309 592**	**310 183**	**559 297**

von und nach Bremen 1 809 863 Zentner (977 326 dz) durch unser Land, ein schlagender Beweis, daß das Wohl der Stadt Bremen uns mehr am Herzen liegen muß, als das Hamburgs."

c) Rheinaufwärts gingen nach den Registern des niederländischen Rheinzollamts Lobith 1832: 894 950 dz, rheinab ebenso: 2 459 920 dz, insgesamt passierten Lobith: 3 354 870 dz, vgl Tab. 11.

[1]) S. F. Glünder, Kurze Darstellg. einiger d. wichtigsten Verhältnisse bei Eisenbahnen mit bes. Beziehg. auf solche Anlagen zw. Hamburg, Bremen und Hannover, Hannover 1834, Anlagen. Nach für Glünders Schrift (S 25) vom Finanzministerium zu Hannover aus den Steuerrollen der betreffenden Grenzzollämter zur Verfügung gestellten offiziellen Auszügen.

Übersicht über den Handelsverkehr zwischen Hamburg und der Oberelbe von 1826/27 bis 1830/31[1]).

Tab. 32 (Schluß)

Ware	1826/27	1827/28	1828/29	1829/30	1830/31	Durchschnitt von 5 Jahren
Nach der Oberelbe hinauf						
I. Englische Manufakturwaren	69 723	88 015	98 957	122 565	136 968	103 246
II. Zucker, Kaffee u. and. Kolonialprodukte	410 199	459 829	466 916	518 750	504 780	472 095
Drogerien	5 559	5 507	5 896	7 205	7 994	6 432
Farbehölzer	35 419	39 413	43 981	44 805	34 446	39 613
III. Bücher, Gemälde, Drucksachen etc.	59	198	213	202	122	159
Wein und spirituöse Sachen	33 827	36 345	32 123	38 128	33 380	34 761
Talg, Öl etc.	92 318	99 818	109 119	105 631	126 704	106 718
Getreide	10 553	971	9 411	9 891	3 298	6 825
Früchte	2 693	2 737	2 368	3 318	1 517	2 527
Baumaterialien	4 951	9 571	4 861	2 559	4 054	5 199
Brennmaterialien	23 502	32 363	25 170	22 554	30 803	26 878
Rohe Materialien für Manufaktur	11 155	7 782	7 923	13 015	16 135	11 202
Total	**699 958**	**782 549**	**806 938**	**888 623**	**900 201**	**815 655**
Die Elbe herunter:						
Blei	20	29	55	26	4	27
Wolle	25 102	38 251	32 934	38 123	58 253	38 533
Verschiedene Gegenstände	1 300 844	1 237 535	1 672 335	1 507 811	1 824 207	1 508 546
Total	**1 325 966**	**1 275 815**	**1 705 324**	**1 545 960**	**1 882 464**	**1 547 106**
Haupt-Total	**2 025 924**	**2 058 364**	**2 512 262**	**2 434 583**	**2 782 665**	**2 362 761**

[1]) S. F. Glünder, siehe vorige Seite.

Bremische Durchfuhr zur Fuhre nach Versand- und Bestimmungsorten der drei Güterbestederbezirke sowie nach den drei Güterbestederbezirken insgesamt nach Artikeln und Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1836, 1837, 1840 und 1842[1]).

Tab. 33

Versand- u. Bestimmungsorte des	Jahr	Butter	Eisen, Eisenwaren, Kupfer	Häute, Kuhhäute und Kalbfelle, Leimleder	Indigo	Blauholz	Getränke	Käse	Schinken	Manufakturwaren	Wolle	Tuch	Sirup und Zucker	Zuckerformen	Diverse Waren	Insgesamt
I. Bestederbezirks																
Von Bielefeld dem Berg. Elberfeld, Preußen, Osnabrück nach Harburg und Hamburg	1836	—	913	—	—	—	—	—	132	2 250	—	—	—	—	119	3 414
	1837	—	785	—	—	—	—	—	99	1 643	—	—	—	—	345	2 872
	1840	—	1 694	—	—	—	—	—	274	4 512	—	—	—	—	650	7 130
	1842	—	1 543	—	—	—	—	—	225	4 406	—	—	—	—	534	6 708
Aus dem Hannoverschen nach Harburg und Hamburg	1836	75	—	—	—	—	—	—	—	—	162	—	—	—	57	294
	1837	49	—	—	—	—	—	—	—	—	112	—	—	—	137	298
	1840	57	—	—	—	—	—	—	39	—	103	—	—	—	—	199
	1842	52	—	—	—	—	—	—	57	—	79	—	—	—	71	259
Aus dem Hannoverschen nach Scharmbeck	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	254	—	—	—	—	254
	1837	49	—	—	—	—	—	—	—	—	112	—	—	—	137	298
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	142	—	—	—	—	142
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	—	—	—	—	140
Aus dem Hannoverschen nach Braunschweig und Celle	1836	66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
	1837	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95
	1840	103	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	203
	1842	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	209
II. Bestederbezirks																
Von Cuxhaven nach Hannover	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	45
	1837	—	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	—	—	—	42
Von Oldenburg, Leer und Neustadt-Gödens nach Hannover	1836	608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	608
	1837	799	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	799
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Burgdamm, Lesum, Scharmbeck, Bremervörde nach Linden, Hannov. u. Hildesheim (ins Hannov.)	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	459	459
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	8	37	—	109	—	—	—	—	—	132	—	—	—	286

Tab. 33 (Schluß)

Versand- u. Bestimmungsorte	Jahr	Butter	Eisen, Eisenwaren, Kupfer	Häute, Kuhhäute und Kalbfelle, Leimleder	Indigo	Blauholz	Getränke	Käse	Schinken	Manufakturwaren	Wolle	Tuch	Sirup und Zucker	Zuckerformen	diverse Waren	Insgesamt
Von Rönnebeck nach Göttingen	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	—	82
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Rotenburg nach Northeim	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	22
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von Burgdamm und Scharmbeck nach Mühlhausen in Th.	1836	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
	1837	—	—	169	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169
	1840	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
	1842	—	—	146	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	146
Von Marssel und Liliental nach Nienburg, Hoya	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
	1842	—	—	18	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
III. Bestederbezirks																
Von Harburg nach Osnabrück	1836	—	—	—	79	—	—	—	—	377	—	—	—	—	168	624
	1837	—	—	—	—	—	246	—	—	320	—	—	—	—	265	831
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	468	568
Von Harburg nach Elberfeld, Köln, nach Münster und dem Bergischen	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93	93
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169	169
Von Braunschweig, aus verschiedenen Gegenden nach Oldenburg	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354	354
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	139	231
Von verschiedenen Gegenden nach verschiedenen Gegenden	1836	—	—	—	—	—	—	180	—	—	—	—	—	—	608	788
	1837	—	—	—	—	—	—	196	—	—	—	—	—	—	756	952
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In den drei Güterbestederbezirken insgesamt	1836	749	913	13	79	—	—	180	132	2 672	416	—	22	82	1 399	—
	1837	992	785	169	34	—	246	196	99	1 963	224	—	—	—	2 099	—
	1840	160	1 694	45	—	—	—	—	313	4 512	245	—	—	—	750	—
	1842	126	1 551	201	—	120	—	—	282	4 598	219	174	—	—	1 516	—

Anmerkung: [1]) Güterbestederberichte. Brem. Staatsarch. R. 13 A. 4 und Ss. 4 d. 2. No. 18; Arch. Coll. Sen. C, 48. b.

Anmerkungen zur nachfolgenden Tabelle:

a) Die entsprechenden Aufmachungen für die Jahre 1826 und 1827 sind für den II. Bestederbezirk in Doppelzentnern.

1826:

Nach Hoya, Nienburg und Gegend	715	Übertrag	35 190
„ Hannover, Hildesheim und Gegend	12 072	Nach Gotha, Erfurt und Gegend	6 881
„ Einbeck, Göttingen, Kassel und Gegend	7 914	„ Arnstadt und Thüringerwald	2 081
„ Frankfurt a. M. und Gegend	7 159	„ Weimar, Rudolstadt und Gegend	2 741
„ der Harzgegend	3 228	„ Meiningen, Schweinfurt, Würzburg	2 211
„ Eisenach, Schmalkalden und Gegend	3 200	„ Hildburghausen, Koburg und Gegend	1 794
„ dem Eichsfeld	872	„ Bamberg, Nürnberg und Gegend	4 407
Zu übertragen	35 190	Total für den II. Bestederbezirk	55 275

Das Jahr 1827 war dem Jahre 1826 beinahe gleich. Die Aufmachung von 1827 geschah nicht nach Gegenden, sondern nach den Warenkategorien.

Der Güterbesteder verzeichnet wie folgt, in Doppelzentnern:

1827:

		Übertrag	22 092		Übertrag	24 964	Übertrag 28 227
Baumwolle	958	Häute und Felle	231	Öle, Rüb-, Lein-, Hanf-	85	Tran	636
Blech	162	Heringe	1 387	Pottasche	115	Wolle	8
Butter	1 666	Indigo	26	Reis	2 034	Tabak	11 465
Kaffee	12 733	Käse	778	Sirup	920	Zucker, roher	986
Eisen	65	Leinsaat	382	Tee	75	do. raffinierter	7 190
Getränke	6 508	Manufakturwaren	68	Teer und Pech	34	Allerlei	6 719
Zu übertragen	22 092	Zu übertragen	24 964	Zu übertragen	28 227	Total f. d. II. Bestederb.	55 232 [1])

Die Differenz gegen die Gesamtzifferumrechnung a. a. O. ist bei der Umrechnung der Einzelziffern entstanden.

[1]) Güterbestederberichte. Bremer Staatsarchiv R. 13 A. 4 und Ss. 4. d. 2. No. 18; Arch. Coll. Sen. C. 48 b.

Tab. 34 **Bremische Ausfuhr zur Fuhre nach Bestimmungsorten des I. Güterbestederbezirks**

Bestimmungsorte	Jahr	Baumwolle	Blech und Zinn	Butter	Kaffee	Eisen, Blei und Kupfer	Leder und Felle	Getränke	Häute und Wild	Heringe und andere Fische	Indigo
Celle, Uelzen, Soltau, Dorfmark, Bergen, Burgdorf, Peine	1836	—	—	49,3	107,8	15,4	—	184,8	15,4	3,1	—
	1837	—	—	15,4	195,6	1,5	—	232,6	7,7	9,2	—
	1840	—	1,5	10,8	67,8	12,3	—	184,8	30,8	9,2	—
	1842	—	7,7	21,6	135,5	44,6	—	329,6	21,6	7,7	3,1
Braunschweig, Wolfenbüttel, Helmstedt und Schöningen	1836	27,7	3,1	877,8	961	—	24,6	2205,3	92,4	146,3	4,6
	1837	255,6	21,6	465,1	1977,4	—	18,5	1831,1	275,7	86,2	—
	1840	43,1	10,8	211	1042,6	—	63,1	1703,2	409,6	15,4	—
	1842	16,9	—	37	828,5	—	114	1099,6	434	177,1	—
Leipzig	1836	—	—	3,1	381,9	—	67,8	450	16,9	177,1	1,5
	1837	110,9	—	4,6	1107,3	—	49,3	283,4	—	117	—
	1840	431,2	1,5	1,5	555,9	—	174	426,6	123,2	78,5	1,5
	1842	632,9	—	4,6	266,4	—	149,4	847	170,9	60,1	—
Dresden, Wurzen, Oschatz, Meißen	1836	164,8	—	—	—	—	—	6,2	—	6,2	—
	1837	—	—	—	—	—	—	16,9	—	1,5	—
	1840	—	—	—	—	—	—	30,8	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	16,9	—	—	—
Chemnitz und benachbarte Manufakturorte	1836	3887	—	—	—	—	—	9,2	—	—	—
	1837	6301,7	—	—	—	37	—	4,6	—	1,5	—
	1840	5097	—	—	—	—	—	1,5	—	—	—
	1842	8444	—	—	—	—	—	4,6	—	—	—
Altenb., Schmölln, Gera, Ronneburg, Adorf, Zwickau, Greiz, Schleiz, Plauen, Oelsnitz, Hof	1836	13,9	—	—	529,8	—	—	38,5	20	1,5	—
	1837	—	—	—	734,6	—	—	141,7	24,6	1,5	1,5
	1840	1,5	—	—	211	—	3,1	110,9	9,2	—	—
	1842	—	—	—	227,9	—	3,1	109,3	70,8	—	—
Preußen, vornehmlich Halberstadt, Quedlinburg, Magdeburg, Berlin, Halle, Eisleben, Naumburg	1836	—	—	3,1	1,5	—	—	1518,4	144,8	243,3	3,1
	1837	—	26,2	6,2	377,3	43,1	43,1	1344,4	1076,5	57	3,1
	1840	—	24,6	—	35,4	—	—	1285,9	415,8	32,3	3,1
	1842	1287,4	—	12,3	12,3	—	—	1002,5	572,9	120,1	1,5
Der Harz, vornehmlich Goslar, Klausthal, Osterode, Gandersheim, Elbingerode, Blankenburg, Hann. Zoll etc.	1836	6,2	63,1	495,9	766,9	—	—	1767,9	201,7	343,4	7,7
	1837	—	41,6	157,1	323,4	6,2	—	1487,6	—	257,2	3,1
	1840	—	18,5	44,7	252,6	41,6	—	877,8	27,7	207,9	—
	1842	3,1	44,6	72,4	422	221,8	—	1013,3	66,2	184,8	1,5
Nordhausen, Sondershausen, Sangerhausen und Frankenhausen	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1837	18,5	1,5	1,5	221,8	—	1,5	318,8	191	24,6	3,1
	1840	23,1	—	1,5	482	—	—	677,6	220,2	16,9	3,1
	1842	23,1	—	—	324,9	35,4	—	566,7	178,6	13,9	4,6
Schlesien, Böhmen und Österreich, Prag, Triest	1836	—	—	—	—	—	—	61,6	—	—	—
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5
	1842	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg und Umgegend, auch Lübeck	1836	—	38,5	30,8	223,3	38,5	50,8	73,9	—	20	4,6
	1837	—	71	61,6	9,2	13,9	9,2	58,5	32,3	26,2	—
	1840	9,2	—	97	438,9	1,5	89,3	268,0	—	4,6	—
	1842	—	—	—	134	—	12,3	121,7	20	27,7	1,5
Bremerhaven	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	15,4	—	—	—	15,4	—	—	13,9
	1842	—	—	—	—	—	—	24,6	—	—	—
Hiesige Umgegend innerhalb 6 Meilen	1836	—	—	—	—	3,1	—	—	—	—	—
	1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1842	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
I. Güterbestederbezirk insgesamt	1836	4099,6	104,7	1460	2972,2	57	143,2	6315,8	491,2	940,9	21,5
	1837	6686,7	161,9	711,5	4946,6	101,7	121,6	5719,6	1607,8	581,9	10,8
	1840	5605,1	56,9	381,9	3086,2	55,4	329,5	5582,5	1236,5	364,8	23,1
	1842	10481,4	52,3	147,9	2351,5	301,8	278,8	5135,8	1535	591,4	12,2

nach Artikeln und Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1836, 1837, 1840 und 1842[1]).

Käse	Leinsaat	Leinen, Twist, Manufakturwaren	Öle aller Art	Pottasche	Reis	Honig u. Sirup	Tee	Teer, Pech und Harz	Tran	Tabak roher	Tabak fabrizierter, Zigarren	Schafwolle	Zucker roher	Zucker raffinierter	Diverse Waren	Insgesamt
7,7	6,6	3,1	12,3	3,1	23,1	3,1	1,5	3,1	21,6	47,7	23,1	3,1	—	9,2	136	680,1
6,2	5,5	16,9	4,6	1,5	18,5	4,6	3,1	—	40	64,7	30,1	—	—	75,5	110,9	844,1
—	—	58,5	12,3	1,5	9,2	15,4	—	1,5	41,6	104,7	15,4	—	—	16,9	107,8	702
1,5	15,2	138,6	6,2	1,5	29,3	12,4	—	6,2	58,5	75,5	23,1	—	—	38,5	130,9	1108,8
154	116,6	204,8	37	13,9	231	4,6	20	12,3	78,5	397,3	154	77	—	251	563,6	6658,4
7,7	31,9	277,2	38,5	6,2	180,2	9,2	15,4	24,6	46,2	599,1	147,8	66,2	272,6	155,5	797,7	7607,2
43,1	128,1	363,4	7,8	61,6	246,4	15,4	12,3	6,2	41,6	1004,1	223,3	43,1	47,7	1,5	552,9	6297,3
4,6	34,2	341,8	15,4	6,2	358,8	21,6	7,7	6,2	154	343,4	631,4	4,6	412,7	—	699,2	5748,9
—	—	4,6	1,5	—	—	—	20	24,6	—	559	1059,5	—	3,1	—	405	3175,6
—	—	129,4	33,9	—	27,7	6,2	29,3	6,2	1,5	856,2	1131,9	—	—	—	329,5	4224,3
1,5	—	109,3	4,6	—	41,6	15,4	15,4	—	15,4	1081,1	1276,7	—	—	—	348	4702,9
—	—	422	4,6	—	237,2	24,6	24,6	—	23	1111,9	1895,7	—	—	3,1	458,9	6336,9
—	—	—	—	—	—	—	4,6	—	1,5	20	308	—	—	—	12,3	523,6
—	—	6,2	—	—	—	3,1	1,5	—	1,5	86,2	368,1	—	—	—	3,1	488,1
—	—	—	—	—	—	—	3,1	—	—	57	508,2	—	—	—	6,2	605,3
—	—	24,6	—	—	—	—	1,5	—	—	69,3	671,4	—	—	—	23,1	806,8
—	—	—	—	—	—	—	1,5	—	—	1,5	95,5	—	—	—	35,4	4030,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	110,9	—	—	—	23,1	6480,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92,4	—	—	—	1,5	5192,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103,2	—	—	—	—	8551,8
9,2	—	—	—	—	27,7	3,1	7,7	—	—	725,3	172,5	—	—	—	80,1	1629,3
3,1	—	6,2	1,5	1,5	23,1	—	6,2	—	—	423,5	192,5	—	—	—	112,4	1673,9
3,1	—	—	10,8	—	3,1	—	1,5	—	—	391,2	231	—	—	—	73,9	1050,3
—	—	—	—	—	21,6	12,3	—	—	—	503,6	332,6	—	—	—	27,7	1308,9
3,1	—	—	4,6	4,6	—	1,5	9,2	3,1	—	973,3	1070,3	—	234,1	—	248	4466
1,5	—	98,6	40	3,1	41,6	58,5	41,6	—	1,5	1265,9	1235,1	—	403,5	—	599,1	6766,9
—	—	129,4	—	—	44,7	1,5	55,4	—	3,1	1487,6	2805,9	—	—	1,5	363,4	6689,6
—	—	195,6	4,6	—	—	—	7,7	—	1,5	1347,5	4821,2	16,9	223,3	—	308	9935,8
163,2	50,6	26,2	41,6	7,7	331,1	80,1	3,1	66,2	63	1193,5	64,7	—	—	505,1	1033,3	7282,2
198,7	117,7	20	10,8	13,9	129,4	10,8	1,5	13,9	54	147,8	21,6	—	—	346,5	1021	4383,8
89,3	5,7	127,8	352,6	4,6	149,4	58,5	—	107,8	147,8	172,5	20	—	—	83,2	987,1	3777,1
49,3	23,7	252,6	87,8	32,3	298,8	434,3	—	26,2	169,4	323,4	23,1	—	4,6	517,4	2006,7	6279,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	15,4	—	72,4	—	—	17	135,5	981	20	—	—	—	268	2291,6
—	—	30,8	46,2	—	152,5	—	1,5	15,4	226,4	1236,6	52,4	—	—	—	331,1	3517,3
—	—	43,1	12,3	3,1	93,9	—	—	12,3	195,6	739,2	114	—	—	—	186,3	2547
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,8	10,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,7	49,3	—	—	—	—	131
—	—	2858,2	—	3,1	—	12,3	375,8	—	—	677,6	523,6	83,2	462	3,1	663,7	6143
1,5	—	3739,1	—	13,9	1,5	—	525,1	3,1	3,1	1108,8	948,6	15,4	—	—	879,3	7521,3
3,1	—	5005	4,6	—	1,5	—	452,7	—	4,6	1108,8	1151,9	10,8	—	24,6	1159,6	9835,7
3,1	—	2802,8	3,1	—	—	3,1	95,5	—	1,5	1125,7	1629,3	—	—	—	754,6	6735,9
—	—	6,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,3	18,4
—	—	149,4	—	—	1,5	—	—	—	1,5	—	6,2	—	—	1,5	21,6	181,7
—	—	492,8	—	—	—	—	—	—	—	—	10,8	—	—	—	198,7	747
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,6
—	—	—	—	—	—	9,2	—	—	15,4	4,6	—	—	—	—	7,7	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,1	23,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
337,2	173,8	3103	97	32,4	612,9	113,9	443,4	109,3	180	4599,8	3471,2	163,3	699,2	768,4	3197,4	34708,3
218,7	155,1	4443	144,7	40,1	495,9	92,4	623,7	64,8	284,8	5534,7	4212,8	81,6	676,1	579	4199,6	42497,1
140,1	133,8	6317	438,9	67,7	648,4	106,2	541,9	130,9	480,5	6643,6	6388	53,9	47,7	127,7	4130,2	43118,4
58,5	73,1	4221,1	134	43,1	1039,6	508,3	137	50,9	603,5	5647,2	10294,8	21,5	640,6	559	4595,4	49515,7

Tab. 34 (Fortsetzung) **Bremische Ausfuhr zur Fuhre nach Bestimmungsorten des II. Güterbestederbezirks**

Bestimmungsorte	Jahr	Baumwolle	Blech und Zinn	Butter	Kaffee	Eisen, Blei und Kupfer	Leder und Felle	Getränke	Häute und Wild	Heringe und andere Fische	Indigo
Hoya, Nienburg	1836	—	9,2	—	55,4	10,8	—	85,2	4,6	9,2	1,5
	1837	—	7,7	—	30,8	4,6	—	43,1	9,2	3,1	1,5
	1840	—	4,6	—	—	18,5	—	16,9	—	1,5	—
	1842	—	4,6	—	44,6	53,9	—	24,6	10,8	4,6	1,5
Hannover, Hildesheim	1836	46,2	97	1498,4	2308,5	50,8	1,5	1796,1	167,9	312,6	3,1
	1837	75,5	52,4	731,5	3589,7	73,9	30,8	1610,3	124,7	304,9	6,2
	1840	80,1	118,6	303,4	4409	471,2	1,5	1694	174	577,5	4,6
	1842	141,7	118,6	334,2	6124,6	708,4	27,7	2871,4	318,8	455,8	15,4
Einbeck, Göttingen, Münden, Kassel	1836	16,9	30,8	174	1198,1	16,9	13,9	1756,1	78,5	255,6	9,2
	1837	24,6	27,7	101,6	1426	55,4	15,4	2792	158,6	209,4	7,7
	1840	18,5	73,9	93,9	1073,4	206,4	1,5	1922	184,8	281,8	9,2
	1842	40	61,6	120,1	1208,9	366,5	7,7	1604,7	428,1	309,5	9,2
Frankfurt am Main, Offenbach, Hanau	1836	—	—	—	746,9	—	32,3	198,4	—	—	15,4
	1837	21,6	—	1,5	450	—	—	159,1	—	3,1	—
	1840	32,3	—	—	217,1	4,6	—	275,7	4,6	6,2	4,6
	1842	—	1,5	—	121,6	30,8	52,4	258,7	6,2	12,3	—
Eisenach, Schmalkalden etc.	1836	1,5	6,2	—	739,2	24,6	—	79,6	408,1	254,1	3,1
	1837	13,9	1,5	—	797,7	106,3	—	92,9	329,6	275,6	1,5
	1840	58,5	—	1,5	480,5	143,2	—	255,6	91,4	120,1	1,5
	1842	12,3	—	6,2	893,2	112,4	4,6	218,7	163,2	118,6	1,5
Eichsfeld, Mühlhausen etc.	1836	4,6	1,5	1,5	366,5	—	—	188,9	4,6	117	9,2
	1837	4,6	1,5	—	391,2	—	—	198,1	10,8	93,9	4,6
	1840	4,6	—	—	340,3	—	—	174	12,3	55,4	3,1
	1842	13,9	1,5	7,7	363,4	—	—	232,5	26,2	41,6	9,2
Gotha, Erfurt	1836	29,3	—	3,1	1892,7	4,6	—	290,5	1,5	226,4	3,1
	1837	55,4	—	1,5	2736,6	—	—	370,6	24,6	217,1	3,1
	1840	24,6	1,5	—	2679,6	—	—	271	26,2	106,3	3,1
	1842	30,8	1,5	3,1	2048,2	78,5	1,5	226,4	30,8	93,9	3,1
Arnstadt, Thüringer Wald	1836	1,5	—	—	497	—	—	35,9	—	58,5	1,5
	1837	6,2	—	—	748,4	—	1,5	32,8	—	98,5	—
	1840	7,7	—	—	537,4	—	—	58,5	21,6	3,1	1,5
	1842	1,5	—	1,5	549,8	—	—	9,2	12,3	18,5	1,5
Weimar bis Rudolstadt, Saalfeld etc.	1836	1,5	—	3,1	247,9	—	—	128,8	3,1	18,5	—
	1837	7,7	—	3,1	480,5	—	—	140,6	9,2	1,5	—
	1840	—	—	—	309,5	—	—	137,1	9,2	9,2	—
	1842	—	—	1,5	289,5	7,7	—	143,2	12,3	9,2	1,5
Meiningen bis Schweinfurt, Würzburg etc.	1836	4,6	—	—	2454,8	—	—	12,8	—	18,5	—
	1837	4,6	—	—	1651	—	—	187,9	—	21,5	—
	1840	10,8	—	—	1490,7	—	—	3,1	4,6	23,1	—
	1842	—	—	—	2440,9	—	—	6,2	1,5	29,3	—
Hildburghausen bis Koburg	1836	—	—	—	788,5	—	—	12,8	—	69,3	—
	1837	3,1	—	—	817,7	—	—	15,9	—	53,9	1,5
	1840	—	—	—	596	—	—	4,6	4,6	38,5	—
	1842	1,5	—	—	586,7	—	—	44,7	12,3	66,2	—
Bamberg, Nürnberg etc.	1836	—	—	1,5	3126,2	—	3,1	52,4	7,7	30,8	—
	1837	6,2	—	—	2009,7	1,5	—	32,8	—	4,6	—
	1840	—	—	—	1332,1	—	1,5	47,7	—	36,9	—
	1842	—	—	—	1530,8	—	1,5	43,1	4,6	30,8	—
II. Güterbestederbezirk, insgesamt	1836	106,1	144,7	1681,6	14421,7	107,7	50,8	4628,5	676	1370,5	46,1
	1837	223,4	90,8	839,2	15129,3	241,7	47,7	5676,1	666,7	1287,1	26,1
	1840	237,1	198,6	398,8	13465,6	843,9	4,5	4860,2	533,3	1259,6	27,6
	1842	241,7	189,3	474,3	16202,2	1358,2	95,4	5683,4	1027,1	1190,3	42,9

nach Artikeln und Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1836, 1837, 1840 und 1842 a)[1]).

Käse	Leinsaat	Leinen, Twist, Manufakturwaren	Öle aller Art	Pottasche	Reis	Honig und Sirup	Tee	Teer, Pech, Harz	Tran	Tabak roher	Tabak fabrizierter, Zigarren	Schafwolle	Zucker roher	Zucker raffinierter	Diverse Waren	Insgesamt
1,5	92,4	6,2	10,8	7,7	15,4	20	—	7,7	52,4	86,2	4,6	—	—	32,3	191	704,1
—	82,5	—	4,6	3,1	9,2	3,1	—	—	13,9	44,7	1,5	—	64,7	52,4	72,4	452,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,2		157,1	224,8
1,5	19	—	1,5	1,5	17	6,2	—	3,1	23,1	7,7	7,7	—	606,8	15,4	43,1	898,2
768,5	452,1	83,2	174	46,2	916,3	204,8	24,6	38,5	782,3	435,8	186,3	6,2	200,2	321,9	1817,2	12740,2
335,7	394,9	98,6	130,9	44,7	920,9	158,6	21,6	18,5	763,8	896,3	134	1,5	962,5	736,1	1801,8	14020,3
183,3	339,2	157,1	224,8	44,7	910,1	170,9	21,6	81,6	737,7	1463	227,9	1,5	697,6	278,7	2139,1	15512,7
218,7	457,9	118,6	141,7	317,2	2028,2	317,2	30,8	149,4	2385,5	1760,2	257,2	1,5	331,1	2688,8	2587,2	24907,8
41,6	380,6	1,5	144,7	118,6	331,1	172,5	7,7	3,1	366,5	788,5	118,6	—	121,7	258,7	1287,4	7692,8
12,3	400,4	3,1	98,6	134	340,3	75,5	10,8	43,1	463,5	1016,4	132,4	—	646,8	414,3	1256,6	9866,5
35,4	107,4	26,2	224,8	200,2	352,7	140,1	9,2	32,3	400,4	981	161,7	—	1,5	247,9	1201,2	7987,4
40	139,7	21,6	104,7	87,8	465,1	249,5	10,8	60,1	571,3	1138,1	235,6	4,6	4,6	542,1	1416,8	9248,7
—	52,8	1,5	32,3	16,9	—	—	66,2	6,2	41,6	2243,8	928,6	40	—	4,6	440,4	4858,9
—	30,8	4,6	46,2	—	18,5	—	40	—	18,5	3154	1129	35,4	—	—	460,5	5572,8
—	10,5	3,1	—	—	47,7	4,6	23,1	—	163,2	2943	1247,4	—	32,3	3,1	395,8	5418,9
—	—	3,1	3,1	—	12,3	—	24,6	—	20	2012,8	1383	9,2	—	6,2	298,7	4256,5
1,5	3,3	3,1	18,5	1,5	92,4	—	1,5	—	64,7	29,3	13,9	—	—	—	343,4	2089,5
—	5,5	—	23,1	3,1	73,9	4,6	1,5	—	58,5	84,7	21,6	—	—	—	305	2200,5
—	3,8	—	10,8	60,1	95,5	3,1	1,5	4,6	33,9	52,4	16,9	—	—	—	482	1916,9
—	9,5	—	64,6	24,6	221,8	4,6	—	4,6	155,5	55,4	37	—	—	—	334,2	2442,5
—	—	—	72,4	—	70,8	3,1	1,5	1,5	13,9	37	13,9	—	—	3,1	448,1	1359,1
1,5	—	—	78,5	1,5	69,3	15,4	1,5	6,2	9,2	67,8	9,2	—	—	—	563,6	1528,4
—	—	—	35,4	1,5	143,2	26,2	1,5	9,2	9,2	43,1	18,5	—	—	4,6	606,8	1488,9
—	—	—	49,3	3,1	121,6	44,7	1,5	4,6	16,9	58,5	32,3	—	—	1,5	783,9	1813,9
1,5	—	—	1361,4	—	386,5	—	9,2	—	16,9	1905	101,6	—	—	—	1051,8	7285,1
—	—	—	217,1	4,6	244,9	—	16,9	10,8	58,5	2471,7	132,4	—	—	—	1170,4	7736,2
—	—	—	43,1	6,2	440,4	6,2	6,2	32,3	33,9	1342,9	203,3	—	—	—	1289,8	6516,6
—	—	9,2	41,6	3,1	842,4	7,7	7,7	24,6	41,6	3914,7	261,8	—	—	1,5	890,1	8563,8
—	—	—	33,9	—	72,4	3,1	1,5	—	16,9	27,7	12,3	—	—	—	560,5	1322,7
—	—	—	21,6	—	64,7	—	—	9,2	4,6	70,8	27,7	—	—	1,5	652,9	1740,4
—	—	—	36,9	1,5	113,9	—	1,5	30,8	26,2	16,9	13,9	—	—	—	1025,6	1897
—	—	—	23,1	6,2	192,5	6,2	1,5	37	15,4	43,1	21,6	3,1	—	—	592,9	1536,9
4,6	—	—	20	1,5	47,7	—	3,1	—	—	70,8	49,3	—	—	—	224,8	824,7
—	—	—	21,6	—	26,2	—	3,1	—	3,1	89,3	50,8	—	—	—	203,3	1040
—	—	—	16,9	—	50,8	4,6	1,5	12,3	9,2	114	75,5	—	—	—	178,6	928,4
—	—	—	12,3	3,1	47,7	—	1,5	1,5	1,5	184,8	92,4	—	—	—	118,6	928,3
—	—	—	—	—	90,9	—	1,5	1,5	129,4	157,1	44,6	—	388,1	—	263,3	3567,1
—	—	—	1,5	—	107,8	1,5	1,5	—	38,5	161,7	61,6	—	110,9	—	308	2658
—	—	—	—	—	84,7	—	1,5	10,8	235,6	115,5	100,1	—	47,7	—	309,5	2437,7
—	18,1	—	—	—	204,8	77	3,1	10,8	158,6	271	109,3	—	37,6	—	514,4	3882,6
—	1,1	—	4,6	—	106,3	—	4,6	—	3,1	27,7	26,2	—	—	—	123,2	1167,4
—	2,2	—	15,4	—	81,6	1,5	1,5	—	7,7	3,1	26,2	—	—	—	164,8	1196,1
—	1	—	9,2	—	83,2	4,6	1,5	10,8	12,3	9,2	43,1	—	—	—	172,5	991,1
—	1	1,5	8,1	—	175,6	21,5	1,5	21,5	3,1	12,3	75,5	—	—	—	186,3	1214,3
—	—	—	3,1	—	152,5	10,8	12,3	—	169,4	2907,5	368,1	6,2	713	3,1	617,5	8185,2
—	—	—	—	—	70,8	93,9	24,6	324,9	187,9	2870,6	417,3	—	726,9	3,1	2381	9155,8
—	—	—	7,7	—	70,8	352,7	10,8	4,6	422	3836,1	622,2	—	130,9	—	1215,1	8091,1
—	—	3,1	—	—	90,9	415,8	16,9	—	86,2	4402,9	669,9	—	64,7	4,6	913,2	8279
819,2	982,3	95,5	1875,7	192,4	2282,3	414,3	133,7	58,5	1657,1	8716,4	1868	52,4	1423	623,7	7368,6	51796,8
349,5	916,3	106,3	659,1	191	2028,1	354,1	123	412,7	1627,7	10931,1	2143,7	36,9	2511,8	1207,4	9340,3	57167,1
218,7	461,9	186,4	609,6	314,2	2393	713	79,9	229,3	2083,6	10917,1	2730,5	1,5	936,2	534,3	9173,1	53411,5
260,2	645,2	157,1	445	446,6	4419,9	1150,4	99,9	317,2	3478,7	13861,5	3183,3	18,4	1044,8	3260,1	8679,4	67972,5

Tab. 34 (Schluß) **Bremische Ausfuhr zur Fuhre nach Bestimmungsorten des III. Güterbestederbezirks**

Bestimmungsorte	Jahr	Baumwolle	Blech und Zinn	Butter	Kaffee	Eisen, Blei und Kupfer	Leder und Felle	Getränke	Häute und Wild	Heringe und andere Fische	Indigo	Käse
Wunstorf, Bückeburg, Rinteln etc. und Rodenberg etc. ..	1836	—	16,9	11,3	635	106,8	4,1	1097,5	41	84,7	8,7	9,2
	1837	1,5	13,9	6,2	525,1	41,6	1,5	1273,6	10	83,2	1,5	7,7
	1840	—	12,4	9,2	246	129,4	1,5	1111,9	89,3	52,4	1,5	12,3
	1842	—	3,1	6,2	286,4	281,8	3,1	588,3	266,4	57	1,5	4,6
Hameln, Pyrmont, das Lippische, Herford, Bielefeld.	1836	6,7	6,2	0,5	236,6	1	5,1	241,8	10,3	18,5	4,6	2
	1837	—	6,2	1,5	235,6	20	3,1	281,8	20	29,3	—	4,6
	1840	12,3	10,8	1,5	1093,4	107,8	3,1	979,4	30,8	43,1	1,5	3,1
	1842	4,6	7,7	—	163,2	378,8	3,1	134	58,5	15,4	4,6	1,5
Uchte, Minden, Vlotho	1836	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1837	—	8,5	—	232,5	86,2	—	146,3	52,4	29,3	—	2,3
	1840	—	7,7	—	132,4	149,4	3,1	95,5	50,8	7,7	1,5	1,5
	1842	4,6	1,5	1,5	178,6	12,3	—	107,8	26,2	20	—	1,5
Diepholz, Lemförde, Bohmte etc., Osnabrück, Bramsche Lengerich etc.....	1836	4,6	186,8	—	3442,4	959,9	6,7	2140,6	176,1	58,5	81,6	2
	1837	1,5	126,3	0,8	2821,3	1319,8	10	2106,7	220,2	98,5	72,4	16,9
	1840	44,6	41,6	3,1	3635,9	1651	6,2	1530,8	462	124,7	40	9,2
	1842	13,9	46,2	10,8	3036,9	1729,4	10,8	1533,8	731,5	141,7	29,3	9,2
Melle, Neuenkirchen etc., Dissen.....	1836	—	41,6	—	206,9	107,3	—	328	8,2	—	1	—
	1837	—	28,5	—	101,6	161,7	—	170,9	15,4	3,9	0,8	—
	1840	—	75,4	—	178,6	388,1	—	246,4	57	10,8	—	—
	1842	—	20	—	231	147,8	—	227,9	62,9	12,3	1,5	—
Iburg, Glandorf, Telgte, Münster und Warendorf...	1836	6,7	—	—	832,1	22,1	3,1	163,2	—	26,2	6,7	0,5
	1837	16,9	1,5	—	215,6	23,8	3,1	147,8	—	9,2	—	—
	1840	—	—	—	609,8	32,3	1,5	75,5	—	35,4	—	1,5
	1842	—	—	—	651,4	23,1	1,5	132,4	1,5	21,6	—	—
Das Bergische und die Rheingegend.....	1836	255,1	—	—	54,9	6,2	—	49,3	—	16,9	—	—
	1837	583,6	—	—	73,9	3,8	11,6	24,6	274,1	12,3	3,1	—
	1840	212,5	38,5	—	55,4	97	35,4	26,2	32,3	20	—	—
	1842	271	—	—	52,4	58,5	1,5	49,3	4,6	3,1	—	—
Wildeshausen, Kloppenburg, Löningen etc., Quakenbrück, Uchte, Lohne.....	1836	—	18,5	2	1575,4	127,3	2,6	689,2	17,4	23,1	9,7	2
	1837	1,5	15,4	—	1575,4	52,4	1,5	247,9	31,5	15,4	8,5	1,5
	1840	—	13,8	—	1532,3	57	1,5	428,1	69,3	16,9	6,2	4,6
	1842	—	16,9	—	757,7	337,2	55,4	586,7	72,4	9,2	7,7	4,6
Oldenburg, Varel, Jever etc. und Ostfriesland.....	1836	1	6,2	—	211,5	164,8	141,2	698,1	3,6	7,7	9,2	5,1
	1837	—	10,8	—	369,6	110,9	31,6	277,2	3,1	11,6	20	16,9
	1840	—	6,2	—	345	18,5	61,6	548,2	1,5	16,9	29,3	15,4
	1842	103,2	3,1	—	149,4	7,7	58,5	358,8	18,5	13,9	44,7	21,6
III. Güterbestederbezirk insgesamt.....	1836	274,1	276,2	13,8	7194,8	1495,4	162,8	5407,7	256,6	235,6	121,5	20,8
	1837	605	211,1	8,5	6150,6	1820,2	62,4	4676,8	626,7	292,7	106,3	49,9
	1840	269,4	146,4	13,8	7828,8	2630,5	113,9	5042	793	327,9	80	47,6
	1842	397,3	98,5	18,5	5507	2976,6	133,9	3719	1242,5	294,2	89,3	43
Summe aller drei Bestederbezirke.....	1836	4479,8	525,6	3155,4	24588,7	1660,1	356,8	16352	1423,8	2547	189,1	1177,2
	1837	7515,1	463,8	1559,2	26226,5	2163,6	231,7	16072,5	2901,2	2161,7	143,2	618,1
	1840	6111,6	401,9	794,5	24380,6	3529,8	447,9	15484,7	2562,8	1952,3	130,7	406,4
	1842	11120,4	340,1	640,7	24060,7	4636,6	508,1	14538,2	3804,6	2075,9	144,4	361,7

nach Artikeln und Mengen in Doppelzentnern in den Jahren 1836, 1837 1840 und 1842[1]).

	Leinsaat	Leinen, Twist, Manufakturwaren	Öle aller Art	Pottasche	Reis	Honig, Sirup	Tee	Teer, Pech, Harz	Tran	Tabak roher	Tabak fabrizierter, Zigarren	Schafwolle	Zucker roher	Zucker raffinierter	Diverse Waren	Insgesamt
9,2	336,1	19,5	23,1	34,4	106,8	122,2	1	35,4	218,2	211,5	28,8	—	—	521	699,2	4372,4
7,7	154	20	32,3	29,3	67,8	43,1	1,5	13,9	21,6	49,3	23,1	—	—	542,1	412,7	3376,5
2,3	149,2	32,3	13,9	70,8	95,5	24,6	13,9	3,1	92,4	66,2	16,9	—	—	314,2	431,2	2990,1
4,6	206,2	46,2	13,9	180,2	86,2	69,3	1,5	49,3	488,2	69,3	12,3	—	—	311,1	388,1	3420,2
2	60,5	3,6	31,3	3,1	16,4	1	0,5	4,6	34,4	47,2	17,4	—	—	241,8	438,4	1433,5
4,6	193,6	10,8	12,3	0,8	20	4,6	1,5	7,7	26,2	66,2	35,4	—	—	254,1	519	1754,3
3,1	8,6	6,2	16,9	3,1	44,6	46,2	3,1	3,1	23,1	215,6	32,3	—	—	899,4	576	4165
1,5	146,3	40	10,8	16,9	61,6	55,4	—	29,3	95,5	69,3	38,5	—	—	144,8	318,8	1798,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,3	255,2	4,6	10,8	9,2	47,7	70,8	—	21,6	46,2	220,2	3,1	—	149,4	158 6	303,4	1858,3
1,5	176,7	21,5	16,9	20	33,9	46,2	—	13,9	46,2	215,6	3,1	4,6	—	121,7	218,7	1388,6
1,5	92,2	15,4	6,2	—	18,5	4,6	1,5	1,5	61,6	157,1	24,6	—	—	24,6	143,2	905
2	1087,5	195,6	235.6	476,4	748,4	120,6	125,2	1031,8	2292,5	5006,5	49,8	26,2	1145,8	1182,7	2437,3	23221,1
6,9	1567,5	308	797,7	1399,9	819,3	123,2	150,9	589,8	2725,8	5414,6	37	10	1415,2	1218,1	2898,3	26269,7
9,2	1369,9	172,5	234,1	1241,2	685,3	215,6	27,7	401,9	2747,4	6571,2	58,5	80,1	1449,1	961	3436	27200,6
9,2	1778,4	160,2	180,2	927,1	934,8	555,9	47,7	723,8	2690,4	7028,6	27,7	6,2	1078	924	4085,6	28442,1
—	169,7	16,4	9,2	4,6	50,8	40,5	0,5	24,6	61,6	792,5	0,5	—	4,1	97,5	124,7	2090,2
—	363	9,2	9,2	43,1	34	29,3	—	12,3	87,8	917,8	—	—	—	72,4	110,9	2171,8
—	659,3	9,2	6,2	98,5	38,5	20	—	7,7	87,8	780,8	1,5	—	—	167,9	163,2	2936,9
—	673,6	61,6	4,6	55,4	84,7	23,1	1,5	12,3	69,3	982,5	3,1	—	1,5	377,3	363,4	3417,3
0,5	80,6	5,1	74,9	90,3	313,1	3,6	45,7	55,4	563,1	1031,8	19	—	874,2	1,5	656	4874,9
—	—	7,7	16,9	67,8	329 5	—	120,1	20	401,9	894,7	16,9	—	1190,4	—	648,3	4132,1
1,5	146,3	3,1	50,8	40	241,8	4,6	75,5	3,1	391,2	622,2	29,2	—	694,5	3,1	645,3	3706,7
—	—	23,1	38,5	64,6	251	27,7	66,2	31	839,3	503,5	61,6	—	802,3	—	710	4250,3
—	3,3	29,8	26,2	—	8,7	0,5	74,4	1,5	9,2	604,2	161,2	55,4	—	1,5	548,2	1906,5
—	—	18,5	7,7	41,6	44,7	—	107,8	6,2	32,3	753	170,9	77	—	—	924	3170,7
—	—	30,8	10,8	—	16,9	—	80,1	—	16,9	891,6	432,7	114	—	—	643,7	2754,8
—	—	13,9	33,9	29,3	7,7	—	83,2	—	50,8	686,8	577,5	92,4	—	—	517,4	2533,3
2	69,3	188,4	64,2	63,6	329	80,1	12,3	47,7	538	1097	5,1	227,4	1232,5	642,2	1495,8	8559,8
1,5	67,1	160,2	107	85,5	303,4	63,1	21,6	10,8	703,8	1869,6	9,2	312,6	677,6	412,7	1064,1	7819,3
4,6	28,5	160,2	57	50,8	331,1	64,7	10,8	41,6	891,7	1339,8	13,9	485,1	1171,9	699,2	1412,2	8888,2
4,6	154,9	189,4	103,2	104,7	355,7	114	12,3	226,4	767	2277,7	21,6	252,6	2131,3	605,2	1589,3	10753,1
5,1	13,5	934,8	26,7	72,4	20	7,2	68,8	4,6	178,6	56,5	9,2	—	—	63,6	895,7	3600
6,9	20,9	737,7	84,7	12,3	13,9	27,7	61,6	4,6	35,4	101,6	18,5	—	—	363,4	1133,4	3467,4
5,4	17,1	811,6	53,9	3,1	69,3	43,1	135,5	6,2	57	326,5	43,1	—	—	217,1	638,3	3464,4
1,6	29,5	674,5	70,8	60,1	81,6	21,6	89,3	3,1	383,4	340,3	46,2	—	4,6	280,3	1678,6	4543,3
0,8	1820,5	1393,2	491,2	744,8	1593,2	375,7	328,4	1205,6	3895,6	8847,2	291	309	3256,6	2751,8	7295,3	50058,4
9,9	2621,3	1276,7	1078,6	1689,5	1680,3	361,8	465	686,9	4081	10287	314,1	399,6	3432,6	3021,4	8014,1	54020,1
7,6	2555,6	1247,4	460,5	1527,5	1556,9	465	346,6	480,6	4353,7	11029,5	631,2	683,8	3315 5	3383,6	8164,6	57495,3
3	3081,1	1224,3	462,1	1438,3	1881,8	871,6	303,2	1076,7	5445,5	12115,1	813,1	351,2	4017,7	2667,3	9794,4	60063,2
7,2	2976,6	4591,7	2463,9	969,6	4488,4	903,9	905,5	1373,4	5732,7	22163,4	5630,2	524,7	5378,8	4143,9	17861,3	136563,5
8,1	3692,7	5826	1882,4	1920,6	4204,3	808,3	1211,7	1164,4	5993,5	26752,8	6670,6	518,1	6620,5	4807,8	21554	153684,3
6,4	3151,3	7750,8	1509	1909,4	4598,3	1284,2	968,4	840,8	6917,8	28590,2	9749,7	739,2	4299,4	4045,6	21467,9	154025,2
1,7	3799,4	5602,5	1041,1	1928	7341,3	2530,3	540,1	1444,8	9527,7	31623,8	14291,2	391,1	5703,1	6486,4	23069,2	177551,4

Tab. 35 **Die deutsche Auswanderung (über deutsche und ausländische Häfen) in den Jahren 1819—1831.**

Jahr	Zahl der beförderten Personen
1819	[1]) a) 4 700
1820	[1]) a) 2 200
1821	[1]) a) 2 200
1822	[1]) a) 2 400
1823	[1]) a) 2 500
1824	[1]) a) 2 700
1825	[1]) a) 4 300
1826	[1]) a) 4 800
1827	[1]) a) 11 000
1828	[1]) a) 9 500
1829	[1]) a) 8 000
1830	[1]) a) 15 000
1831	[1]) a) 15 000

Die deutsche Auswanderung über deutsche und ausländische kontinentale

Jahr		Bremen	Hamburg	Altona	Harburg	Emden	Ostseehäfen
1844	direkt und indirekt	[3]) 19 863	[3]) 1 774	—	—	—	—
1846	direkt und indirekt	[1]) a) 32 372	[1]) a) 5 357	—	—	—	[1]) a) 329
1847	direkt und indirekt	[1]) a) 33 682	[1]) a) 8 628	—	—	—	[1]) a) 74
1848	direkt und indirekt	[1]) a) 29 947	[1]) a) 7 585	—	—	—	—
1849	direkt und indirekt	[1]) a) 28 629	[1]) a) 7 620	—	—	—	—
1850	direkt und indirekt	[1]) a) 25 776	[1]) a) 11 062	—	—	—	[1]) a) 223
d) 1851	direkt und indirekt	[1]) a) 37 943	[1]) a) 18 127	—	—	—	—
1852	direkt und indirekt	[1]) a) 58 551	[1]) a) 30 541	[1]) a) 160	[1]) a) 200	[1]) a) 76	[1]) a) 272
1853 direkt		[1]) 58 111	[1]) 18 969	[1]) 2 341	[1]) 441	—	—
indirekt üb. englische Häfen		—	[1]) 10 511	—	—	—	—
1854 direkt		[1]) 76 875	[1]) 32 310	—	—	—	—
indirekt üb. englische Häfen		—	[1]) 18 509	—	—	—	—

Die englischen Häfen hatten überhaupt an Auswanderertransporten:

Die Auswanderung von Deutschen erreichte ihre größte Ausdehnung in den Jahren der Reaktion. 1854 war sie

Anmerkungen:

a) Nur als Auswanderer gemeldete, keine Passagiere, indirekt mit, so für Hamburg pro 1846: 500; 1847: 1000; 1848: 1000; 1849: 2000; 1850: 4000; 1851: 5000; 1852: 8625 indirekte gerechnet. Die über andere als die in obigen Tabellen genannten Häfen gegangenen fehlen, dagegen sind aber auch die wenigen Schweizer, Ungarn etc. dabei (1). Heute Deutsche nur Reichsdeutsche.

b) Direkte Auswanderung (4).

c) Statt der Gesamtzahl 43 655 gibt (3) 43 661 infolge anderer Berechnung der Bremer Zahl.

d) Otto Gildemeister, Die Freie Stadt Bremen, Die Gegenwart, VIII. Bd., S. 256 schreibt 1852: „Bremen ist für die Beförderung von Auswanderern der zweite Platz auf dem Continente; nur Havre, wo die amerikanischen Packetschiffe ihre Menschenfrachten abholen, ist noch nicht von ihm erreicht. Im vorigen Jahre (1851) beförderte Bremen 38 000 Personen (also über 100 jeden Tag) in 243 Schiffen über See, bei weitem die meisten nach den Vereinigten Staaten, Havre in derselben Zeit 44 000, Hamburg nur 13 000." „Bremen betreibt dieses Geschäft durchgehends mit eigenen Schiffen; nur bei ganz außerordentlichem Andrang der Europamüden nimmt man auch zu englischen, amerikanischen und anderen Fahrzeugen seine Zuflucht, die sich aber dann hinsichtlich der Verproviantierung, Raumvermessung, Versicherung der Passagegelder u. s. w. streng den bremischen Vorschriften unterwerfen müssen."

Die deutsche und die Gesamtauswanderung über Bremen und Hamburg (bis 1854 identisch, a)) und die deutsche Auswanderung überhaupt in den Jahren 1832 bis 1854 und 1900, 1905, 1907, 1909.

Jahr	Bremen Personen	Hamburg Personen	Gesamte deutsche Auswanderung Personen	Jahr	Bremen Personen	Hamburg Personen	Gesamte deutsche Auswanderung Personen
1832	[2]) 10 344	—	[1]) a) 24 000	1848	[1]) a) 29 947	[1]) a) 7 585	[1]) a) 83 511
1833	[2]) 8 891	—	[1]) a) 20 000		[2]) 29 635	[4]) b) 6 585	
1834	[2]) 13 086	—	[1]) a) 24 000	1849	[1]) a) 28 629	[1]) a) 7 620	[1]) a) 85 127
1835	[2]) 6 185	—	[1]) a) 17 600		[2]) 28 317	[4]) b) 5 620	
1836	[2]) 14 137	[3]) 2 870	[1]) a) 24 000	1850	[1]) a) 25 776	[1]) a) 11 062	[1]) a) 89 838
1837	[2]) 15 087	[3]) 2 427	[1]) a) 33 000		[2]) 25 527	[4]) b) 7 430	
1838	[2]) 9 312	[3]) 955	[1]) a) 20 000	1851	[1]) a) 37 943	[1]) a) 18 127	[1]) a) 113 199
1839	[2]) 12 421	[3]) 1 569	[1]) a) 28 000		[2]) 37 181	[4]) b) 12 279	
1840	[2]) 12 806	[3]) 1 407	[1]) a) 28 000	1852	[2]) 58 001	[4]) b) 21 916	[1]) a) 162 301
1841	[2]) 9 594	[3]) 1 377	[1]) a) 22 000			[4]) [29 035]	
		[4]) b) 1 407		1853	[2]) 57 461	[1]) a) 29 480	[1]) 162 568
1842	[2]) 13 619	[3]) [4]) b) 615	[1]) a) 20 000			[4]) b) 18 946	
1843	[2]) 9 927	[3]) [4]) b) 1 756	[1]) a) 23 000			[4]) [29 457]	
1844	[2]) 19 857	[3]) [4]) b) 1 774	[1]) a) 43 701	1854	[2]) 76 075	[4]) b) 50 819	[1]) 251 931
1845	[2]) 31 822		[1]) a) 67 209		dtsche. Gesamt-	dtsche. Gesamt-	
1846	[1]) [2]) a) 32 372	[1]) a) 5 357	[1]) a) 106 662	1900	[5]) 9 073 [5]) 95961	[5]) 7 617 [5]) 80858	[5]) 22 309
		[4]) b) 4 857		1905	[5]) 14 843 [5]) 186854	[5]) 7 123 [5]) 119899	[5]) 28 075
1847	[1]) a) 33 682	[1]) a) 8 628	[1]) a) 110 434	1907	[5]) 17 130 [5]) 234013	[5]) 9 250 [5]) 155982	[5]) 31 696
	[2]) 33 370	[4]) b) 7 628		1909	[5]) 11 962 [5]) 144417	[5]) 6 353 [5]) 113535	[5]) 24 921

Häfen und indirekt über englische Häfen in den Jahren 1844—1854.

Rotterdam bezw. *holländ. Häfen	Antwerpen	Dünkirchen	Havre	Genua	Andere Häfen deutsche	Andere Häfen fremde	Insgesamt	In Prozenten deutsche	In Prozenten frde.
* [3]) 2 403	[3]) 2 961	—	[3]) 16 660	—	—	—	[3]) 43 655	49	51
[1]) a) 9 547	[1]) a) 13 120	[1]) a) 1 475	[1]) a) 32 381	—	—	—	[1]) a) 94 581	40	60
[1]) a) 13 060	[1]) a) 14 613	—	[1]) a) 39 417	—	—	—	[1]) a) 109 531	38,8	61,2
[1]) a) 7 784	[1]) a) 11 073	—	[1]) a) 25 506	—	—	—	[1]) a) 81 895	45,9	54,1
[1]) a) 8 695	[1]) a) 10 260	—	[1]) a) 33 848	—	—	—	[1]) a) 89 102	40,4	59,6
[1]) a) 5 640	[1]) a) 7 016	—	[1]) a) 32 687	—	—	—	[1]) a) 82 404	45	55
[1]) a) 3 000	[1]) a) 9 243	—	[1]) a) 44 243	—	—	—	[1]) a) 112 547	49,8	50,2
* [1]) a) 2 698	[1]) a) 14 428	—	[1]) a) 24 289	—	[1]) a) 31 086		[1]) a) 162 301	55,3	44,7
[1]) 1 789	[1]) 15 262	—	[1]) 38 566	[1]) 132			[1]) 135 611 } 156180	58	32
			[1]) 10 058				[1]) 20 569 }		
—	[1]) 25 843	—	[1]) 95 894	—	ca. [1]) 500	ca. [1]) 2000	[1]) 251 931	51,7	48,3
—	—	—	—	—	—	—			

1842: [3]) 128 344 Personen; 1843: [3]) 57 212; 1844: [3]) 70 686 Personen.

am stärksten, rund 250000 Menschen; dann setzt der Umschwung ein; die Zahl sinkt auf die Hälfte u. darunter.

Anmerkungen:

[1]) Otto Hübners Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik, I. Jahrg., 1852, S. 263 ff., II. Jahrg., 1854, S. 490 ff., III. Jahrg., 1855, S. 292 ff., IV. Jahrg. 1856, S. 289 ff.

[2]) Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrg. 1906, Zur allgemeinen Statistik der Jahre 1901—1905, S. 107, dort die bremischen Zahlen bis 1905. (Berichte des Nachweisungs-Bureaus für Auswanderer in Bremen, 1851—1865.)

[3]) A. Soetbeer, Über Hamburgs Handel, Hamburg 1840, S. 92 u. 93; ders., Über Hamburgs Handel, II., Statistik des hamburgischen Handels 1839, 1840, 1841, Hamburg 1842. S. 119 u. 120; ders., Über Hamburgs Handel, III., Statistik des hamburgischen Handels 1842, 1843, 1844, Hamburg 1846, S. 123 u. 124.

[4]) Tabellarische Übersicht über Hamburgs Handel und Schiffahrt, 1853, S. 130, 1854, S. 140. (Berichte des Nachweisungs-Bureaus für Auswanderer in Hamburg, 1855—1871.)

[5]) Statistik des deutschen Reichs, Bd. 227, Sonderabdruck Die überseeische Auswanderung i. J. 1909, S. 2 u. 5.

Bremer Auswanderung im Binnenverkehr in den Jahren 1844—1855.

Von den über Bremen Ausgewanderten beförderte die Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln:

Tab. 36

Jahr	Strecke Münden, Karlshafen bis Hameln oder Minden	Strecke Hameln oder Minden bis Bremen	Gesamtzahl der über Bremen Ausgewanderten
1844	[1]) 1 589		[2]) 19 857
1845	[1]) 2 158		[2]) 31 822
1846	[1]) 2 771		[2]) 32 372
1847	[1]) 4 680		[2]) 33 370
1848	[1]) 3 063		[2]) 29 635
1849	a) 1 776		[2]) 28 317
1850	[1]) 3 486	[1]) 2 687	[2]) 25 527
1851	[1]) 6 605	[1]) 5 872	[2]) 37 181
1852	[1]) 5 459	[1]) 8 958	[2]) 58 001
1853	[1]) 7 263	[1]) 7 263	[2]) 57 461
1854	[1]) 9 492		[2]) 76 075
1855	[1]) 2 544	[1]) 2 631	[2]) 31 000

Die Vereinte Weser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft beförderte im Jahre 1844 [1]): 45 319 Passagiere, 1847 [1]): 60 389. Dez. 1847 wurde die Bahn Bremen-Hannover eröffnet, die nach Minden anschloß; 1848 war die Passagierzahl [1]): 40 064, 1849 [1]): 31 794 etc.

[1]) Jahresberichte der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampf-Schiffahrt in Hameln. (Sammlg. der Stadtbibliothek in Bremen. Weser-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft Brem. c. 182 und Vereinte Dampfschifffahrt Oberweser Brem. b. 1140, etc.)
[2]) Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrg. 1906, Zur allgemeinen Statistik der Jahre 1901—1905, S. 107.

Zum Geschäftsumfang der Post in Bremen.

Tab. 37

Zahl der Beamten 1824/9 und 1908.

[1]) **1824/9** . . . . . .

Stadtpostamt und Kgl. Preuß. Postamt: 1 Direktor, 1 Sekretär, 1 Postschreiber, 3 Briefbesteller, 2 Besteller der Extraposten.

Kgl. Großbritannisches Postamt: 1 Oberpostmeister, 1 Verwalter, 4 Sekretäre, 2 Postkontorgehilfen, 3 Briefbesteller, 2 Wagenmeister.

Fürstl. Thurn- und Taxissches Oberpostamt: 1 Direktor (in Frankfurt a. M.), 1 Oberpostverwalter, 3 Sekretäre, 1 Zeitungsbesteller, 3 Briefbesteller.

Zusammen 29 Beamte.

[2]) **1908** . . . . . .
(ohne die Beamten der Oberpostdirektion, nur Bremen Stadt.)

I. Beamte.

a) Post: 2 Postdirektoren, 1 Vizepostdirektor, 5 Postinspektoren, 5 Oberpostpraktikanten, 6 Oberpostsekretäre, 38 Postsekretäre, 155 Assistenten (Oberpostassistenten und Postassistenten), 47 Postgehilfen, 1 Postgehilfin, 1 Markenverkäuferin.

b) Telegraphenamt: 1 Telegraphendirektor, 3 Telegrapheninspektoren, 5 Obertelegraphensekretäre, 11 Telegraphensekretäre, 168 Assistenten (Obertelegraphenassistenten und Telegraphenassistenten), 25 Telephongehilfen, 159 Telephongehilfinnen.

II. Unterbeamte.

746 Unterbeamte, als gehobene Unterbeamte, Schaffner, Briefträger, Leitungsaufseher, Postboten, Landbriefträger, davon 120 beim Telegraphenamt.

Zusammen: 261 Oberbeamte, 626 Unterbeamte bei der Post, 372 Oberbeamte, 120 Unterbeamte beim Telegraphenamt, insgesamt 887 Post-, 492 Telegraphen- und Telephonbeamte, überhaupt 1379 Beamte a).

Anmerkungen:

a) Bremen Stadt hatte 1823: 40 016, 1908: 233 751 Einwohner (Jb. f. brem. Statistik, Jg. 1887, II. H., S. 27 ff., Monatsberichte d. brem. Stat. Amts, 1908, Nr. 12, S. 30.) Die Posthalterei ist unberücksichtigt geblieben.
[1]) Bremische Adreßbücher für 1824 und 1829.
[2]) Nach Mitteilung der K. Oberpostdirektion in Bremen an den Verfasser.

Anhang:

Frachten des bremischen Binnenverkehrs 1770 bis 1910.

Auswandererfahrgelder.

Frachten der Gildeschiffahrt auf der
Bergfrachten von Bremen nach Münden, Minden, Celle und Hannover,

Tab. I

Ware		Bremen—Münden (30) 49 Meilen = 367 km b) 1782[1])[2]) niedrig d)	mittel d)	hoch d)
		Mark		
Alaun	per 100 kg	1.44	1.80	2.16
Amidam	„ 100 „	2.88	3.60	4.31
Austern	*per Tonne*	—	—	—
Baumwolle	per 100 kg	2.88	3.60	4.31
Bier	*per Tonne*	*4.43*	*4.98*	*5.53*
Blech	per 100 kg	—	—	—
Blei	*per Molle*	*1.38*	*1.93*	*2.48*
in Rollen	per 100 kg	—	—	—
Branntwein	„ 100 „	3.49	3.79	4.08
Braunrot	„ 100 „	1.53	2.04	2.48
Bückinge	*per Stroh*	—	—	—
Butter, Butjenter	per 100 kg	3.87	4.43	4.99
irische	„ 100 „	3.32	3.69	4.06
	„ 100 „	—	—	—
Dachpfannen	*per 1000 Stück*	—	—	—
Eisen, alt	per 100 kg	1.16	1.33	1.50
Essig in Oxhoft	„ 100 „	3.49	3.79	4.09
„ Tierces	„ 100 „	3.61	3.91	4.19
	per Tonne	*4.43*	*4.98*	*5.53*
Farbholz, gemahlen	*per Ballen*	*2.77*	*3.32*	*3.88*
geraspelt	„ „	*2.21*	*2.77*	*3.32*
in Stücken	per 100 kg	1.16	1.33	1.50
Federn	„ 100 „	2.88	3.60	4.31
Feigen	„ 100 „	—	—	—
Felle	„ 100 „	2.66	3.32	3.98
Fische in Packen	„ 100 „	2.32	2.66	3.32
in Tonnen	„ 100 „	2.11	2.57	3.03
Schellfische	*per Korb*	—	—	—
Stockfische	per 100 kg	—	—	—
Stockfische in Päckchen oder Salzfische	„ 100 „	—	—	—
Fischleim	„ 100 „	1.99	2 32	2.65
Flachs	„ 100 „	—	—	—
Getreide (in Lasten außer Schelde-, Perl-, geschälte Gerste), als:				
Bohnen	„ 100 „	2.08	2.35	2.63
Erbsen	„ 100 „	2.08	2.35	2.63
Gerste	„ 100 „	2.34	2.54	2.93
Scheldegerste, Perlgerste, geschälte Gerste	„ 100 „	2.49	2.91	3.32
Hafer	„ 100 „	2.55	2.81	3.32
Malz	„ 100 „	2.15	2.34	2.54
Rapssaat	„ 100 „	2.95	3.32	3.69
Roggen	„ 100 „	2.06	2.37	2.69
Weizen	„ 100 „	2.14	2.45	2.74
Glas, Fenster-	*per Kiste*	—	—	—
	„ *Korb*	—	—	—
Hafergrütze	per 100 kg	2.88	3 60	4.31
	per Tonne	—	—	—
Hanf	per 100 kg	2.88	3 60	4.31
Harz	per 100 kg	1.66	2.08	2.49
Hausgerät	„ 100 „	—	—	—
Heringe	„ 100 „	2.58	2.95	3.32
Honig	„ 100 „	2.77	3.14	3.51
	per Tonne	—	—	—
Ingwer in Packen oder Partien		2.16	2.70	3.23
in kleinen Packen		2.88	3.60	4.31
Kaffee	per 100 kg	2.88	3.60	4.31

Oberweser, Aller, Leine und Werra vor 1814/15 a).
und von Münden nach Wanfried 1770, 1782, 1783, 1787.

Bremen-Minden (12) 22 Meilen = 164 km	Bremen—Celle 21 Meilen = 157 km			Bremen—Hannover e) 26 Meilen = 198 km			Münden—Wanfried 9 Meilen = 68 km
1770 [3])	1783 [4])			1783 [4])			1787 [5])
	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	
Mark	Mark			Mark			Mark
2.14	0.90	1.08	1.26	1.26	1.44	1.80	—
2.66	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
1.50	—	—	—	—	—	—	—
2.47	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
1.42	—	—	—	—	—	—	—
1.—	*0.69*	*0.82*	*0.97*	*0.97*	*1.24*	*1.66*	—
1.25	—	—	—	—	—	—	—
—	2.43	2.52	2.62	2.72	2.91	3.49	1.29
2.01	0.68	0.85	1.02	1.02	1.28	1.53	—
0.33	—	—	—	—	—	—	—
—	1.29	1.47	1.66	1.47	1.84	2.22	—
—	1.57	1.66	1.75	1.84	2.03	2.21	—
1.42	—	—	—	—	—	—	—
—	*19.93*	*23.25*	*26.57*	*24.91*	*28.93*	*33.21*	—
—	0.50	0.66	0.75	—	—	—	—
1.93	2.23	2.33	2.43	2.33	2.52	2.72	—
—	2.10	2.26	2.41	2.71	3.—	3.30	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	*1.38*	*1.66*	*1.94*	*2.49*	*3.04*	*3.32*	—
—	*1.11*	*1.38*	*1.66*	*2.49*	*3.04*	*3.32*	—
1.07	0.66	0.75	0.83	0.83	0.91	1.—	0.63—0.71
2.47	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
1.60	—	—	—	—	—	—	—
—	1.16	1.33	1.49	1.49	1.66	1.83	—
—	1.16	1.49	1.66	1.66	1.99	2.16	—
—	1.06	1.21	1.41	1.61	1.81	2.—	—
1.50	—	—	—	—	—	—	—
1.96	—	—	—	—	—	—	—
2.14	—	—	—	—	—	—	—
—	1.10	1.16	1.33	1.66	1.99	2.16	—
3.51	—	—	—	—	—	—	—
0.98	0.97	1.11	1.25	1.11	1.25	1.38	—
0.98	0.97	1.11	1.25	1.11	1.25	1.38	—
1.03	1.07	1.12	1.16	1.27	1.39	1.56	—
—	1.38	1.66	1.94	1.94	2.21	2.49	—
1.11	1.02	1.15	1.28	1.53	1.66	1.79	—
—	0.83	0.93	1.03	1.16	1.39	1.56	—
1.31	1.38	1.48	1.57	1.48	1.60	1.85	—
0.98	1.03	1.19	1.27	1.27	1.42	1.58	—
1.02	1.01	1.16	1.30	1.16	1.30	1.44	—
—	—	—	—	*2.77*	*3.04*	*3.32*	—
—	—	—	—	*4.71*	*6.36*	*6.64*	—
—	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
2.—	—	—	—	—	—	—	—
3.51	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
—	1.11	1.25	1.38	—	—	—	—
1.62	—	—	—	—	—	—	—
1.—	1.02	1.15	1.28	1.48	1.66	1.85	0.77
—	1.11	1.20	1.48	1.48	1.66	1.85	—
2.—	—	—	—	—	—	—	—
—	1.08	1.26	1.44	1.80	1.97	2.16	—
—	1.26	1.44	1.80	1.80	1.97	2.16	—
2.32	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	0.85

Tab. I (Fortsetzung) Ware		Bremen—Münden (30) 49 Meilen = 367 km b) 1782 1) 2) niedrig d)	mittel d)	hoch d)
		Mark		
Käse	*per Tonne*	*4.43*	*4.98*	*5.81*
ostfriesischer (Emder)	*„ 100 Stück*	*23.24*	*26.56*	*29.88*
jeverscher (weißer)	*„ 100 „*	*26.56*	*29.88*	*33.20*
Korinthen	per 100 kg	1.99	2.32	2.65
Krapp	„ 100 „	1.99	2.32	2.65
Kreide	„ 100 „	1.33	1.66	1.99
gemahlene	„ 100 „	1.02	1.28	1.53
Laberdan	„ 100 „	2.77	3.14	3.51
Lachs	„ 100 „	2.77	3.14	3.51
	per Riemen	—	—	—
Leder, gegerbtes	per 100 kg	—	—	—
Roh-	*per Decher (10 St.)*	—	—	—
Leinsaat	„ 100 „	1.11	1.29	1.48
Lichte, gegossene	„ 100 „	2.88	3.60	4.31
Matten	*per 100 Stück*	*3.32*	*3.87*	*4.42*
Mehl, englisches	per 100 kg	—	—	—
Muscheln	*per Tonne*	—	—	—
Neunaugen	*„ 16/2 Fäßchen*	*4.43*	*5.54*	*6.64*
	„ Fäßchen	—	—	—
Ocker	per 100 kg	1.28	1.53	1.79
Öl, Baum-	„ 100 „	2.99	3.65	4.32
in halben Piepen	„ 100 „	—	—	—
„ ganzen „	„ 100 „	—	—	—
„ größerer Fustage	„ 100 „	—	—	—
	per Tonne	—	—	—
Hanf-	per 100 kg	3.10	3.54	3.98
Lein-	„ 100 „	3.76	4.38	5.01
Rüb-	„ 100 „	3.76	4.38	5.01
Ölkuchen	*„ 1000 Stück*	—	—	—
Pech	per 100 kg	1.83	2.16	2.49
Pfeifen, Tabaks-, Ton-, in ganzen Kisten (20 Gros)	„ 100 „	3.32	3.87	4.43
„ halben „ (10 „)	„ 100 „	3.69	4.07	4.43
„ viertel „ (5 u. 6 „)	„ 100 „	4.37	5.82	6.55
	per Korb	—	—	—
Pflaumen	per 100 kg	1.95	2.34	2.73
Reis	„ 100 „	2.22	2.66	3.10
Rosinen	*per Faß*	*1.94*	*2.26*	*2.77*
	„ 1/2 Faß	*1.01*	*1.38*	*1.66*
in Körben oder halben Fässern	per 100 kg	3.17	3.94	4.74
Schmack, portugiesischer	„ 100 „	1.58	1.90	2.37
sizilianischer	„ 100 „	1.66	1.94	2.49
Seife, braune	„ 100 „	2.08	2.49	2.91
weiße	„ 100 „	2.88	3.60	4.31
Sirup	„ 100 „	1.99	2.66	2.99
e) Tabak, Stengel oder Blätter	„ 100 „	—	—	—
Virginy in 1/1 Fässern	„ 100 „	3.12	3.52	3.97
	per Oxhoft	—	—	—
holländischer in 1/1 Fässern	per 100 kg	4.69	5.47	6.25
„ 1/2 „	„ 100 „	5.14	5.53	6.72
Amersforter	*per Korb*	—	—	—
	„ Stengel	—	—	—
verfertigter	per 100 kg	4.31	4.85	5.39
fabrizierter in Fässern	„ 100 „	—	—	—
in Briefen	„ 100 „	—	—	—
Talg	„ 100 „	3.10	3.54	4.98
Teer	„ 100 „	1.83	2.16	2.49
Tran in Quardelen	per 100 kg	3.76	4.38	5.01
„ Berger Lasten	„ 100 „	2.44	2.88	3.54
„ Bremer und Hamburger Lasten	„ 100 „	3.99	4.65	5.31
„ Tonnen	„ 100 „	—	—	—

Bremen-Minden (12) 22 Meilen = 161 km	Bremen—Celle 21 Meilen = 157 km			Bremen—Hannover 26 Meilen = 198 km			Münden—Wanfried 9 Meilen = 68 km
1770 [3])	1783 [4])			1783 [4])			1787 [5])
	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	
Mark	Mark			Mark			Mark
2.—	*2.21*	*2.49*	*2.77*	*3.32*	*3.87*	*4.43*	—
13.49	*9.96*	*11.62*	*12.18*	*14.94*	*16.61*	*18.27*	—
16.—	*13.28*	*14.39*	*15.50*	*18.27*	*19.93*	*21.59*	—
1.60	1.08	1.16	1.33	1.33	1.66	1.99	—
—	1.16	1.33	1.49	1.66	1.83	2.16	—
0.79	0.77	0.88	1.—	1.11	1.33	1.55	—
1.25	0.60	0.68	0.77	0.85	1.02	1.19	—
—	1.11	1.20	1.48	1.48	1.66	1.85	—
—	1.11	1.20	1.48	1.48	1.66	1.85	—
0.25	—	—	—	—	—	—	—
3.45	—	—	—	—	—	—	—
4.66	—	—	—	—	—	—	—
0.50	0.83	0.92	1.01	1.11	1.29	1.48	—
2.12	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
—	*1.66*	*1.94*	*2.21*	*2.49*	*2.77*	*3.87*	—
2.12	—	—	—	—	—	—	—
1.50	—	—	—	—	—	—	—
—	*2.21*	*2.77*	*3.32*	*3.32*	*4.15*	*4.43*	—
0.50	—	—	—	—	—	—	—
—	0.68	0.85	1.02	0.85	1.02	1.19	—
—	1.49	1.74	1.99	1.83	2.08	2.32	—
2.23	—	—	—	—	—	—	—
2.76	—	—	—	—	—	—	—
2.68	—	—	—	—	—	—	—
2.10	—	—	—	—	—	—	—
—	1.33	1.62	1.77	1.77	2.21	2.66	—
—	1.90	2.30	2.51	2.51	3.13	3.75	—
1.73	1.90	2.30	2.51	2.51	3.13	3.75	—
17.49	—	—	—	—	—	—	—
1.—	0.83	0.86	1.—	1.—	1.16	1.25	—
2.14	1.66	1.85	2.03	2.21	2.58	2.95	—
—	1.67	1.84	2.03	2.59	2.95	3.32	—
—	2.18	2.55	2.92	3.63	4.—	4.37	—
0.30	—	—	—	—	—	—	—
1.42	1.17	1.43	1.56	1.56	1.80	1.95	—
1.08	1.—	1.11	1.33	1.33	1.55	1.77	—
—	*1.11*	*1.25*	*1.38*	*1.38*	*1.66*	*1.94*	—
—	*0.55*	*0.69*	*0.83*	*0.83*	*1.11*	*1.25*	—
1.60	1.20	1.57	2.—	2.—	2.49	2.77	—
—	0.95	1.10	1.26	1.58	1.74	1.90	—
—	0.83	0.97	1.11	1.66	1.94	2.21	—
0.94	1.04	1.19	1.25	1.35	1.45	1.56	—
—	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
—	1.—	1.16	1.33	1.33	1.66	1.99	—
1.60	—	—	—	—	—	—	—
—	1.37	1.56	1.76	1.95	2.15	2.34	—
8.50	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	2.37	2.54	3.16	2.77	3.69	4.22	0.85
—	*5.81*	*6.64*	*7.47*	*6.64*	*8.30*	*9.96*	—
—	*1.66*	*1.94*	*2.21*	*2.21*	*2.77*	*3.32*	—
2.68	—	—	—	—	—	—	—
—	1.43	1.62	1.80	1.71	2.34	2.70	—
—	1.43	1.62	2.16	1.90	2.51	2.90	—
1.42	1.11	1.33	1.55	1.55	1.92	2.21	—
0.75	0.83	0.86	1.—	1.—	1.16	1.25	—
1.44	1.88	2.30	2.51	2.51	2.92	3.13	0.77
—	1.22	1.33	1.45	1.65	2.07	2.21	—
—	1.83	1.99	2.16	2.66	3.10	3.32	—
1.02	—	—	—	—	—	—	—

Tab. I (Schluß)

Ware		Bremen—Münden 30 (49) Meilen = 367 km b) 1782 [1])[2]) niedrig d)	mittel d)	hoch d)
		Mark		
Wein	per 100 kg	3.49	3.71	4.09
Wolle	„ 100 „	2.88	3.60	4.31
Zinn	„ 100 „	3.55	4.26	5.—
Zitronen	*per Kiste*	*4.43*	*4.98*	*5.54*
	„ 1/2 Kiste	*1.96*	*2.49*	*2.75*
Zucker	per 100 kg	2.88	3.60	4.31
roher	„ 100 „	—	—	—
in Broten	„ 100 „	—	—	—
Kandis	*per Kiste*	*1.11*	*1.25*	*1.38*
Nicht benannte Waren:				
als schwere Waren und Ballast [(Alaun, Bolus), Bleiweiß, Glätte, Hagel, Mennige, Pottloh, Salpeter, Sandel, Schwefel, Vitriol, Vitsbohnen, Weinstein]	per 100 kg	1.44	1 80	2.16
als trockene bezw. bessere und leichte Waren, alle unbenannten Kramwaren, Bremer Marktgut. [(Amidam, Baumwolle, Federn), Gallen, Gummi, (Hafergrütze, Hanf), Hopfen, Indigo, (Kaffee), Kork, Lakritzen, (Lichte), Lederleim, Lorbeeren, Mandeln, Orangen- und Zitronenschalen, Pfeffer, Piment, Rappee, (Schafwolle, weiße Seife), Wachs etc.]	per 100 kg	2.88	3.60	4.31
in ganzen Kleinigkeiten	per 100 kg	—	—	—

Talfrachten von Münden und Minden

Ware		(Münden—Bremen 30) 49 Meilen = 367 km 1773/75 [6]) niedrig d)	mittel d)	hoch d)	1781 [1]) niedrig d)	mittel d)	hoch d)	Minden—Bremen 1770 [3])
		Mark			Mark			Mark
Anis	per 100 kg	1.46	1.70	1.94	1.46	1.70	2.18	*15.—*
Asche, Holz-	*per 12 Tonnen*	*7.88*	*8.66*	*9.45*	*7.88*	*8.93*	*10.24*	—
Pott-	*„ 1/1 Faß*	*3.94*	*4.33*	*4.73*	*4.73*	*5.80*	*7.10*	—
	„ 2/2 „							
Blech	per 100 kg	1.46	1.70	1.94	1.46	1.70	2.18	—
Branntwein	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.94
Brunnen	„ 100 „	3.15	3.55	3.94	3.15	3.55	3.94	—
Bücher	„ 100 „	1.46	1.70	1.94	1.46	1.70	2.18	—
Farbe, blaue	„ 100 „	1.38	1.52	1.66	1.52	1.52	1.66	—
Garn, Lang- oder Kauf-	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.60
Getreide in Lasten außer Schelde-, Perl-, geschälte Gerste: Bohnen	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.—
Erbsen	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.—
Gerste	„ 100 „	1.11	1.30	1.48	—	—	—	0.88
Hafer	„ 100 „	1.19	1.45	1.70	1.33	1.57	1.82	0.81
Roggen	„ 100 „	1.13	1.28	1.43	1.20	1.35	1.65	0.81
Weizen	„ 100 „	1.16	1.30	1.44	1.23	1.37	1.64	0.85
Glas, Hohl-	*per Schiffsfuder*	—	—	—	—	—	—	*15.—*
Fenster-	*„ Kiste*	—	—	—	—	—	—	*1.50*
Hausgerät	*„ Fuder*	—	—	—	—	—	—	*15.—*
f) Kienrauch in 1/1, 1/2, 1/4 *Fäss.*	*„ 100 Stück*	*11.03*	—	—	*11.03*	—	—	—
gedämpft 1/1, 1/2, 1/4 „	*„ 100 „*	—	—	—	*11.81*	—	—	—
holländischer		*1.31*	—	—	*1.58*	—	—	—
1/4 dergl.		*1.05*	—	—	*1.58*	—	—	—
Braunschweiger, doppelt		*1.23*	—	—	*1.58*	—	—	—
ordinär		*0.88*	—	—	*1.05*	—	—	—
Wanfrieder		*0.88*	—	—	*1.05*	—	—	—
kl. Tönnchen		*0.18*	—	—	*0.35*	—	—	—
Buttjes		*0.09*	—	—	—	—	—	—
Knicker	per 100 kg	1.23	1.31	1.40	—	—	—	—
Kümmel	„ 100 „	1.46	1.70	1.94	1.46	1.70	2.18	—

Bremen-Minden (12) 22 Meilen = 164 km	Bremen—Celle 21 Meilen = 157 km			Bremen—Hannover 26 Meilen = 198 km			Münden—Wanfried 9 Meilen = 68 km
1770 [3])	1783 [4])			1783 [4])			1787 [5])
	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	
Mark	Mark			Mark			Mark
1.75	2.33	2.33	2.48	2.62	2.72	2.91	—
—	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	—
1.28	1.50	1.66	1.90	1.90	2.13	2.60	—
—	*1.68*	*1.96*	*2.22*	*2.22*	*2.49*	*3.32*	—
—	*0.94*	*1.26*	*1.40*	*1.12*	*1.40*	*1.68*	—
—	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	0.85
1.42	—	—	—	—	—	—	—
2.14	—	—	—	—	—	—	—
0.79	*0.55*	*0.65*	*0.74*	*0.69*	*0.83*	*0.97*	—
—	0.90	1.08	1.26	1.26	1.44	1.80	—
1.78	1.44	1.62	1.80	1.80	1.97	2.16	0.85
2.68	—	—	—	—	—	—	—

nach Bremen 1770, 1773/75, 1781 d).

Ware		(Münden—Bremen 30) 49 Meilen = 367 km						Minden—Bremen
		1873/75 [6])			1871 [1])			1770 [3])
		niedrig d)	mittel d)	hoch d)	niedrig d)	mittel d)	hoch d)	
		Mark			Mark			Mark
Leinen in Rollen	per 100 kg	1.75	1.92	2.10	1.75	1.98	2.28	1.67
„ sog. halben Packen	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	0.75
„ Bolten	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.87
feines in Kisten	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.78
hessisches	„ 100 „	—	—	—	1.22	1.75	1.85	—
Loh, Eichen-	*per Fuder*	—	—	—	—	—	—	*15.—*
Obst	„ *Leintonne*	—	—	—	—	—	—	*1.50*
	„ *Reistonne*	—	—	—	—	—	—	*0.75*
Öfen, eiserne	per 100 kg	—	—	—	—	—	—	1.07
Papier	„ 100 „	—	—	—	2.80	3.16	3.66	—
	per Packen	*1.40*	*1.49*	*1.58*	—	—	—	—
Schreib-	per 100 kg	—	—	—	—	—	—	1.49
Makulatur-	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.25
Schachtelfässer	„ 100 „	1.94	2.11	2.28	1.94	2.43	2.59	—
Schinken	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.06
Seife, weiße	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.60
Stahl	„ 100 „	1.30	1.46	1.63	1.30	1.63	1.94	—
Stärke, blaue und weiße	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.60
Tabak, Virginy	„ 100 „	2.04	2.13	2.22	1.58	1.71	1.84	—
Tiegel	„ 100 „	1.23	1.31	1.40	1.22	1.40	1.58	—
	per Fuder	*11.03*	*11.81*	*12.60*	*11.03*	*12.60*	*13.39*	—
Waid	per 100 kg	1.84	1.97	2.11	2.75	3.13	3.52	—
Wein	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.67
Wolle	„ 100 „	—	—	—	—	—	—	1.78
Nicht benannte Waren als schwere Waren u. Ballast	„ 100 „	0.97	1.13	1.30	1.13	1.37	1.63	—
Schwefel, Vitriol, Vitsbohnen, Weinstein, als trock. bzw. bessere u. leichte Waren, alle unbenannt. Kramwaren, Brem. Marktgut	p. 100 kg	1.46	1.70	1.94	1.46	1.70	2.18	1.60

Anmerkungen:

a) Sammlungen der Zolltarife der alten Weserzölle liegen im Bremer Staatsarchiv unter R. 9. q. 3. h. und im Archiv Coll. Sen. der Bremer Handelskammer im Schütting unter C. 69. Vgl. ferner folgende Druckschriften:

Verzeichnis, Wie die Zollen an der Weser, oberhalb Bremen biß Münden etc., auch zu Elsflethe, vnterhalb Bremen etc. erhoben werden, o. O. u. J. (16 . . .); Vollenkommene Collatio Beedes In der Deutung, welche nach Anweis. der Müntze, so damahls gewesen, als die Oldenb. Zoll-Rolle erst entworffen etc., von sich selber entstehet, Und In dehro an Oldenb. seiten nachmahls affectirten Mißdeutung. Mit der Hamelischen Zoll-Rollen Auch der Bremischen Accise Rollen. Zur untersuchung der von Chur-Fürstl. Collegio allein beliebten, Auch von R-Kays. Maytt. allein confirmirten Mitteilungen o. O. u. J. (16 . . .); Vollenk. Collatio Oldenb. Newerworb. Zoll-Rollen Mit der Stadt Bremen von Alters wolerlangten Accise-Rollen, o. O. u. J. (16 . . .); Vollenk. Collatio Oldenb. Zoll-Rollen, Mit der Hamelischen Zoll-Rollen, o. O. u. J. (16 . . .); Vollig Collatio Oldenb. Zoll-Rollen mit der Dreyischen Zoll-Rollen, o. O u. J. (16 . . .); Vollige Collatio Oldenb. Zoll-Rollen mit der Hamelischen Zoll-Rollen, o. O. u. J. (16 . . .); Eigentl. Specificatio, Wie der Oldenb. Zoll, in dero an Old. seiten affect. Mißdeut. verschied., ja bis 18 Ober-Weserische Zölle in gesampt übersteigen wolte, o. O. u. J. (16 . . .); Gantz vollige Collatio, Des weitl. Appendicis Oldenb. Zoll-Rollen mit der Hamelischen Zoll-Rollen vnd der bremischen Accise-Rollen, Bremen 1657; Richtige Fürstellung, Wie von einigen Wahren, welche nach Oldenb. Angeben, die Bremische Accise beschweren sollen, an Oldenb. Seiten, nicht weniger, sondern vielmehr praetendiret werde, als zu Bremen rechtmäßig hergebracht, o. O. u. J. (16 . . .); etc. G. Landau, Einiges über Weserzölle, Zeitschrift des Vereins für hessische Gesch., I. Bd., 1837, S. 167, 169 druckt den schaumburgischen Zolltarif von 1556 bezw. 1636 ab.

Sonst wurden an der Oberweser noch bezahlt: das Mastgeld, das Kommandantengeld zu Münden, Höxter, Hameln, Rinteln, Minden und Nienburg; das Schleusen-, Nebenanlage- und Schiffsgeld und der Jahrgulden zu Hameln; das Leinengeld zu Grohnde; das Bollwerksgeld zu Minden; das Hafen- oder Zeichengeld zu Petershagen; das Treibgeld für den Leinenzug mit Pferden etc. Vgl. a. Thilo Hampke, Die Kanalisierung d. Fulda v. Münden bis Cassel, Cassel 1895, S. 15; (Gothaische) Handlungszeitung, IV. Jg., 1787, S. 61 ff., 65 ff.; Die Hansestädte Lübeck und Bremen, ein Handbuch (Das gewerbfleißige Deutschland, X. Bd.), Leipzig und Ronneburg 1807, S. 367 ff.; E. Dünzelmann, Aus Bremens Zopfzeit, Bremen 1899, S. 29 ff. u. a.

Jeder ankommende und abgehende Schiffer ist gehalten, alle Abgaben während seiner Fahrt bis zum Bestimmungsorte zu übernehmen und zu entrichten, insbesondere die Zölle, Schleusen- und Treibgelder, die Kommandantengefälle, u. s. w. Die Hansestädte Lübeck und Bremen, e. Hdb. (D. gewerbfl. Dtschld. X), Leipzig und Ronneburg 1807, S. 346.

b) (1) S. 353 giebt zu 1799 6.14 Mark per 100 kg (dz) Bremen—Münden an. S. im übr. die Tabellen S. 348 ebenda.

c) Patje, K. Abriß der Fabriken-, Gewerbe- und Handlungs-Zust. i. d. Ch.-Braunschw.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796, S. 440 ff. giebt die Bergfracht Bremen—Hannover auf 1.54 bis 2.39 Mark per dz an.

d) Klein-Wasser ist an der Oberweser 1 Fuß und darunter an der Weserbrücke in Bremen, das gleich ist mit 4 Quartier ($^4/_4$) in Münden, trägt höchste Fracht, Mittelwasser ist 1 bis $1^1/_2$ Fuß in Bremen, gleich $^5/_4$ in Münden, Mittelfracht, hohes Wasser über $1^1/_2$ Fuß in Bremen, gleich $^6/_4$ in Münden, geringste Fracht. Für die Aller- und Leineschiffahrt ist ebenso 1 Fuß und darunter Klein-, 1—$1^1/_2$ Fuß Mittel-, über $1^1/_2$ Fuß hohes Wasser. Handelskammer in Bremen, Archiv Coll. Sen. C. 32. b. 1782. C. 32. a. 1783. 1 Fuß ist 29 cm. 1 Quartier $14^1/_2$ cm.

e) Tabak zahlte per 100 kg (dz) von den Vereinigten Staaten nach Bremen um diese Zeit 9.44 Mark bis 10.59 Mark, bis 1799 stieg die Fracht auf 28.32 Mark per dz, die Assekuranzprämie von $3^1/_2$ % bis auf 15 % vom Wert (ord. amerikanischer Blättertabak das kg von 36 Pfennig auf 2,22 Mark bis 2,58 Mark. Man konnte eine Zeitlang auf 1 kg Tabak 23 Pfennig Fracht rechnen. (Johann Smidt), Etwas über die Ursachen der letzten Handlungskrise und ihren Einfluß auf Bremen, Hanseatisches Magazin, hrsg. von dems., III. Bd.. Bremen 1800, S. 257.

f) Bei dieser Ware tritt keine Frachtänderung nach den Wasserständen ein, da sie leicht ist, und meist zum Verdecken gebraucht wird. (1)

[1]) Die Hansestädte Lübeck und Bremen, ein Handbuch (Das gewerbfl. Deutschland X), Leipzig und Ronneburg 1807, S. 348 ff. Die Bergfrachten reguliert zu Bremen 1782, Die Talfrachten laut Taxe vom 12. September 1781.

[2]) Archiv Coll. Sen. Handelsk. in Bremen, C. 32. b, 1782.

[3]) Archiv Coll. Sen. C. 32 b. Handelskammer in Bremen. Marckt-Schiff-Ordnung zur wöchentlichen Transportirung der Waaren und Kaufmannsgüter von Minden nach Bremen und von da wieder zurück, De Dato Berlin, den 16. November 1770, Minden, gedruckt durch Johan Augustin Enax, Königl. Hofbuchdrucker.

[4]) Arch. Coll. Sen. C. 32 a, 1783.

[5]) (Gothaische) Handlungs-Zeitung, Jahrg. 1787, S. 86.

[6]) Archiv Coll. Sen. Bremer Handelsk. C. 32. b. Tabelle derer unterm 7. July 1775 und 5. 8 bris 1773 verordneten Schifsfrachten.

Frachten der Deputations-Reiheschiffahrt auf der Oberweser, Aller und Leine von der Aufstellung des oberländischen Weserschiffahrtsregulativs 1814/15 an bis zum Erlaß der Weserschiffahrtsakte und der Modernisierung der Weserzölle 1824.

Bergfrachten Bremen-Münden [(31) 49 Meilen, 367 km] 1814[1]); Bremen (Hutbergen)-Münden [(31) 49 Meilen, 367 km], Karlshafen [(26) 43 Meilen, 323 km], Beverungen-Lauenförde 1815; Bremen-Celle (21 Meilen, 157 km) und Bremen-Hannover (26 Meilen, 198 km) 1815.

Tab. II	Frachten a) b)											
	Bremen-Münden etc. c)						Bremen-Celle			Bremen-Hannover		
	1814			1815			1815			1815		
Ware	Frachtsatz in Mark											
	niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)
*) Kaufmannsgüter, diverse:												
I. Hauptposition ..... per 100 kg	2 73	3.41	4.09	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. „ ..... „ 100 „	3.41	4.09	5.12	2.22	3.93	4.44	1 71	2.05	2.39	2.13	2.56	2.99
III. „ ..... „ 100 „	—	—	—	3.76	3.93	4.44	1.71	2.05	2.56	2.13	2.56	3.22
IV. „ ..... „ 100 „	—	—	—	4.09	4.61	5.12	1 89	2.22	2 73	2 36	2.79	3.42
V. „ ..... „ 100 „	—	—	—	4 44	4.94	5.45	—	—	—	—	—	—
VI. „ ..... „ 100 „	3.74	4.60	5.45	4.77	5.29	5.81	2.05	2.56	3.07	2.56	3.22	3.85
VII. „ ..... „ 100 „	4.09	5.12	6.14	5.12	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—
VIII. „ ..... „ 100 „	4.60	5.62	6.65	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Butter, Butjenter ..*per* $^1/_1$—$^{16}/_{16}$ *Tonnen*	*10.50*	*12.60*	*15.96*	*14.18*	*15.75*	*16 33*	*6.30*	*7.09*	*7.62*	*7.88*	*8.90*	*9.54*
Eisen, altes (in Lasten)..... per 100 kg	—	—	—	2.36	3.06	3.76	—	—	—	—	—	—
Farbholz in Stücken (in Lasten) „ 100 „	2.36	2.91	3.47	3.76	3.93	4.44	1.54	1.89	2.39	1.94	2.36	2.99
Fische, Heringe, Laberdan und Lachs (in Lasten) ..... „ 100 „	3.15	3.85	4.55	3.68	4.20	4.73	1.40	1.75	2.28	1.75	2.19	3.25
Neunaugen..... *per* $^3/_4$ *Tonne*	*6.30*	*7.88*	*9.45*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
per 100 kg	—	—	—	5.12	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—
Getränke, Bier, englisches ... „ 100 „	4.03	4.79	5 54	4.53	5 03	5.54	2.52	2.86	3.02	3.15	3.57	3.78
Branntwein, Arrak, Rum.. „ 100 „	4.98	5.52	6.36	4.98	5 54	6 10	2.44	3.32	3.50	3.92	4.15	4.38
Wein ..... „ 100 „	4.98	5.52	6.36	4.98	5.54	6.10	2 77	3.04	3.32	3.45	3.81	4.15
Essig, Bier-..... „ 100 „	3.32	4.15	4.98	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cider-..... „ 100 „	—	—	—	3.87	4.42	4 98	2.58	2.77	2.99	3 23	3.45	3.92
Wein-..... „ 100 „	4.15	4.08	5.80	4.42	4.98	5.54	3.00	3.15	3.42	3.74	3.93	4 28
Getreide (in Lasten) Bohnen .. „ 100 „	2.89	3 54	4.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erbsen ..... „ 100 „	2.89	3.54	4.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste ..... „ 100 „	3.15	3.89	4.60	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hafer ..... „ 100 „	2.91	3.63	4.36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leinsaat..... „ 100 „	2.80	3.15	3.50	2.28	2 98	3.68	1.26	1.58	1.89	1.58	1.97	2.36
Malz ..... „ 100 „	3.15	3.78	4.62	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rapssaat ..... „ 100 „	3.85	4,74	5.60	4.20	4.90	5.60	—	—	—	—	—	—
Roggen ..... „ 100 „	3.00	3 75	4.50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weizen ..... „ 100 „	3.01	3.70	4.38	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Glas, ordinäres, Fenster- .....*per Kiste*	—	—	—	—	—	—	*2 38*	*2.90*	*3.15*	*2.99*	*3.63*	*3.94*
Holz, Mahagoni- etc. ..... per 100 kg	3.41	4.09	5.12	4.44	4.94	5 45	1.54	2.03	2.39	1.94	2.56	2.99
Käse, ordinärer, Emder ...*per 100 Stück*	*25.50*	*31.50*	*37.80*	*34.65*	*37 80*	*40.95*	*14.18*	*17.33*	*18.90*	*17.73*	*21.67*	*30.63*
„ weißer ... „ *100* „	—	—	—	*37.80*	*40.95*	*44.05*						
Wracke .....per 100 kg	—	—	—	4.09	4.61	5.12	1.54	2.03	2.39	1.94	2 56	2.99
Kreide ..... „ 100 „	3.15	3.78	4.73	—	—	—	0.86	1.03	1.37	1.09	1.29	1.71
„ lose ..... „ 100 „	2.73	3.41	4.09	—	—	—	—	--	—	—	—	—
Leinen und Drell in Kisten.. „ 100 „	4 09	5.12	6.14	4.26	5.63	6.14	2.05	2.56	3.07	2.56	3.22	3.85
Matten .....*per 100 Stück*	—	—	—	*7.88*	*8.15*	*8.94*	—	—	—	—	—	—
per 100 kg	3.74	4.60	5.45	—	—	—	1.89	2.22	2.73	2.36	2.79	3.42
Öl, Baum- .... Sept. (1. Okt.) — März							2.68	2.84	3.15	3.35	3.54 (in Lasten) per 100 kg	3.94
(Vitriol-) . (1. Mai) per 100 kg	4.09	5.12	6.14	4.77	5.29	5.81	2.40	2.64	2.86	2.98	3.30 (in Tonnen) per 100 kg	3.58
Terpentin- April — Aug. „ 100 „	5.12	6.14	7.16	—	—	—						
Rüb-.....							2.05	2.56	3.07	2.56	3.22	3.85
Hanf- .... Sept. (1. Okt.) — März												
(1. Mai) per 100 kg	4.09	5.12	6.14	4.44	4.94	5.45	—	—	—	—	—	—
Lein- .... April — Aug. „ 100 „	4.60	5.62	6.65	5.12	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—

Tab. II (Schluß)

Ware	Frachten a) b) Bremen-Münden c) 1814 niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	Bremen-Münden c) 1815 niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	Bremen-Celle 1815 niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)	Bremen-Hannover 1815 niedriger d)	mittlerer d)	hoher d)
	Frachtsatz in Mark											
Papier.....*per Ballen zu 10 Ries*	—	—	—	—	—	—	*2.38*	*2.64*	*3 15*	*2.64*	*3.28*	*3.94*
per 100 kg	3.74	4.60	5.45	4.77	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—
Pech ..... „ 100 „	3.41	4.09	5.12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ in Lasten ..... „ 100 „	—	—	—	2.80	3.15	3.50	—	—	—	—	—	—
Pfeifen, Tabaks- ..... „ 100 „	3.74	4.60	5.45	4.44	4.94	5.45	3.16	3.51	4.20	3.86	4,37	5.32
Reis ..... „ 100 „	3.74	4.60	5.45	4.09	4 61	5.12	2.01	2.20	2.29	2.51	2.74	2.87
Rosinen ..... „ 100 „	3.74	4.60	5.45	4.44	4.94	5.45	2.05	2.56	3.07	2 56	3.22	3.85
per 1/1 oder 2/2 Tonnen	—	—	—	—	—	—	*2.11*	*2.64*	*3 15*	*2.64*	*3.28*	*3.94*
Schwefel .....per 100 kg	3.41	4.09	5.12	3.76	3.93	4.44	1.71	2.05	2.56	2.13	2.56	3.22
Seife, braune, in Lasten..... „ 100 „	4.58	5.73	6.87	3.15	3 54	3.94	1.94	2 32	2.70	2.41	2.90	3.38
Steingut ..... „ 100 „	4.09	5.12	6.14	4.77	5.29	5.81	1.93	2.10	2.45	2.41	2.63	3.07
Tabak, fabrizierter ..... „ 100 „	6.14	7.16	8.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ in Fässern unter 3 Ztr. „ 100 „	7.23	8.25	9.27	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Brief, allerlei..... „ 100 „	—	—	—	5.45	5.98	6.48	—	—	—	—	—	—
Teer, in Lasten..... „ 100 „	2.36	2.91	3.47	2.80	3.15	3.50	1.26	1.58	1.89	1.58	1.97	2.36
Tran, in Lasten (ult.) April bis August (ult. Sept.) ..... „ 100 „	3.36	4.20	5.04	3.78	4.20	4.62	1.68	2.10	2.52	2.10	2.63	3.15
„ Herings-, Sept. (1. Okt.) bis 6. März (1. Mai) ..... „ 100 „	3.94	4.73	5.51	4 20	4.73	5.25	2.52	3.15	3.79	3.15	3.96	4.74
Zinn ..... „ 100 „	3.74	4.60	5.45	4.44	4.94	5.45	1 89	2.22	2.56	2.36	2.65	2.79
Zitronen ..... *per Kiste*	*5.25*	*6.30*	*7.88*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
per 100 kg	—	—	—	4.77	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—
Zucker, Kandis- ..... *per Kiste*	—	—	—	—	—	—	*1.06*	*1.19*	*1.32*	*1.32*	*1.49*	*1.66*
per 100 kg	—	—	—	5.12	5.29	5.81	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen:

*) Die nachstehend angegebenen Waren verteilen sich nach den beifolgend in der Reihenfolge: Bremen—Münden 1814, 1815; Bremen—Celle—Hannover 1815 beigesetzten Zahlen auf die Hauptpositionen der Rubrik Diverse Kaufmannsgüter.

Alaun (Bremen—Münden: 1814: II, 1815: IV, Bremen—Celle und Bremen—Hannover 1815: IV); Amidam (—, VI; IV); Anis (—, VI; VI); Apothekerware (VII, VII; VI); Asche, Pott-, Wald- (II, IV; IV); Baumwolle und Baumwollenwaren (VIII, VII, VI); Bimstein (II, —; IV); Blaue (VII, VII; —); Blech, allerlei (—, V; IV); Blei und Hagel (II, I; II); Bleiweiß (II, V; IV) Bolus (II, II; —); Braunrot (II, —; III); Braunstein (II, IV; —); Brunnen in Kisten (—, VI; IV); Bücher (VII, VII; —); Butter in (anderen als Butjenter) Gebinden (—, VII; VI); Drogeriewaren (VII, VII; VI); Eisen und Eisenwaren, neu (II, II; III); Farbholz, gemahlen und geraspelt (VI, IV; VI); Farbe und Farbwaren, feinere (VII, VII; —); Federn, allerlei (VIII, VII; —); Fische, trockene in Packen (III, —; IV); Sardellen VII, VII; —); Fischbein (—, V; —); Fischleim (IV, —; IV); Flachs, Hanf (III, VI; III); Gewürz, allerlei (VII, VII; —); Glas, feines und Hohlglas (III, VII; VI); Glasscherben (—, III; —); Glätte, engl. (II, V; I); Graupen (III, —; VI); Grütze (III, —; —); Harz in Broden (II, IV; —); Häute, Büffel- (II, III; aus Indien IV); Ziegen-, kleinere aller Art (—, VI; —); Hede (II, III; —); hölzerne Waren (—, VII; VI); Honig (II, VI; VI); Hopfen (—, VII; —); Hörner (III, —; IV); Hornspitzen (III, VI; IV); Indigo (VII, VII; —); Ingwer (VII, VII; —); Kaffee (VII, VII; VI); Kappern (VII, VII; VI); Käse in Tonnen, feinerer in Kisten, lose in Körben (II, VI; VII); Knochen und Knochenwaren I, VI; —); Körke und Korkholz VII, VII; VI); Korinthen (III, V; VI); Kramgut, allerlei und ungenannte Materialwaren (VII, VII; VI); Krapp (III, VI; VI); Kreide, gemahlene (II, —; —); Kümmel (—, VI; IV); Kupfer (III, VI; —); Lack (III, VI; IV); Lakmus (—, —; VI); Lakritzen (vII, VII; VI; Leder, allerlei (VII, VII; VI); Lichte, allerlei (VII, VI; VI); Lorbeeren (—, —; VI); Lumpen (II, V; —); Mandeln (VII, VII; VI); Mehl (II, —; —); Mennige (III, V; IV); Obst, trockenes (—, V; IV); Ocker (I, —; —); Orangen, trockene (II. VII; —); Pfeffer und Piment (VII, —; VI); Pottloh (II, II; IV); Pflaumen (II, —; —); Salpeter (III, V; VI); Sämereien (—, V; —); Sand, span. (II, —; —); Schafbeine (II, III; —); Schmack (II, —; —); Seife, weiße (VI, VI; VI); Senf (VI, V; IV); Tabak, Karotten, Rollen und Rappee, Tabaksstiele (VI, VII; —); Tabaksblätter (VII, VI; —); Tabakstengel V, VI; II); Tabak; allerlei (—, —; VI); Talg (VI, V; IV); Terpentin (VI, V; VI); Vitriol, engl. (II, III; II); Wachs (VII, VII; VI); Weinstein (VI, V; VI), Wolle (VI, VII; IV); Wollenwaren (VII, VII; VI); Zichorien (—, VI; IV); Zucker, roher, Sand- (VI, VI; V), raffinierter (VIII, VII; VI).

a) Nicht mit eingerechnet in die Fracht sind 9 Pfennig per 100 kg (dz) sogenannte Schiffahrtsabgabe, Verladungskosten in Bremen für die Verwaltung der Weserschiffahrtsdirektion, die besonders zuzuschlagen sind (2). Die Schiffer entrichten von den bewilligten Frachten: die Weserzölle, das Schleusen-, Schiffs- und Kommandantengeld in Hameln, sowie dieses in dem zwischen Hannover und der Stadt Bremen im Jahre 1742 vollzogenen Rezesse bestimmt, und seitdem in Hameln gehoben worden ist, das Treibgeld für den Leinenzug mit Pferden, die bisherigen Zuschüsse für Reinigung der Gossen in der Weser. Oberländisches Weser-Schiffahrts-Regulativ vom 25. Aug. 1815, Abt. a, art. 18; vergl. Abt. b, art. 14 (2).

b) Für Jagdreisen: 1/6 Erhöhung bei niedriger und mittlerer Fracht (hohem und mittlerem Wasser), 1/5 Erhöhung bei höchster Fracht (niedrigem Wasser), gegen die Verpflichtung, in 16 Tagen in Münden zu liefern. Oberl. Weser-Schiff.-Regulativ vom 25. Aug. 1815, Abt. a, art. 17. Entsprechend auch für die übrige Weserfahrt, so Abt. b, art. 14, Abt. c, art. 14. Nach dem vierten Nachtrag vom 25. Febr. 1819, art. 10 wird 1/6 über die höchste regulativmäßige Fracht bewilligt in der Voraussetzung, daß der Schiffer die Fahrt nach Münden in 16 bis 18 Tagen zurücklegt (2).

c) Die gedruckten Tarife der beiden anderen Reiheschiffahrtsabteilungen der engeren Oberweser: nach Hameln, Thrane Bodenwerder, Holzminden und Höxter, und nach Minden, Vlotho, Erder und Rinteln, sowie Revisionen der nächsten Jahre s. (2)

d) Niedrigste Fracht, Wasserstand an der Weserbrücke in Bremen bei der Abfahrt über 4 Fuß, Mittelfracht 2—4 Fuß inkl., höchste 0—2 Fuß inkl. Oberländ. Weser-Schiffahrts-Regulativ vom 25. Aug. 1815, Abt. a, art. 13, Abt. b, art. 14, Abt. c, art. 14, Abt. d, art. 10 (2). Vergl. auch Stadtbibliothek in Bremen, Brem. b. 1141, 1; Arch. Coll. Sen. C 32 b, 1782, C 32 a, 1783. (Tabelle der Gildeschiffahrt, 1 Fuß ist gleich 29 cm).

[1]) Zusammengestellt aus dem Tarif im Archiv Coll. Sen. der Bremer Handelskammer C 33 I, vom April 1814.

[2]) Zusammengestellt aus dem Frachttarif der Bremen—Mündener und der Bremen—Celler und Hannoverschen Reihefahrt der Oberländischen Schiffahrtsdeputation, Anlage Nr. 2 und Nr. 7 zu dem Oberländischen Weser-Schiffahrts-Regulativ vom 25. August 1815. Sammlung Oberweserschiffahrt der Bremer Stadtbibliothek Brem. b. 1141.

Talfrachten Münden [(31) 49 Meilen, 367 km], Karlshafen [(26) 43 Meilen, 323 km], Beverungen, Lauenförde—Bremen (Hutbergen) 1815.

Tab. III Ware	Frachtsatz a) niedriger Mark	mittlerer Mark	hoher Mark
Leichte Waren, allerlei, als: Baumwolle, Kräuter, Mondierung; Nürnberger Waren; Wolle und Wollenwaren: Ziegen- und Bockfelle per 100 kg	2.86	3.33	3.81
Trockene Waren, allerlei, als: Anis; Apothekerwaren; Blech; Bücher; Drell; Eisen- und Eisenwaren; Foenum graecum; Garn; Graupen; Grütze; Harz; Hirse; Hörner; Korallen; Koriander; Kramgut; Kümmel; Kupfer; Leim; Linsen; Mehl; Nudeln; Pech; Porzellan; Puder: Pulver; Quecksilber; Samen, allerlei; Salmiak; Schneidemesser; Sensen; Stahl; Wacholderbeeren ..... per 100 kg	2.38	2.86	3.33
Schwere Waren, allerlei, als: Bimsstein; Bolus; Kollerfarbe; Marmeln oder Wackeln; Ocker; trockenes Obst; Vizebohnen; Vitriol; Zwetschen ..... per 100 kg	1.67	1.98	2.30
Getreide (in Lasten) als: Erbsen ..... „ 100 „	1.66	2.08	2.49
Gerste ..... „ 100 „	1.95	2.34	2.93
Hafer ..... „ 100 „	2.04	2.55	3.06
Roggen ..... „ 100 „	1.74	2.06	2.53
Weizen ..... „ 100 „	1.73	2.17	2.60
Brunnen ..... „ 100 „	4.15	4.98	5.80
Farbe, blaue ..... „ 100 „	1.64	2.04	2.45
Hagel ..... „ 100 „	1.43	1.90	2.22
Kienrauch, gedämpfter ..... (Faß) per 100 Stück	*11.62*	*11.62*	*11.62*
dopp. Braunschweiger ..... „ „ 100 „	*1.66*	*1.66*	*1.66*
holländischer ..... „ „ 100 „	*1.66*	*1.66*	*1.66*
ordinärer ..... „ „ 100 „	*1.38*	*1.38*	*1.38*
„ Braunschweiger ..... „ „ 100 „	*1.10*	*1.10*	*1.10*
kleine Tönnchens ..... „ 100 „	*0.37*	*0.37*	*0.37*
„ Büttchens ..... „ 100 „	*0.23*	*0.23*	*0.23*
Leinen, hannoversches ..... per 100 kg	2 21	2.77	3.32
hessisches ..... „ 100 „	2.22	2.84	3.32
Pfeifen, Tabaks- ..... „ 100 „	1.92	2.30	2 68
Tabak, hessischer ..... „ 100 „	2.10	2.63	3.15
Ton ..... per Fuder zu 100 Klumpen	*13.28*	*16.60*	*19.92*
Waid ..... per Faß von 8—10 Scheffel	*1.66*	*1.93*	*2.21*

a) Über die Zahlung von Zoll etc. durch die Schiffer siehe die Anmerk. zur Bergfahrt 1815.

[1]) Nach dem gedruckten Fracht-Tarif für die Reihe-Schiffahrt von Münden, Karlshafen etc., Beverungen, Lauenförde incl. nach Bremen, zweite Anlage des Oberländischen Weserschiffahrtsregulativs vom 25. August 1815. Sammlg. der Bremer Stadtbibl. Oberweserschiffahrt Brem b. 1141.

Talfrachten Celle (21 Meilen, 157 km) und Hannover (26 Meilen, 198 km) — Bremen 1815.[1])

Tab. IV Ware	Frachten Celle—Bremen Frachtsatz per 100 kg in Mark niedriger	mittlerer	hoher	Hannover—Bremen niedriger	mittlerer	hoher
Alle Kaufmannsgüter, außer Blei u. Vitriol (für diese beiden angegeben, wie bisher) per 100 kg	1 80	2.16	2.51	2 25	2.69	3.14
Getreide, als: Erbsen ..... „ 100 „	0.83	1.11	1.38	1.04	1.38	1.73
(in Lasten) Gerste ..... „ 100 „	1.07	1.37	1.56	1.27	1.71	1.95
Hafer ..... „ 100 „	1.15	1.41	1.66	1.44	1.76	2.08
Roggen ..... „ 100 „	0.87	1.11	1.27	1.03	1.38	1.58
Weizen ..... „ 100 „	0.87	1.16	1.44	1.08	1.44	1.81

[1]) Nach dem gedruckten Frachttarif der Reihefahrt von Bremen nach Celle und Hannover und vice versa der Oberländischen Schiffahrts-Deputation, Anlage Nr. 7 zu dem Oberländischen Weser-Schiffahrts-Regulativ vom 25. Aug. 1815. Samml. Oberweser-Schiffahrt der Bremer Stadtbibliothek, Brem. b. 1141.

Tab. V **Frachten der Oberweser-Reiheschiffahrt der Bremer Oberländischen Schiffahrtsdeputation per**

Von Bremen nach:			Minden [(12) 22 Meilen 164 km]			Vlotho [(14½) 25 Meilen 185 km]			Erder [(15) Meilen 189 km]			Rinteln [(16) Meilen 205 km]		
			Frachtsatz per 100 kg in Mark											
Ware		Jahr	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)
*) Waren zum vollen Weserzoll	1) c)	1825	1.76	2.02	2.28	1.94	2.19	2.45	2.36	2.63	2.89	2.36	2.63	2.89
	2) d)	—	1.58	—	—	1.67	—	—	2.28	—	—	2.36	—	—
	3) e)	1833	1.32	—	—	1.47	—	—	2.00	—	—	2.05	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	1.18	—	—	1.23	—	—	1.34	—	—	1.34	—	—
	6) h)	1853	0.89	—	—	0.95	—	—	1.06	—	—	1.18	—	—
*) Waren zum halben Weserzoll	1) c)	1825	1.50	1.76	2.02	1.76	2.02	2.28	2.02	2.28	2.54	2.02	2.28	2.54
	2) d)	—	1.41	—	—	1.56	—	—	1.94	—	—	2.02	—	—
	3) e)	1833	1.14	—	—	1.35	—	—	1.70	—	—	2.00	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	1.04	—	—	1.09	—	—	1.18	—	—	1.18	—	—
	6) h)	1853	0.76	—	—	0.81	—	—	0.92	—	—	1.04	—	—
*) Waren zum viertel Weserzoll	1) c)	1825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2) d)	—	1.32	—	—	1.47	—	—	1.76	—	—	1.85	—	—
	3) e)	1833	1.06	—	—	1.23	—	—	1.47	—	—	1.58	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	0.95	—	—	1.01	—	—	1.06	—	—	1.06	—	—
	6) h)	1853	0.68	—	—	0.73	—	—	0.84	—	—	0.95	—	—
*) Waren zum achtel Weserzoll	5) g)	1846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6) h)	1853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*) Waren zum vierundzwanzigstel Weserzoll	5) g)	1846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6) h)	1853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Getränke (Wein, Rum, Arrak, Branntwein, Essig)	1) c)	1825	1.66	1.94	2.21	1.89	2.17	2.39	2.21	2.49	2.77	2.21	2.49	2.77
	2) d)	—	1.66	—	—	1.75	—	—	2.09	—	—	2.21	—	—
	3) e)	1833	1.38	—	—	1.51	—	—	1.94	—	—	2.03	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	1.23	—	—	1.29	—	—	1.41	—	—	1.41	—	—
	6) h)	1853	0.94	—	—	1.00	—	—	1.11	—	—	1.23	—	—
Heringe und Laberdan bei Lasten	1) c)	1825	1.87	2.15	2.44	2.13	2.42	2.71	2.53	2.81	3.09	2.53	2.81	3.09
	2) d)	—	1.66	—	—	1.84	—	—	2.20	—	—	2.36	—	—
	3) e)	1833	1.49	—	—	1.66	—	—	2.03	—	—	2.19	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	1.17	—	—	1.22	—	—	1.33	—	—	1.33	—	—
	6) h)	1853	0.89	—	—	0.95	—	—	1.06	—	—	1.17	—	—
Leinsamen bei Lasten	1) c)	1825	0.94	1.05	1.26	1.08	1.24	1.40	1.27	1.43	1.61	1.27	1.43	1.60
	2) d)	—	0.83	—	—	0.94	—	—	1.19	—	—	1.26	—	—
	3) e)	1833	0.72	—	—	0.86	—	—	1.11	—	—	1.14	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	0.65	—	—	0.68	—	—	0.73	—	—	0.73	—	—
	6) h)	1853	0.44	—	—	0.53	—	—	0.58	—	—	0.67	—	—
Teer und Pech bei Lasten	1) c)	1825	1.46	1.72	1.98	1.67	1.94	2.19	1.93	2.23	2.49	1.93	2.23	2.49
	2) d)	—	1.25	—	—	1.41	—	—	1.77	—	—	1.84	—	—
	3) e)	1833	1.14	—	—	1.30	—	—	1.52	—	—	1.65	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	0.93	—	—	0.98	—	—	1.05	—	—	1.05	—	—
	6) h)	1853	0.68	—	—	0.73	—	—	0.83	—	—	0.93	—	—
Tran bei Lasten	1) c)	1825	1.72	1.99	2.25	1.96	2.22	2.49	2.34	2.63	2.86	2.34	2.63	2.86
	2) d)	—	1.61	—	—	1.75	—	—	2.15	—	—	2.35	—	—
	3) e)	1833	1.40	—	—	1.54	—	—	2.00	—	—	2.14	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	1.17	—	—	1.22	—	—	1.33	—	—	1.33	—	—
	6) h)	1853	0.89	—	—	0.95	—	—	1.06	—	—	1.12	—	—
Rapssaat bei Lasten	1) c)	1825	1.50	1.78	2.03	1.72	1.98	2.25	2.03	2.29	2.55	2.03	2.29	2.55
	3) e)	1833	1.18	—	—	1.25	—	—	1.58	—	—	1.19	—	—
	4) f)	1839	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	5) g)	1846	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6) h)	1853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seife	2) d)	—	1.94	—	—	2.10	—	—	2.32	—	—	2.41	—	—

100 kg in Mark nach der Modernisierung der Weserzölle, in den Jahren 1825, 1833, 1839, 1846, 1853 [1]) a).

Oldendorf [(17½) Meilen 225 km]			Hameln [(18) 31 Meilen 233 km]			Thrane und Bodenwerder [(21) Meilen 256 km]			Holzminden [(23½) Meilen 287 km]			Höxter [(24) Meilen 299 km]			Karlshafen [(26) 43 Meilen 323 km]			Münden [(31) 49 Meilen 367 km]		
Frachtsatz per 100 kg in Mark																				
niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)	niedriger b)	mittlerer b)	hoher b)
—	—	—	2.81	3.07	3.33	3.24	3.60	3.95	3.51	3.86	4.20	3.60	3.95	4.29	3.95	4.46	4.99	3.95	4.46	4.99
—	—	—	2.85	—	—	3.29	—	—	3.51	—	—	3.60	—	—	3.08	—	—	3.11	—	—
—	—	—	2.69	—	—	3.27	3.63	3.98	3.51	3.86	4.20	3.60	3.95	4.29	3.11	3.64	4.17	3.11	3.64	4.17
—	—	—	2.15	2.36	2.62	2.39	2.73	3.06	2.50	2.84	3.17	2.90	3.23	3.57	2.55	3.05	3.55	2.55	3.05	3.55
1.85	—	—	1.99	2.22	—	2.36	2.70	—	2.42	2.76	—	2.36	2.70	—	2.45	2.78	—	2.59	2.92	—
1.46	—	—	1.73	—	—	2.15	—	—	2.17	—	—	2.17	—	—	—	2.06	—	2.28	—	—
—	—	—	2.45	2.72	2.98	2.72	3.07	3.42	2.89	3.24	3.60	2.98	3.33	3.68	3.24	3.77	4.29	3.24	3.77	4.29
—	—	—	2.41	—	—	2.76	—	—	2.94	—	—	3.02	—	—	2.63	—	—	2.67	—	—
—	—	—	2.22	—	—	2.75	3.10	3.45	2.92	3.27	3.63	3.01	3.36	3.71	2.67	3.20	3.72	2.67	3.20	3.72
—	—	—	1.82	2.05	2.31	2.17	2.50	2.84	2.20	2.53	2.87	2.50	2.84	3.18	2.14	2.64	3.15	2.25	2.76	3.26
1.68	—	—	1.76	2.00	—	2.14	2.48	—	2.15	2.45	—	2.36	2.70	—	2.10	2.43	—	2.22	2.56	—
1.32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2.23	—	—	2.50	—	—	2.67	—	—	2.67	—	—	2.40	—	—	2.45	—	—
—	—	—	3.12	—	—	2.48	2.83	3.19	2.66	3.01	3.36	2.66	3.01	3.36	2.45	2.98	3.51	2.45	2.98	3.51
—	—	—	1.76	2.00	2.25	2.06	2.39	2.73	2.15	2.45	2.78	2.28	2.61	2.95	1.96	2.45	2.95	2.15	2.62	3.12
1.60	—	—	1.65	1.90	—	2.03	2.36	—	1.99	2.31	—	1.93	2.25	—	1.93	2.25	—	2.06	2.39	—
1.23	—	—	1.40	—	—	1.79	—	—	1.65	—	—	1.65	—	—	1.65	—	—	1.88	—	—
—	—	—	1.60	1.85	—	1.99	2.31	—	1.90	2.22	—	1.85	2.16	—	1.85	2.16	—	1.99	2.31	—
—	—	—	1.34	—	—	1.74	—	—	1.57	—	—	1.57	—	—	1.57	—	—	1.79	—	—
—	—	—	1 57	1.82	—	1.96	2.28	—	1.88	2.20	—	1.82	2.14	—	1.79	2.15	—	1.93	2.25	—
—	—	—	1.32	—	—	1.71	—	—	1.51	—	—	1.51	—	—	1.51	—	—	1.74	—	—
—	—	—	2.72	2.95	3.23	3.14	3.49	3.87	3.32	3.68	4.06	3.41	3.78	4.15	3.82	4.32	4.84	3.82	4.32	4.84
—	—	—	2.63	—	—	3.09	—	—	3.32	—	—	3.36	—	—	2.92	—	—	2.91	—	—
—	—	—	2.40	—	—	3.09	3.41	3.73	3.32	3.64	3.96	3.36	3.69	4.01	2.91	3.41	3.92	2.91	3.41	3.92
—	—	—	1.88	2.13	2.40	2.31	2.65	2.93	2.40	2.71	3.0	2.74	3.05	3.51	2.31	2.81	3.45	2.31	2.81	3.45
1.94	—	—	1.83	2.05	—	2.28	2.61	—	2.13	2.43	—	2.18	2.49	—	2.24	2.55	—	2.36	2.66	—
1.52	—	—	1.64	—	—	2.12	—	—	2.12	—	—	2.12	—	—	2.00	—	—	2.12	—	—
—	—	—	3.03	3.37	3.60	3.51	3.89	4.27	3.75	4.13	4.33	3.84	4.22	4.60	4.27	4.84	5.40	4.27	4.84	5.40
—	—	—	2.81	—	—	3.30	—	—	3.50	—	—	3.55	—	—	3.06	—	—	3.10	—	—
—	—	—	2.68	—	—	3.30	3.65	4.00	3.50	3.85	4.20	3.57	3.92	4.27	3.11	3.63	4.16	3.11	3.63	4.16
—	—	—	2.11	2.36	2.61	2.42	2.75	3.08	1.45	2.78	3.11	1.86	3.19	3.53	2.43	3.04	3.54	2.43	3.04	3.54
1.83	—	—	1.97	2.22	—	2.36	2.69	—	2.42	2.75	—	2.36	2.69	—	1.45	2.78	—	2.58	2.92	—
1.45	—	—	1.72	—	—	2.11	—	—	2.17	—	—	2.17	—	—	2.06	—	—	2.28	—	—
—	—	—	1.51	1.67	1.83	1.70	1.90	2.14	1.82	2.04	2.26	1.85	2.06	2.28	2.03	2.36	2.68	2.03	2.36	2.68
—	—	—	1.50	—	—	1.72	—	—	1.84	—	—	1.87	—	—	1.64	—	—	1.59	—	—
—	—	—	1.43	—	—	2.22	1.92	2.14	1.06	2.06	2.28	1.87	2.09	2.30	1.59	1.85	2.12	1.59	1.85	2.12
—	—	—	1.17	1.33	1.48	1.36	1.57	1.74	1.38	1.59	1.80	1.56	1.77	1.98	1.33	1.65	1.96	1.41	1.72	2.04
1.04	—	—	1.13	1.29	—	1.34	1.55	—	1.31	1.51	—	1.29	1.50	—	1.31	1.52	—	1.39	1.60	—
0.83	—	—	0.94	—	—	1.18	—	—	1.09	—	—	1.09	—	—	1.09	—	—	1.29	—	—
—	—	—	2.34	2.60	2.85	2.63	2.99	3.33	2.85	3.18	3.52	2.87	3.22	3.56	3.31	3.67	4.18	3.31	3.67	4.18
—	—	—	2.18	—	—	2.49	—	—	2.67	—	—	2.70	—	—	2.36	—	—	2.30	—	—
—	—	—	2.00	—	—	2.49	2.81	3.12	2.67	2.98	3.25	2.70	3.02	3.51	2.30	2.70	3.09	2.30	2.70	3.09
—	—	—	1.63	1.85	2.08	1.98	2.28	2.58	2.00	2.30	2.60	2.26	2.56	2.86	1.93	2.38	2.83	2.03	2.48	2.93
1.50	—	—	1.58	1.80	—	1.93	2.23	—	1.90	2.20	—	1.85	2.15	—	1.89	2.19	—	2.00	2.30	—
1.18	—	—	1.35	—	—	1.70	—	—	1.65	—	—	1.65	—	—	1.65	—	—	1.85	—	—
—	—	—	2.80	3.06	3.33	3.24	3.60	3.94	3.46	3.81	4.16	3.54	3.89	4.24	3.94	4.46	4.99	3.94	4.46	4.99
—	—	—	3.70	—	—	3.31	—	—	3.51	—	—	3.60	—	—	3.06	—	—	3.11	—	—
—	—	—	2.63	—	—	3.31	3.66	4.01	3.51	3.86	4.21	3.60	3.95	4.30	3.11	3.63	4.16	3.11	3.63	4.16
—	—	—	2.11	2.36	2.61	2.39	2.72	3.06	2.50	2.83	3.17	3.89	3.22	3.56	2.54	3.04	3.54	2.54	3.04	3.54
1.83	—	—	1.97	1.89	—	2.36	2.67	—	2.42	2.75	—	2.36	2.70	—	2.44	2.78	—	2.58	2.92	—
1.44	—	—	1.72	—	—	2.11	—	—	2.17	—	—	2.17	—	—	2.06	—	—	2.28	—	—
—	—	—	2.41	2 67	2.93	2.71	3.06	3.41	2.92	3.27	3.62	2.95	3.30	3.65	3.24	3.76	4.26	3.24	3.76	4.26
—	—	—	2.10	—	—	2.48	2.83	3.18	2.66	3.01	3.36	2.66	3.01	3.36	2.46	2.98	3.50	2.46	2.98	3.50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1.81	2.06	—	2.03	2.36	—	2.08	2.42	—	2.03	2.53	—	1.92	2.25	—	2.06	2.39	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2.77	—	—	3.25	—	—	3.35	—	—	3.45	—	—	2.96	—	—	3.09	—	—

Anmerkungen:

*) Für die folgenden Waren wurde in der Weserschiffahrtsakte § 17, ferner §§ 18 und 19, in dem Schlußprotokoll vom 21. Dez. 1825 Art. V. und dem Schlußprotokoll vom 16. August 1839 art. 4 und 5 die Ermäßigung in den nachstehend in der Reihenfolge der Vereinbarungen angegebenen Verhältnissen ausgesprochen (in den Klammern ist zugleich in den Buchstaben und römischen Ziffern die Klasse der Eisenbahnbeförderung für die Anschlüsse 1853 unten angegeben:)

Alaun —, 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Anis —, 1/2, 1/2; Asche, Perl-, Pott-, Waid- —, 1/4, 1/4 [b III]; Asche, unausgelaugte, 1/4, 1/8, 1/8 [a I A, b II]; Asche, ausgelaugte, 1/24, 1/24, 1/24 [b II]; Aschenkalk 1/4, 1/4, 1/4 [b II]; Austern- und Muschelschalen 1/24, 1/24, 1/24; Bäume zum Verpflanzen, 4 1/2 Pfennig pro Schock an jeder passierten Erhebungsstelle, dito, 1/24 [b III]; Blech, Eisen- 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Blei —, 1/4, 1/4 [a II r]; Bleierz 1/2, 1/4, 1/8 [a I B]; Blut 1/2, 1/2, 1/2 [b II]; Bohnen außer Vitsbohnen 1/4, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Bolus 1/2, 1/4, 1/8 [b II]; Bomben —, 1/4, 1/4; Borsten —, 1/4, 1/4; Braunstein 1/2, 1/4, 1/4 [a I B, b II]; Dachschiefer 1/8, 1/24, 1/24 [a II A, c II]; Draht, Eisen- —, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Eichenborke, ganze und gemahlene, 1/4, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Eier 1/2, 1/2, 1/2; Eisenwaren, talwärts —, 1/2, 1/2 [a II B]; Eisen, Stab- und Guß- —, 1/4, 1/4 [a II B, a I B, b II]; Gußwaren, eiserne —, 1/2, 1/4 [a II B, b II]; Eisen, altes 1/2, 1/8, 1/8 [a I B, b II]; Eisen, Roh- und Bruch- —, —, 1/8 [a I B, b II]; Erbsen 1/4, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Erze, mit Ausschluß von (Bleierz), Galmei und Zinnober 1/2, 1/2, 1/8; Essig, inländischer —, 1/2, 1/2; Farbehölzer —, 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Farbenerden —, 1/2, 1/8 [a II B, b II]; Fische, lebendige und grüne 1/2, 1/2, 1/2; Flaschenkeller —, 1/24, 1/24; Garn, leinenes —, 1/2, 1/4; Gartengewächse, mit Ausnahme von Sämereien, Bohnen, Vitsbohnen und Kartoffeln 1/2, 1/2, 1/2; Getreide aller Art 1/4, 1/4, 1/4 [a II A, b II]; Hohlglas, grünes und Apothekerglas 1/4, 1/4, 1/4; Glas aller Art, inländisches —, 1/4, 1/4; Glasgalle 1/2, 1/4, 1/4; Glasscherben 1/24, 1/24, 1/24 [b III]; Glätte —, 1/4, 1/4 [a II B]; Graupen —, 1/4, 1/4; Gras 1/4, 1/4, 1/8; Gries —, 1/4, 1/4; Grütze —, 1/4, 1/4; Harz —, 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Heu 1/4, 1/8, 1/8; Hirse —, 1/4, 1/4 [a II A, b II]; Holz, alles inländische (nordeuropäische) Bau- und zugeschnittene Nutzholz [a II A, a II B, b II] (mit Ausnahme von Langholz), von welcher Gattung es sein mag, z. B. Eichen-, Buchen-, Tannen-, Föhren-, Birken-, Eschen-, Erlen-, Espen-, Linden-, Pappel-, Weiden-, Kirsch-, Nuß-, Birn-, Pflaumenbaumholz, mit Ausnahme der Brenn-, Busch- und Faschinenhölzer und dergl. (die ausländischen Holzarten für Tischler [a II A, b II] unterliegen dem vollen Normalsatz) 1/4, 1/8, 1/8; Holz, Kisten- (z. B. Kandis-)Bretter —, 1/8, 1/8; Holz, Brennholz in Faden oder Klaftern [a I B, b II], Bandholz zu Braubottichen und Tonnenbändern, Rutenholz zu Körben und dergl. Flechtwerk, Birkenbesen und Heidbesen 1/8, 1/24, 1/24 [b II]; Holz, Busch- und Faschinenholz zu Wasserbauten und Zäunen, Schlagt- und Zaunpfähle 1/24, 1/24, 1/24 [b III]; Holzwaren, grobe 1/4, 1/8, 1/8 [b II]; Irdene Ware, ordinäre 1/2, 1/4, 1/8 [b II]; Kalk und Gips 1/8, 1/8, 1/8 [a II B, a I B, b II]; Kanonen —, 1/4, 1/4; Kartoffeln 1/4, 1/4, 1/8 [a II A, b II]; Kienruß —, 1/2, 1/2 [b III]; Kisten und Fustagen, leere 1/4, 1/4, 1/4 [b II]; Knicker 1/2, 1/4, 1/8 [a II B]; Kohlen, Braun- und Stein- 1/24, 1/24, 1/24 [a I A, b II, b II*]; Kreide, ganze und gemahlene 1/2, 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Kugeln, eiserne —, 1/4, 1/4; Kümmel —, 1/2, 1/2; Leinsamen 1/2, 1/2, 1/2 [a II A, b II]; Leinwand, inländische —, 1/2, 1/2 [a II B z.T., b II z.T.]; Linsen —, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Malz 1/4, 1/4, 1/4 [b II]; Marmor, roher —, 1/4, 1/4 [b II]; Mehl —, 1/2, 1/4 [b II]; Mennige —, 1/4, 1/4 [b II]; Mergel 1/24, 1/24, 1/24 [c II]; Metallerden —, 1/4, 1/4 [b II]; Milch 1/2, 1/2, 1/2; Mist und Dünger 1/24, 1/24, 1/24 [c II]; Mörser, Bomben-, 1/4, 1/4; Muschelkalk 1/4, 1/4, 1/4 [c II]; Obst, grünes 1/2, 1/4, 1/4; Obst, trockenes —, 1/2, 1/2 Ocker 1/2, 1/4, 1/8 [b II]; Ölkuchen 1/8, 1/8, 1/8 [b II]; Packmatten von Schilf und Bast 1/8, 1/8, 1/8 [b II]; Pech 1/2, 1/2, 1/2 [b II]; Pfeifenerde 1/4, 1/8, 1/24 [b II]; Pfeifen, irdene 1/2, 1/4, 1/8 [b II*] Pottloh —, 1/4, 1/4 [a II B, b II]; Rapssaat und alle Rübölkörner 1/2, 1/4, 1/4 [a II A, b II]; Salz, inländisches Küchen- —, 1/2, 1/2 [a I B, b II]; Sand, nebst Grand, Kies und aller gemeinen Erde 1/24, 1/24, 1/24 [a I B, c II]; Schilf- und Dachrohr 1/4, 1/4, 1/4; Schmelztiegel 1/2, 1/4, 1/8 [b II*]; Schmirgel 1/2, 1/2, 1/2 [b II]; Schwefel, roher (Schwefelerde) —, —, 1/4 [a II B, b II]; Seegras —, 1/4, 1/4; Soda —, 1/8, 1/8 [a II B, b II, c II]; Stahl —, —, 1/4 [a II B, b II]; Stärke —, 1/2, 1/2; Steine, gebrannte Mauer- und Ziegelsteine [a I B, a II A, b II], Mühl-, Schleif- und Sollinger Steine [a II B, b II, c II], auch aus gemeinem inländischem Material gefertigte steinerne Kümpe, Tröge, Krippen, Leichensteine und dergleichen 1/8, 1/24, 1/24; Steine, behauene und unbehauene inländische Bruch- und Feldsteine aller Art 1/24, 1/24, 1/24 [a II B, a I B z. T., b II]; Stroh 1/4, 1/8, 1/8; Stuhlrohr —, 1/2, 1/2; Teer 1/2, 1/2, 1/2 [a II B, b II, c II]; Ton 1/4, 1/8, 1/24 [a I B, b II, b II*]; Torf 1/24, 1/24, 1/24 [a I B, b II]; Traß 1/4, 1/8, 1/24 [a I B, b II]; Trippel 1/9, 1/2, 1/2 [b II]; Vitsbohnen —, 1/2, 1/2 [a II B, b II]; Wacholderbeeren 1/2, 1/8, 1/8 [b II]; Wicken 1/4, 1/4, 1/4 [b II]; Zement 1/4, 1/8, 1/24 [b II]; Zink in Blöcken —, —, 1/8 [a II B]; Zuckererde (Zuckerschaum) 1/4, 1/8, 1/24; Zunder und Feuerschwamm 1/2, 1/2, 1/2. Lebendige vierfüßige Tiere kosten an jeder passierten Weserzollstätte nach der Weserschiffahrtsakte von 1823 und dem Schlußprotokoll von 1825 4 1/2 Pfennig pro Stück, lebende Vögel 1 Pfennig pro Stück, nach dem Schlußprotokoll von 1839 werden sie von Verzollung frei. Leer passierende Schiffe, auch die neuen und zum Verkauf bestimmten, sind nach der Weserschiffahrtsakte frei, 1825 wird auch noch dazu ausgesprochen, daß die im Manifest nicht angegebenen Reise-Viktualien der Schiffer in verhältnismäßigen Quantitäten, und die zum Verdeck (Zelt) eines Fahrzeugs einmal zugerichteten Bretter als zum Schiffsgerät gehörig, bezw. die zur Bedeckung der Ladung nötigen losen Bretter, 1 Schock bei Schiffen unter 15 Reg.-To., 2 Schock bei Schiffen von 15—38 Reg.-To., 2 1/2 Schock bei Schiffen von 38 Reg.-To. Ladefähigkeit und darüber, frei sind.

a) Der volle Weserzoll wurde in der Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823, § 15 bezw. in dem Schlußprotokoll der Revisionskommission vom 21. Dezember 1825, Art. III auf 2.27 Mark per 100 kg (dz) [6.19 Pfennig per tkm] bezw. 1.71 Mark per 100 kg (dz) [4.66 Pfennig per tkm] für die Gesamtstrecke normiert, betrug demnach nach dem Schlußprotokoll vom 21. Dezember 1825 drei Viertel des ursprünglich am 10. September 1823 vorgesehenen Satzes, der sich gegen allgemeine Proteste nicht halten ließ. An diesem Gesamtsatz waren Preußen mit 43 bezw. 32 Pfennig, Hannover mit 91 bez. 68 Pfennig, Kurhessen mit 30 bezw. 22 Pfennig, Braunschweig mit 11 bezw. 9 Pfennig, Lippe mit 9 bezw. 7 Pfennig, Bremen mit 43 bezw. 33 Pfennig per 100 kg (dz) beteiligt. Diese Zollquoten waren folgendermaßen auf die einzelnen Zölle verteilt:

Bremisch Bremen	43	bezw. 33	Pfennig
Hannoversch { Dreye, Stolzenau }	41	„ 31	„
Preußisch Minden	26	„ 19	„
Lippisch Erder	9	„ 7	„
Kurhessisch Rinteln	19	„ 14	„
Hannoversch Hameln	28	„ 21	„
Braunschweigisch Holzminden	12	„ 9	„
Hannoversch Lauenförde { Ohsen, Grohnde, Polle }	21	„ 16	„
Preußisch Beverungen	17	„ 13	„
Kurhessisch Gießelwerder	11	„ 8	„
Summa	227	„ 171	„

Die Weserzölle treten in den Dienst der staatlichen bezw. zollbündischen Handelspolitik durch Erlaß oder Restituierung an der eigenen Quote.

Für Waren zum vollen Weserzoll wurde 1824 nach Münden bezahlt 1.87 Mark (Arch. Coll. Sen. C. 33 II, 1824) 1828 1.40 Mark per 100 kg (dz) (Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 2 a, 1828). 1831 bezahlte man für Waren zum vollen Weserzoll nach Münden und Karlshafen 1.40 Mark, nach Hameln 78 Pfennig, nach Minden 44 Pfennig per 100 kg (Bremer Staatsarchiv R. 9. o 1831).

1832 wurden nach Münden die oben aufgestellten bremischen, preußischen, lippischen, kurhessischen und braunschweigischen Weserzollquoten im Betrage von 1.03 Mark per 100 kg Gut zum vollen Weserzoll bezahlt, von der hannoverschen Weserzollquote jedoch 3/4 restituiert, 52 von 68 Pfennig, falls die Waren über Kassel oder auf der Werra aus- und eingingen, um dadurch Karlshafen und die neue kurhessisch-preußische Konstellation zu bekämpfen, insgesamt also 1.19 Mark. (Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 3. d. 1. d, 1832.) Nach Minden bezahlte man 1832 den Zoll in Bremen und den hannoverschen Zoll in Dreye, nach dem ursprünglichen Ansatz der Weserschiffahrtsakte vom 10. Sept. 1823 43 Pfennig in Bremen, 41 Pfennig in Dreye, zusammen 84 Pfennig, durch das Schlußprotokoll vom 21. Dez. 1825 herabgesetzt auf 3/4, also 63 Pfennig (Bremer Staatsarchiv R. 20. b. f. 2, 1832.)

Während des Gegensatzes Zollverein—Steuerverein erließen beide Kombinationen ihre Weserzölle den nach ihren Plätzen bestimmten Waren und erhoben sie für die nach ihren Konkurrenzplätzen bestimmten, die der anderen Kombination angehörten, so daß vor dem Übertritt Braunschweigs zum Zollverein die preußisch-hessisch-lippischen Zölle für die braunschweigisch-hannoverschen Plätze, die braunschweigisch-hannoverschen Zölle für die preußisch-hessisch-lippischen Plätze erhoben wurden, nach dem Übertritt Braunschweigs die preußisch-hessisch-lippisch-braunschweigischen Zölle für Hannover, die hannoverschen für den Zollvereinsverband incl. Braunschweig erhoben wurden. Es kamen demnach zur Erhebung:

zwischen Bremen und Hannoversch-Münden . . . . . 61 bezw. 70 Pfennig
nämlich: preußischer Zoll: zu Minden und Beverungen . . . . . 32 „
lippischer Zoll: zu Erder . . . . . 7 „
kurhessischer Zoll: zu Rinteln und Gießelwerder . . . . . 22 „
dazu nach Braunschweigs Übertritt zum Zollverein:
braunschweigischer Zoll: zu Holzminden . . . . . 9 „
zwischen Bremen und Höxter—Karlshafen . . . . . 77 bezw. 68 „
nämlich: hannoverscher Zoll: zu Dreye—Stolzenau . . . . . 31 „
„ „ zu Hameln . . . . . 21 „
„ „ zu Ohsen . . . . . $5^1/_2$ „ } oder zu Lauenförde
„ „ zu Grohnde . . . . . $5^1/_2$ „ }
„ „ zu Polle . . . . . 5 „ }
dazu braunschweigischer Zoll: zu Holzminden, bis Braunschweig übertrat . . . . . 9 „
zwischen Bremen und Holzminden . . . . . 39 bezw. 68 Pfennig
nämlich: vor Braunschweigs Übertritt wie in der folgenden Aufstellung für Hameln—Bodenwerder, nach seinem Übertritt wie in der vorgehenden für Höxter.
zwischen Bremen, Hameln und Bodenwerder . . . . . 39 Pfennig
nämlich: preußischer Zoll: zu Minden . . . . . 19 „
lippischer Zoll: zu Erder . . . . . 7 „
kurhessischer Zoll: zu Rinteln . . . . . 14 „
zwischen Bremen, Preuß.-Minden, Vlotho, Erder und Rinteln . . . . . 31 „
nämlich: hannoverscher Zoll: zu Dreye und Stolzenau . . . . . 31 „

Bremen hat den Weserzoll nicht erhoben, wenn die Waren von dem Oberlande nach Bremen bestimmt waren oder von Bremen nach dem Oberlande abgeladen wurden. Es trat dann die Wertverzollung für in Bremen umgesetztes Eigenhandelsgut ein. Transitzoll zu Lande und Weserzoll für das nicht für bremische Rechnung laufende durchgehende Gut wurden in Bremen gleichgemacht. Der bremische Weserzoll kam fast gar nicht zur Erhebung, da sehr wenig Gut direkt auf der Weser durch Bremen ging, sondern meist im Umschlag, per Achse und über bremische Läger ging. Vergl. dazu die Literatur und Quellen der Geschichte des Strom- und Landzollwesens in meiner Darstellung des Bremischen Binnenverkehrs in der Zeit des großen Frachtfuhrverkehrs, Bremen, Verlag Franz Leuwer, S. 198 ff., 223 ff., ferner den Aufsatz von Arnold Duckwitz für Bürgermeister Smidt niedergeschrieben, März 1838: Was kann Bremen für den deutschen Zollverein seyn, den Brief Arnold Duckwitzs an den Bremer Kaufmann J. A. Droege als Abgeordneten der Nationalversammlung vom 7. Juli 1848 in den Papieren des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen; H. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 34.

Nach den Berichten der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt zu Hameln 1845, Seite 20, 21 beträgt der Weserzoll ein Achtel der hohen Dampfschiffsfracht, durch die Kontrolle, Manifeste wird er zu einem Viertel der Fracht erhöht, der Weserzoll allein ohne diese Kosten beträgt bei den niedrigen Frachtschifferfrachten drei Siebtel bis zwei Fünftel der Frachtgelder. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., 1854, S. 33 rechnet ein Drittel der Fracht auf die Zölle.

Die in Aussicht genommenen Schiffahrtsabgaben auf der Weser, Aller, Fulda und Werra des Zweckverbandes für das Weserstromgebiet wurden in der am 27. November 1906 im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgehaltenen Konferenz der Weserschiffahrtsinteressenten auf durchschnittlich 0.05 Pfennig vom Tonnenkilometer normiert. (Vgl. a. Brem. Binnenverk., S. 208.)

b) Nach dem Revidierten Regulativ der oberen Weser-, Aller- und Leine-Schiffahrt, Bremen vom 1. April 1822, Abt. I, art. 25, Abt. II, art. 14, Abt. III, art. 15, Abt. IV, art. 11 (1) wird die niedrigste Fracht bei einem Wasserstande von über 4 Fuß an der Weserbrücke in Bremen bei der Abfahrt, Mittelfracht bei 2 bis 4 Fuß incl., höchste Fracht bei einem Wasserstand bis 2 Fuß incl. geschrieben.

1839 gilt als hohes Wasser, bei dem niedrigste Fracht geschrieben wird, in der Bergfahrt Bremen—Münden bis zu 3 Fuß, als mittleres Wasser Bremen—Münden unter 3 Fuß, als niedriges Wasser Bremen—Münden unter 1 Fuß. In der Talfahrt entsprechend bis zu $2^1/_2$ Fuß, unter $2^1/_2$ Fuß, unter $1^1/_2$ Fuß.

1841 ist hohes Wasser, bei dem die niedrigste Fracht geschrieben wird, bis zu 3 Fuß am Bremer Pegel, darunter tritt die erhöhte Fracht ein. Bremer Staatsarchiv R. 9. o, 1841. 1 Fuß ist gleich 29 cm.

S. f. a. (Versuchs-) Tarif der Oberweser-Schlepp-Dampfsch. Th. Rocholl u. Co., Bremen 1. Juli 1878, S. 9.

c) Incl. Zoll und Verladungskosten, frei von Kran- und Wagegeld; die Frachten sind nach der vorläufig bewilligten Zollermäßigung mit dem 1. März 1825 eingetreten und gelten provisorisch bis zu einer weiteren Herabsetzung der Weserzölle (1).

d) Incl. Assekuranz und Schiffahrtsabgabe, provisorisch, über fernere Veränderung wird die Konkurrenz entscheiden, ist dabei bemerkt (2).

e) Incl. Assekuranz und Zoll (3).

f) Incl. Assekuranz und Zölle; zu den Frachtsätzen kommen noch 9 Pfennig per 100 kg (dz), sobald das im Bau begriffene Dampfschiff zum Dienste der Schiffahrt bereit erklärt worden ist (4).

g) Incl. Zölle, Assekuranz und Dampfschiffs-Abgabe. Der Tarif für die Bergfracht Minden, Vlotho, Erder, Rinteln, Oldendorf ist im Dezember 1842 (für ein Jahr, läuft aber ohne Kündigung weiter) vereinbart, für die Vereinbarung vom 27. März 1847 wieder weiter zugrunde gelegt worden, mit dem Zusatz, daß wegen der derzeitigen hohen Fruchtpreise und Vorspannlöhne 18 Pfennig per 100 kg Zulage versprochen seien. Der Tarif für die Fahrt nach Hameln, Grohnde, Thrane, Bodenwerder und Polle, Holzminden, Höxter, Karlshafen, Münden ist für das Jahr 1846 aufgestellt worden, und bei der Erneuerung des Kontraktes zwischen Bremen und Münden den Reiheschiffern für die Dauer des derzeitigen hohen Vorspannlohnes eine Zulage von 6 Pfennig per 100 kg zugesagt worden (5).

h) Incl. Zölle, Assekuranz und Dampfschiffs-Abgabe. Kaufleute, die dem Reiheschiffahrtsvertrage (Hameln—Münden) nicht beigetreten sind, zahlen 1.00 Mark für jede 100 kg (dz) an die Reiheschiffer mehr, angeschlossene Kaufleute, die Kontraventionen begehen, werden nicht eher wieder zugelassen, ehe sie nicht 1.00 Mark für jeden entzogenen dz nachbezahlt haben, die in die Schifferkasse fallen (6).

[1]) Gedruckter Tarif der Schiffsfrachten von Bremen und Hutbergen nach den Plätzen der obern Weser, incl. Zoll und Verladungskosten, gültig ab 1. März 1825, angehängt dem Revidierten Regulativ der obern Weser-, Aller- und Leine-Schiffahrt, gedruckt zum Besten des Pensions-Fonds für alte Schiffsleute dieser Schiffahrt, Bremen, 1822, in der Sammlung der Stadtbibliothek in Bremen, Oberweserschiffahrt, Brem. b. 1141.

[2]) Undatiertes handschriftliches Frachten-Verzeichnis incl. Assecuranz- un Schiffahrts-Abgabe. Sammlung der Bremer Stadtbibliothek, Oberweserschiffahrt, Brem. b. 1141.

[3]) Gedruckte Frachten-Verzeichnisse für die Reihefolge-Schiffahrt inclusive Assecuranz und Zoll, Bremen im Februar 1833. Sammlg. d. Stadtb., Oberweserschiffahrt, Brem. b. 1141.

[4]) Gedrucktes Frachten-Verzeichnis für die Reiheschiffahrt inclusive Assecuranz und Zölle, Bremen, im März 1839. Samml. d. Brem. Stadtbibl. Oberweserschiff. Brem. b. 1141.

[5]) Frachten incl. Zölle, Assecuranz-Prämie und Dampfschiffs-Abgabe. Bremer Staatsarchiv R. 9. o., 1846 und 1847, März 17.

[6]) Frachten incl. Zölle, Assecuranz-Prämie und Dampfschiffs-Abgabe. J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtlichen deutschen und anschließenden Eisenbahnen sowie der Flußschifffahrten, Handbuch für Kaufl., Fabrikanten, Spediteure, Eisenbahnbeamten etc., Cassel, im Selbstverlage des Verfassers, in Commission bei Theod. Fischer, I. Jahrg., II. u. III. Lief., April 1853, S. 135, im Besitz der Kommerzbibliothek in Hamburg.

Tab. VI

Berg- und Talfrachten auf der Oberweser, Werra, Aller und Leine in den Jahren 1841 bezw. 1838 und 1847 per 100 kg in Mark.

Berg- und Talfrachten	Zwischen **Bremen** und				[1]) 1841 zwischen **Münden** und **Wanfried** (9 Meil., 68 km)
	[1]) 1841 **Minden** [(12) 22 Meil., 164 km]	b) [1]) 1841 **Münden** [(30) 49 Meil., 367 km	[2]) 1838 [3]) 1847 **Wanfried** (58 Meil., 435 km)	[1]) 1841 **Hannover** (26 Meil., 193 km)	
Bergfracht	—	—	a) d) 5.53	1.27	—.95
Sommerfracht	a) 0.95	2.75	e) 4.10	—	—
Spätherbstfracht a)	a) 1.27	—	—	—	—
e) Talfracht	—	—	—	—	—
Stückgüter	0.63—0.95	—	—	0.95—1.27	—
Brantwein und Sprit	—	—	—	0.77—1.16	—
In Lasten { Voluminöse Waren, als: Eisengut, Getreide }	0.66—1.66	—	—	—	—
In Lasten { Blei }	—	—	—	f) 0.83—1.33 0.71—0.83	—

Anmerkungen:

a) Incl. Weserzoll.

b) Die Spedition in Münden kostet per 100 kg (dz) 74 Pfennig[1]). In dem Artikel (J. v. Hormayr) Fragmente über den deutschen, insbesondere den bayrischen Welthandel und die Freiheit der Ströme, München 184:—41, II, S. 19, 25 sind die Umschlags- und Speditionskosten in Münden ebenfalls auf 74 Pfennig angegeben.

c) Überaus schwankend, weil dem freien Akkord überlassen.

d) Würde, wenn die Weserzölle wegfielen, sich auf Mk. 2.21—2.77 stellen.

e) Incl. Spesen in Münden.

f) Mitunter, wenn Konjunktur da, bis Mk. 1.66.

[1]) Arnold Duckwitz in seinem Vortrage im Senat vom 1. Mai 1841: Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover. Hinterlassene Papiere des Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Ferdinand Duckwitz in Bremen.

[2]) Aufsatz von Arnold Duckwitz, März 1838, für Bürgermeister Smidt aufgeschrieben: Was kann Bremen für den deutschen Zollverein sein? Hinterlassene Papiere von Bürgermeister Duckwitz im Besitz von Ferd. Duckwitz in Bremen.

[3]) Aus einem Schreiben der Handelskammer in Augsburg vom 19. Febr. 1847. Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Ferd. Duckwitz in Bremen.

Tab. VII

Frachten der Reiheschiffahrt von Karlshafen nach Bremen [(26) 43 Meilen, 323 km] zu Tal 1853, in Mark[1]).

Ware		Frachtsatz a) niedrig	Frachtsatz a) hoch
Waren zum vollen Weserzoll	per 100 kg	1.43	1.74
„ „ halben „	„ 100 „	1.11	1.43
„ „ viertel „	„ 100 „	0.87	1.19
„ „ achtel „	„ 100 „	0.79	1.11
„ „ vierundzwanzigstel Weserzoll	„ 100 „	0.71	1.03
Hessisches Bleichtuch	„ 100 „	1.66	1.66
Getreide (in Lasten) als: Hülsenfrüchte	„ 100 „	1.11	1.25
Gerste	„ 100 „	1.11	1.26
Hafer	„ 100 „	1.08	1.25
Rapssaat	„ 100 „	1.11	1.29
Roggen	„ 100 „	1.09	1.29
Weizen	„ 100 „	1.02	1.19
Ton- oder Pfeifenerde	*per Fuder von 126 Klumpen*	*8.85*	*10.51*

Anmerkungen:

a) Für die Güter, die vom 1. bis 15. November abgesandt werden, werden bei den allgemeinen Positionen 9 Pfennig per 100 kg mehr bezahlt, bei Bleichtuch 7 Pfennig, bei Getreide ca. 0,7 Pfennig per 100 kg, bei Ton- und Pfeifenerde 14 Pfennig per Fuder.

Kaufleute und Spediteure, Absender oder Empfänger, die der Reihefahrt nicht beigetreten sind, zahlen 1.00 Mark per 100 kg mehr, beigetretene werden in Kontraventionsfällen nicht eher wieder zugelassen, als bis sie 1.00 Mark für jeden entzogenen Doppelzentner nachbezahlt haben (1).

[1]) J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtlichen deutschen und anschließenden Eisenbahnen, sowie der Flußschifffahrten, Cassel, Jahrg. I, April 1853, S. 138 (in der Kommerzbibliothek in Hamburg).

Tab. VIII

Frachtsätze der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt zu Hameln per 100 kg in Mark im Jahre 1853 [1]) a).

Bergfrachten von Bremen nach		Fracht incl. Assekuranz für eine Gütermenge, auf einem Frachtbrief verzeichnet, von wenigstens 3 dz (Mark)	unter 3 dz (Mark)
Nienburg [(7) Meilen, 100 km]	per 100 kg	1.00	1.00
Stolzenau [(9) Meilen, 128 km]			
Minden [(12) 22 Meilen, 164 km]	„ „ „	1.08	1.26
Vlotho [(14½) 25 Meilen, 185 km]	„ „ „	1.16	1.76
Erder [(15) Meilen, 189 km]	„ „ „	1.32	1.92
Rinteln [(16) Meilen, 205 km]	„ „ „	1.44	1.92
Hameln [(18) 31 Meilen, 233 km]	„ „ „	1.76	b) 2.12
Bodenwerder [(21) Meilen, 256 km]	„ „ „	2.14	2.66
Holzminden [(23) Meilen, 287 km]			
Polle [(22) Meilen, 287 km]			
Höxter [(24) Meilen, 299 km]			
Beverungen [(25½) Meilen, 314 km]	„ „ „	2.14	b) 2.88
Lauenförde [(25½) Meilen, 314 km]			
Bodenfelde [(27) Meilen, 325 km]			
Karlshafen [(26) 43 Meilen, 233 km]			
Münden [(30) 49 Meilen, 367 km]	„ „ „	2.62	b) 3.00

Talfrachten nach Bremen für eine Gütermenge auf einem Frachtbrief von mindestens 3 dz		Von Münden [(30), 49 Meil., 367 km] (Mark)	Von Karlshafen [(26), 43 Meil., 323 km] (Mark)
Stückgüter	per 100 kg	2.49	2.16
Getreide (in Lasten), als:			
Bohnen, Erbsen, Linsen, Wicken	„ „ „	1.88	1.69
Gerste	„ „ „	1.94	1.85
Hafer	„ „ „	2.13	2.00
Rapssaat	„ „ „	1.83	1.75
Roggen	„ „ „	1.95	1.73
Weizen	„ „ „	1.91	1.70
Leinen (Heede)	„ „ „	2.20	2.00
Hessisches Bleichtuch	„ „ „	2.50	2.00

Anmerkungen:

a) Sperrgut zahlt 1½ bis 2fach, leichte, raumeinnehmende Güter zahlen das doppelte, leere Emballagen retour ⅔. 25 kg und darunter zahlen ein Viertel der 100 kg-Preise, jedoch mindestens 50 Pfennig. Für Anfertigung der Manifeste und Einlagebogen berechnen die Agenten 5 bezw. 6¼ Pfennig für Kolli unter 50 kg auf einem Frachtbrief, für größere Kolli je 50 kg mehr dasselbe, jedoch höchstens 50 Pfennig. Bei Spesen-Nachnahme über 1.50 Mark bis zu 3 Mark werden 2 Pfennig, über 3 Mark 4 Pfennig Provision und zwar von dem Agenten, der die Güter zur Beförderung annimmt, berechnet. Die Güter müssen auf das Schiff geliefert und bei Nachtstationen vom Schiff, bei andern Stationen vom Anlegeplatz sofort abgeholt werden, sonst geschieht die Ablieferung auf Kosten der Empfänger.

b) Gibt auch H. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipzig 1854, S. 38, an.

[1]) J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtl. deutschen und anschließenden Eisenbahnen, sowie der Flußschiffahrten, Cassel, I. Jahrg., April 1853, S. 133, 134 (in der Hamburger Commerzbibl.).

Frachten für rohen Zucker per 100 kg in Mark nach einem Bericht für das Jahr 1829, 1830.

Tab. IX

Von Bremen nach	Frachten vor 1830 niedrig (per 100 kg in Mark)	Frachten vor 1830 mittel (per 100 kg in Mark)	Frachten 1830 ff. niedrig (per 100 kg in Mark)	Frachten 1830 ff. mittel (per 100 kg in Mark)
Karlshafen-Münden [(26) 43 Meilen, 323 km, (30) 49 Meilen, 367 km]	4.15	4.70	3.96	4.52
Vlotho [(14½) Meilen, 185 km]	2.18	2.43	1.99	2.21
Minden [(12) 22 Meilen, 164 km]	1.99	2.24	1.81	2.02

Anmerkungen:

a) Nach den älteren Frachttarifen von 1815 wurde roher Zucker zu niedrigeren Frachten angesetzt, als ihm nach den damals bezahlten Zöllen zukam, 1824 trat er in die Frachtklasse der mit ihm demselben Zollsatz unterworfenen Waren. Da aber wegen der Zunahme der Zuckerfabriken im Oberlande die Beziehung rohen Zuckers von Bremen sich vermehrt hatte, und der Artikel für sich genommen die bedeutendste Masse der vorkommenden Waren bildete, die Hauptstütze der Berg-Reihefahrt geworden war, so gewährten die Reiheschiffer ohne Wissen der Deputation und Direktion den oberländischen Fabrikanten einen Rabatt, den sie durch sog. Reisegelder, die in eine Schifferkasse abgeführt wurden, aufbrachten. Dem suchte die Deputation durch besondere Frachten zu steuern. Benachteiligungen des einzelnen Schiffers durch die niedrige Zuckerfracht sollten durch stärkere Beladung bei nächster Fracht ausgeglichen werden. Doch begegnete die Deputation sogleich Schwierigkeiten, die einen Teil der Streitigkeiten von 1830—33 bilden (1).

[1]) Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C 34b. 1829. Vgl. a. Darstellung der Ursachen und Verhältnisse, welche seit Anno 1824 in die Ordnung der Oberländischen Weser-Reiheschiffahrt störend eingegriffen haben, Bremen 1831, S. Off., 18, 23 in der Sammlg. Oberweserschiffahrt der Bremer Stadtbibliothek Brem. b. 1141.

Grundfrachten der Reihefahrten der Bremer oberländischen Schiffahrtsdeputation und ihrer Korrespondenzorganisationen auf den Strecken Bremen — Münden, — Karlshafen, — Minden, — Celle und Hannover per 100 kg in Mk., in den Jahren 1825—1846.

Tab. X (Die Bergfrachten sind in geraden Ziffern, die Talfrachten in schrägen gesetzt.)

Zwischen **Bremen** und	Jahr	Menge	Fracht		
			Niedrig b)	Mittel b)	Hoch b)
Münden	1825	per 100 kg	[1]) [2]) 2.58	[1]) 3.13	[1]) 3.69
[(30) 49 Meilen, 367 km]	1828	„ „ „	[3]) 2.58	[3]) 3.13	[3]) 3.69
	vor 1831	„ „ „	[2]) 2.58	[2]) 3.13	[2]) 3.69
	c) vor 1832	„ „ „	[4]) 2.58	[4]) 3.13	[4]) 3.69
	c) vor 1832	„ „ „	[4]) 2.21	—	—
	d) 1837	„ „ „	[2]) 2.21	—	—
	1838	„ „ „	[2]) 1.94	—	—
	1839	„ „ „	[5]) 1.83	[5]) 2.39	[5]) 2.94
	1839	„ „ „	[5]) 1.96	[5]) 2.49	[5]) 3.01
	e) *1839*	„ „ „	[5]) *1.11*	[5]) *1.39*	[5]) *1.67*
	e) *1841*	„ „ „	[6]) *0.84*	[6]) *1.12*	[6]) *1.68*
	1846	„ „ „	[7]) 2.09	—	—
Wanfried	1838	per 100 kg	[8]) 2.21	bis	[8]) 2.77
(58 Meilen, 435 km)					
Karlshafen	1825	per 100 kg	[1]) [2]) 2.58	[1]) 3.13	[1]) 3.69
[(26) 43 Meilen, 323 km]	vor 1832	„ „ „	[4]) 2.58	[4]) 3.13	[4]) 3.69
				[4]) 3.23	[4]) 3.87
	1832	„ „ „	[4]) 2.21	—	—
	d) 1837	„ „ „	[2]) 1.85	—	—
	1838	„ „ „	[2]) 1.57	—	—
Minden	1832/33	per 100 kg	[9]) 0.92	—	—
[(12) 22 Meilen, 164 km]	f) 1837	„ „ „	[11])[10]) 0.59	—	—
Celle	1825	per 100 kg	[2]) 1.39	—	—
(21 Meilen, 157 km)	g) *1836*	„ „ „	[2]) *0.66*	—	[12]) *0.75*
	g) 1839	„ „ „	[2]) 1.29	—	—
Hannover	1825	per 100 kg	[2]) 1.85	—	—
(26 Meilen, 198 km)	1839	„ „ „	[2]) 1.66	—	—

Anmerkungen:

a) Seit Einführung exakter Zollzahlungen durch die Weserschiffahrtsakte wurden Grundfrachten, d. h. reine Frachten aufgestellt, denen der Zoll, die seit 1822 für die Fahrt auf Hannover bestehende hannoversche Assekuranzprämie, seit 1832/33 die in diesen Jahren neu eingeführten Assekuranzprämien für die übrigen Fahrten, seit 1839 die Dampfschleppschiffsabgabe, ferner die seit 1815 für die Verwaltung der Schiffahrtsdirektion erhobenen sogen. Schiffahrtsabgabe separat zur Bildung der Bruttofracht der Tarife hinzugerechnet wurden. Speziell wird auch Grundfracht nur die niedrigste reine Fracht genannt, sonst auch die durch bestimmte Zulagen gewonnenen mittleren und hohen reinen Frachten der schlechteren Wasserstände. Die oben gegebenen Frachten für Celle und Hannover schließen auch Assekuranz- und Schiffahrtsabgabe ein, sondern nur den Zoll aus.

Die Schiffahrtsabgabe nach Hameln incl. bis Münden betrug 9 Pfennig per 100 kg (dz), nach den übrigen Plätzen 6 Pfennig per 100 kg. (Zirkular der größeren Handelsdeputation 1. Sept. 1815; Weserschiffahrtsregulativ 1822; Darstellg. d. Ursachen u. Verhältnisse, w. seit Anno 1824 in d. Ordn. der Oberl. Weser-Reiheschiff. störend eingegriffen haben, Bremen 1831, S. 13. (Sammlg. d. Brem. Stadtb. Oberweserschiff. Brem. b. 1141). Später trat eine Ermäßigung auf 5 Pfennig per 100 kg ein. (Bremer Staatsarchiv R. 9. o, 1839, 1841.)

Die Assekuranzabgabe nach Hannover der hannoverschen Assekuranzanstalt von 1822 betrug 9 Pfennig per 100 kg. (Darstellg. d. Urs. u. Verh., Bremen 1831, S. 23.) Die Assekuranzabgaben der Mündener und Bremer Assekuranzanstalt von 1832 und ihrer Vereinigung in der Vereinten Allgemeinen Assekuranzanstalt von 1833 betrugen 9 Pfennig per 100 kg für die Fahrt von Hameln incl. bis Münden, 6 Pfennig bis Oldendorf incl., von Münden zu Tal bis Bremen 9 Pfennig per 100 kg, seit 1841 wurden sie auf 3 Pfennig per 100 kg von Bremen bis Oldendorf incl. und vice versa und 4 Pfennig per 100 kg nach Hameln incl. bis Münden und vice versa herabgesetzt. Schäden und Verluste wurden nur nach einem Wert von 332 Mark für 100 kg netto vergütet, für geringwertige Güter waren besondere Stipulationen seitens der Direktionen vorgesehen. 1843 zahlten in der Talfahrt von Oldendorf Steine, Fuder von 1500 kg zum Normalwert von 33.21 Mk. 28 Pfennige, sonst $^3/_4$ % Prämie vom Wert, Steinkohlen per Berglast von 6000 kg 83 Pfennig. Versichert wurde nur von Eröffnung der Schiffahrt bis zum 15. bezw. 23. November, jedoch ohne Winterschäden, diese konnten erst seit 1847 vom 1. November bis 15. November incl. gegen Erhöhung der Prämie um 9 Pfennig per 100 kg für die Fahrt nach Hameln bis Münden, um 6 Pfennig für die Fahrt bis Oldendorf incl. für Expeditionen vom 7. bis 23. November versichert werden. 1854 wurde auch der Werraschiffahrt der Eintritt in die Versicherung gegen Prämien von 4 Pfennig per 100 kg von Münden bis Eschwege und vice versa mit Ablehnung von Winterkostenversicherung gestattet. Für Dampfschiffsladungen war der Schlußtermin für Versicherungen 1852 auf den 23. November bestimmt, 1854 auf den 30. November hinausgeschoben. (Zirkular des Mündener Handelsstandes vom May 1832; Grundgesetze und Nachträge der Bremer und Vereinten Allgemeinen Assekuranz-Anstalt von 1832, 1833, 1843, 1847, 1852, 1854. (Sammlg. der Bremer Stadtbibl. Oberwesersch. Brem. b. 1141.)

Die Dampfschleppschiffsabgabe, die seit 1839 bestand, betrug 1839 9 Pfennig per 100 kg, 1841 6 Pfennig per 100 kg. [Gedrucktes Frachtenverzeichnis vom März 1839. (Sammlg. Oberweserschiff. d. Brem. Stadtbibl. Brem. b. 1141); Bremer Staatsarchiv R. 9. o, 1841.]

Die Bezüge der beiden Schiffahrtsdirektoren waren zuerst unbestimmt gelassen, die Einnahmen aus der Schiffahrtsabgabe auf 8304 Mk. jährlich veranschlagt. (Zirkular vom 14. Okt. 1815. Sammlg. der Brem. Stadtbibl. Oberwesersch. Brem. b. 1141.) Seit 1823 bekam der neue Direktor in Bremen 25 % von der Einnahme bis zum Höchstbetrage von 2657 Mk., dazu 388 Mk. Bürokosten. (Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 33. II, 1828.)

b) Hohes Wasser, niedrige Fracht nach dem revidierten Weserschiffahrtsregulativ 1822 bei einem Wasserstande von 4 Fuß an der Weserbrücke in Bremen, mittleres Wasser, mittlere Fracht, bei 2 bis 4 Fuß incl., niedriges Wasser, hohe Fracht bei 2 Fuß incl. bei der Abfahrt in Bremen. 1839 hohes Wasser und niedrigste Fracht Bremen—Münden bis zu 3 Fuß, Münden—Bremen bis zu $2^1/_2$ Fuß, mittleres Wasser und mittlere Fracht Bremen—Münden unter 3 Fuß, Münden—Bremen unter $2^1/_2$ Fuß, niedriges Wasser und hohe Fracht Bremen—Münden unter 1 Fuß, Münden—Bremen unter $1^1/_2$ Fuß. 1841 hohes Wasser und niedrige Fracht bis zu 3 Fuß am Bremer Pegel in der Bergfahrt, darunter tritt die erhöhte Fracht ein, in der Talfahrt hohes Wasser und niedrige Fracht mehr als $2^1/_2$ Fuß am Pegel in Munden, mittleres Wasser und mittlere Fracht weniger als $2^1/_2$ Fuß, niedriges Wasser und hohe Fracht $1^1/_4$ Fuß am Pegel zu Münden. Bremer Staatsarchiv R. 9. o, 1839 und 1841. (1 Fuß ist gleich 29 cm.)

c) 1832 unbestimmte Zulagen bei schlechterem Wasser. Die früheren Frachten sind zu 2.58 Mk. und 55 Pfennig bezw. 1.11 Mk. bestimmte Zulagen bei schlechterem Wasser angegeben. Die Grundfrachtbestimmungen sind seit 1825 die gleichen geblieben, nur wurden eine Zeitlang außerordentliche Zulagen wegen hoher Haferpreise und Vorspannlöhne bewilligt (4).

d) 1837 beträgt die Leichterfracht Bremerhaven—Bremen (8 Meilen und 65 km) 28 Pfennig per 1000 kg. (Arnold Duckwitz), Über das Verhältnis der fr. Hansestadt Bremen z. d. Zollvereine, Bremen 1837, S. 17.

e) Die Bergfracht nach Münden wird angegeben zu 2.85 Mk. per 100 kg zum vollen hessischen, preußischen und lippischen Weserzoll. Davon haben die Schiffer zu entrichten: 4 Pfennig per 100 kg Assekuranzprämie, 6 Pfennig per 100 kg an die Dampfschiffskasse, 4 Pfennig per 100 kg Schiffahrtsabgabe an die Direktion in Bremen bei 3 Fuß am Bremer Pegel und nachdem auf dem einladenden Schiffe mehr als 3 dz deklariert sind. 18 Pfennig per 100 kg in Münden als Zollrabatt. Höherer Frachtsbtz 36 Pfennig per 100 mehr (6). (I. v. Hormayr), Fragmente, 1840, (I) S. 7 (7) gibt die Bergfracht Bremen—Münden incl. Schiffahrtskosten und (hessischen, preußischen, lippeschen) Zoll auf 2.60 Mk. per 100 kg bei gutem Wasser, 3.12 Mk. bei mittelmäßigem, 3.60 Mark bei dem gewöhnlichen Stande an. In der Talfahrt Münden—Bremen werden ebenfalls der preußische, hessische und lippische Zoll den Grundfrachten hinzugerechnet (6 u. 7). 1837 wird die niedrigste Fracht zum vollen Weserzoll nach Münden auf 3.00 Mk., die Mittelfracht auf 3.50 Mk., die höchste auf 4.00 Mk. angegeben. Karlshafen richtet sich vertragsmäßig danach, mit dem Unterschiede von 22 Pfennig per 100 kg weniger (10). Die älteren Karlshafener Frachtnormierungen sind gleich gesetzt; Karlshafen gehörte mit Münden damals in dieselbe Abteilung.

f) Bericht vom 29. bis 31. März 1837. Die Frachten in der Mindener Abteilung ist auf den unerhört niedrigen Stand von 1.01 Mk. per 100 kg zum vollen Zoll herabgekommen, uud den Schiffern bleiben nach Abzug der Zölle, Assekuranzprämien etc. nur noch 5 Pfennig, wovon sie den Pferdelohn nnd alle übrigen Kosten bis Minden usw., wozu ganz besonders der Leinenverschleiß zu rechnen ist, bezahlen müssen.

g) Für Doppelzentner und Meile (in gerader Entfernung) nicht einmal $5^1/_2$ Pfennig.

[1]) Darstellung der Ursachen und Verhältnisse, welche seit Anno 1824 in die Ordnung der Oberländischen Weser-Reiheschiffahrt störend eingegriffen haben, Bremen 1831, S. 5, 14. Sammlg. der Stadtbibl. in Bremen: Oberweserschiffahrt Brem. b. 1141.

[2]) Fr. v. Reden, Das Königr. Hannover, statistisch beschrieben, II. Abt., Hannover 1839, S. 109, 112.

[3]) Bremer Staatsarchiv R. 120 b, 2 a, 1828.

[4]) Gedrucktes Circulaire des Mündener Handelsstandes an den löblichen Handelsstand zu Bremen, im May 1832. Sammlg. d. Stadtbibl. i. Bremen, Oberweserschiff., Brem. b. 1141.

[5]) Bremer Staatsarch. R. 9. o. 1839, Vgl. a. J. v. Hormayr, Fragmente über Deutschlands, insbesondere Bayerns Welthandel, und die Wichtigkeit des einzigen ganz deutschen Stromes, der Weser, München (I). 1840. S. 7.

[6]) Bremer Staatsarchiv R. 9. o, 1841.

[7]) Archiv. Coll. Sen. Bremer Handelskammer C. 34. b, Bericht für 1846, 22. März 1847.

[8]) Aufsatz von Arnold Duckwitz, März 1838, für Bürgermeister Smidt niedergeschrieben: Was kann Bremen für den deutschen Zollverein sein? Papiere des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[9]) Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 3. d. 1. d.

[10]) Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 34. b, 1837, 29./31. März.

[11]) Arnold Duckwitz, Über das commercielle Interesse der Königl. Residenzstadt Hannover, Okt. 1839, Schiffahrts-Deput. Aus Papieren des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[12]) G. W. Marcard, Zur Beurth. des National-Wohlstandes i. d. Kgr. Hannover, Hannorer 1836, S. 45.

Frachtfuhrwerksanschlüsse in den Jahren 1817 bis 1841.

Tab. XI — **Per 100 kg (dz) in Mark**

Von **Münden** nach		Von **Wanfried** nach							Von **Celle** nach		
Zeit	Frankfurt 25 Ml. p. 100 kg i. Mk.	**Zeit**	Augsburg 48 Ml.	Nürnberg 29-30Ml.	Würzburg 21-22Ml.	Schweinfurt 19 Ml.	Gotha 18 Ml.	Erfurt 10 Ml.	**Zeit**	Braunschweig 6 Ml.	Leipzig 30 Ml.
			per 100 kg in Mk.							per 100 kg in Mk.	
1817.....	[1]) 10.50	1818.....	[5]) 9.74	[2]) 12.60	[2]) 7.87	[2]) 6.83	[2]) 3.12	[2]) 3.12	1817.....	[1]) 2.45	[1]) 15.07 17.87
Spesen in Münden ...	[1]) 0.53								Spesen in Celle	[1]) 0.53	[1]) 0.53
		1841.....	—	[3]) 5.00	[3]) 4.00	[3]) 2.83	[3]) 4.50	[3]) 4.50			
		Spesen in Münden ...	— —	[3]) 0.74 [4])(0.75)	[3]) 0.74 [4])(0.75)	[3]) 0.74 [4])(0.75)	[3]) 0.74 [4])(0.75)	[3]) 0.74 [4])(0.75)			
		Spesen in Wanfried ..	—	[3]) 0.55	[3]) 0.55	[3]) 0 55	[3]) 0.55	[3]) 0.55			
		1847.....	—	—	—	—	—	—			
		Spesen in Wanfried ..	—	[5])68-86	—	—	—	—			

Von **Münden** nach								Von **Karlshafen** nach		Von **Minden** nach	
Zeit	Frankfurt 25 Meilen	Kassel 2 bis 2½ Ml.	Nürnberg 37 bezw. 38-39Ml.	Würzburg 29 Ml.	Schweinfurt 26 Ml.	Gotha 16 Ml.	Erfurt 20 Ml.	Kassel 5 Ml.	Frankfurt 28 Ml.	Bielefeld 6 Ml.	Paderborn 11-12Ml.
	per 100 kg in Mk.							per 100 kg in Mk.		per 100 kg in Mk.	
Anfang der 30er Jahre ..	[6]) 6.09 [6]) 5.92 [7]) a) (5.83)	[8]) 0.67	[8]) 5.83 bis 6.13	[8]) 4.67 bis 4.96	[8]) 4.37	[8]) 3.50	[8]) 4.50 bis 5.00	[8]) 1.33	[8]) 6 50 bis 7.00	[8]) 1.50	[8]) 3.00
Spesen	[6]) 0.79	[6]) 0.79	[6]) 0.79	[6]) 0.79	[6]) 0.79	[6]) 0.79	[6]) 0.79	—	—	—	—
1839.....	[9]) 5.00	[9]) 0.50	[9]) 6.85 bis 7.71	[9]) 5.14 bis 5.57	[9]) 4 29 bis 5.14	[9]) 3.00 bis 3.50	[9]) 4.00	[9]) 1.00	[9]) 6.00	[9]) 1.00	[9]) 2.00
Spesen	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.50	[4]) 0.50	—	—
1841.....	[3]) 4.00	[3]) 0.33	[3]) 6 00	[3]) 5.00	[3]) 5.00	[3]) 2.50	[3]) 3.50	[3]) 0.67 bis 1.00	[3]) 5.00	[3]) 0.46	[3]) 1 50 b. 2.00
Spesen	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.75	[4]) 0.50	[4]) 0.50	—	—

Anmerkungen:

a) 6,13 Mark mit den Kosten in Münden (7).

[1]) Nach Aufstellung des hannoverschen Zollinspektors Niemeyer in Verden: Kosten des Gütertransports auf den verschiedenen Speditionswegen durch das Königreich Hannover, in regelmäßiger höchster Fracht, 1817. Bremer Staatsarchiv R. 9 i. 4.

[2]) Schreiben aus Wanfried vom 18. Februar 1819. Arch. Coll. Sen. Handelskammer in Bremen C. 33 II.

[3]) Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat vom 1. Mai 1841. Aus den Papieren des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen. Die Frachten sind Annäherungen aus dem dort als Durchschnittssatz allgemein für Bremen und Münden—Wanfried angegebenen Satz von 2 Mark bis 2,50 Mark für 15 Meilen und 100 kg (dz) oder 13 bis 17 Pfennig pro Meile und dz.

[4]) (J. v. Hormayr,) Fragmente über Deutschlands, insb. Bayerns Welthandel und die Freiheit der Ströme, München 1840—41, II, S. 19, 26.

[5]) Aus einem Schreiben der Augsburger Handelskammer vom 19. Februar 1847. Papiere des verstorbenen Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[6]) Bremer Staatsarchiv R. 20 b 2 f 2. 1832 und R. 20 b 3 d 1 d. 1832.

[7]) Bremer Staatsarchiv R. 20 b 2 a. 1828.

[8]) Annäherungen aus den Bremer bezw. Mündener Frachten (Bremer Staatsarchiv R 13 A 1829, R. 20 b 2 f. 2. 1832 und R. 20 b. 2a 1828) nach diesen Gegenden und der Durchschnittsfracht zwischen Rhein und Weser von 28 Pfennig per 100 kg (dz) (Bremer Staatsarchiv R 20 b 2 f. 2. 1832; Eisenbahn-Anlage zw. Rhein und Weser, Minden 1836, S. 28), die ziemlich übereinstimmen.

[9]) Nach Reduktionen aus den Bremer Frachten nach diesen Gegenden (Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, II. Abt., Hannover 1839, S. 157, 234) und den von v. Reden, Das Kgr. Hannover, III. Abt., Hann. 1839, S. 346 als Durchschnittsfrachten im Bereich des Königreichs Hannover zu 1839 angegebenen Sätzen von 21 Pfennig durchschnittlich Fracht 17 Pfennig als niedrigste, 30 Pfennig als höchste per 100 kg (dz) und Meile.

Eisenbahnanschlüsse. Frachten 1853, per 100 kg (dz) in Mark.

Tab. XII **Eisenbahnfrachten von Minden nach Bielefeld etc. 1853 [1]).**

	Von **Minden** nach a)	Wagenladungen zu 50 dz				Normalklasse	Meilen	km
		Erste Klasse		Zweite Klasse		Dritte Klasse		
		Abt. A	Abt. B	Abt. A	Abt. B a)	b) c)		
		per 100 kg in Mk.		per 100 kg in Mk.		per 100 kg in Mk.		
Köln-Mind. Eisenbahn, Lokaltarif	Bielefeld	0.19	0.23	0.29	0 35	0.50	6	45
	Hamm	6.48	0.58	0.72	0.86	1.25	$14^{3}/_{4}$	112
	Dortmund	0.62	0.74	0.91	1.11	1.60	19	143
	Duisburg	0.85	1.10	1.27	1.53	2.30	27	199
	Düsseldorf	0.96	1.15	1.43	1.75	2.60	30	223
	Deutz (Köln)	1.12	1.36	1.67	2.04	3.00	35	262

	Von **Hamm** nach	Wagenladungen zu 50 dz				Normalklasse	Meilen	km
		Erste Klasse				Zweite Klasse		
		Abt. A	Abt. B	Abt. C d)	Abt. D			
		per 100 kg in Mk.				per 100 kg in Mk.		
Westfäl. Eisenb., Lokaltarif	Paderborn	0.38	0.47	0.48	0.60	0.80	10	76

	Von **Dortmund** nach	1	2	3	4	5	6	7	c)	Meilen	km
		Erste Klasse				Zweite Klasse			Dritte Klasse		
		Wagenladungen zu 50 dz				Wagenladungen zu 50 dz					
		a)	b) e)	c)	a) b) u. c)	a) f)	b) g)	a) u. b)	p. r 100 kg in Mk		
		per 100 kg in Mk.				per 100 kg in Mk.					
Berg.-Märk. Eisenbahn, Lokaltarif	Elberfeld	0.35	0.36	0.38	0.50	0.44	0.50	0.64	0.76	$7^{7}/_{10}$	49

Schiffsanschlüsse ab Köln und weiter 1853 [1]) h).

	Von **Köln** nach	Erste Klasse i)	Zweite Klasse Normalklasse		Dritte Klasse	
		per 100 kg in Mk.	per 100 kg in Mk.		per 100 kg in Mk.	
Kölner, Düsseld. Niederl. Ges. Main-Dampfschiff. Köln-Kitzingen	Mainz	0.96	1.20	1.22	1.76	1.76
	Frankfurt a. M.	1.42	1.70	—	2.28	—
	Mannheim	1.28	1.16	1.62	2.40	2.42
	Basel	3.38	4.16	—	5.68	—

Eisenbahnfrachten Karlshafen — Frankfurt a. M. etc. und umgekehrt [1]).

Tab. XII (Schluß) Von und nach **Karlshafen** nach und von		Frachtgut Klasse I Normal-Klasse per 100 kg in Mk.	Ermäß. Fracht Klasse II l) per 100 kg in Mk.	Pauschgüter Klasse III m) per 100 kg in Mk.	Eilgu per 100 kg in Mk.	Meilen	km
Friedrich-Wilhelm-Nordbahn	Kassel	0.86	0.46	1.20	1.50	$6^1/_2$	49
	Bebra	1.66	0.96	2.40	3.10	$14^1/_2$	—
Verkehr des mittel-deutschen Eisenbahnverbandes	Frankfurt a. M., Main-Weser-Station	3.00	2.46	6.00	5.80	$33^1/_2$	249
	„ Neckar- „	3.10	2.50	6.20	5.86		
	Basel	7.26	5.86	14.50	13.80	$78^5/_8$	588 (583)
	Erfurt [3])	2.70	2.20	5.40	5.06	$28^1/_2$	209
	Gotha [2])	2.40	1.96	4.80	4.46	$24^3/_4$	180
	Eisenach [1])	2.06	1.70	4.10	3.80	$20^3/_4$	162
	Weimar [4])	2.96	2.40	5.90	5.56	$31^1/_4$	240
	Leipzig	4.26	3.56	4.50	8.20	$47^1/_4$	354

Frachtfuhrwerksfracht von und nach Bebra [2]).

Von und nach **Bebra** nach und von	für den dz (100 kg) gewöhnlichen Handelsguts	Meilen	km
Schweinfurt	4.80 n)	20	150
Würzburg	6.00 n)	24	180

Anmerkungen:

a) Außer den beim Weserzoll bemerkten Gütern namentlich noch Kupfer, Mais, Mineralwasser, Spiritus, Zinn, Weißblech.

b) Darunter Baumwolle, Kaffee, Reis, Tabak, Tran, raffinierter Zucker. Eilgut kostet doppelt so viel wie III. Klasse.

c) Eilgut kostet das Doppelte der Normalklasse bezw. a. bei Pauschgut das Doppelte davon (Köln-Mindener Bahn),

d) Darunter Leinsamen, Blei, Eisen, Getreide, Farbholz, Teer.

e) Darunter Eisenbahnschienen, altes Eisen.

f) Darunter Getreide, Leinsamen.

g) Darunter Baumwolle, Bier, Blei, Eisen, Farbholz, Öl, Rohzucker, Segeltuch, Spiritus, Teer, Tran.

h) Rheinzölle, Werft-, Wage- und Krahngebühren werden besonders berechnet. Die Fracht nach Frankfurt a. M. mit der Maindampfschiffahrt ist incl. der Stromzölle, excl. der Ufer- und Stadtspesen berechnet. Rheinzoll zu Berg für außerdeutsche Erzeugnisse, Emmerich—Koblenz 70 Pfennig, Köln-Koblenz 24 Pfennig, Rhein- und Mainzoll, aus- und inländische Erzeugnisse, Koblenz—Frankfurt a. M, 37 Pfennig per 100 kg (dz).

i) Darunter Baumwolle, Getreide, Kaffee, Reis, Tabak, Wein, Zucker.

k) Eilgüter zahlen mindestens 25 % Zuschlag, bei der Kölner Gesellschaft beträgt die Zulage für die I. Klasse in der Regel 25 %, für die II. und III. Klasse 50 %.

l) Außer den beim Weserzoll bemerkten Gütern namentlich Knochen, Kupfer, rohe Baumwolle, Öl, Rohzucker, Tran, Branntwein, Lumpen etc. Die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn tarifiert seit 1. November 1852 nach dem Schema des Mitteldeutschen Verbandes, nur bestehen noch Ausnahmen, insofern Steinkohlen, Tonerde, Gips, Backsteine, Tonröhren, in ganzen Wagenladungen von 40 dz pro Wagenladung und Kilometer 27 Pfennig (Einzelquantitäten nach Klasse II des Tarifs). Großalmeröder Tonwaren, als Pfeifen, Schmelztiegel und Platten, sowie Schockleinen, wenn sie über Karlshafen oder Warburg ins Ausland gehen, nach Klasse II des Tarifs. Möbeln und Hausgeräte in Wagenladungen 20 Pfennig per Wagenachse und Kilometer bezahlen. Holz, wie es aus dem Walde oder aus den Schneidemühlen kommt, außer Tannenflußholz in Karlshafen aufgegeben, wird zu 0,22 Pfennig per Kilometer und Doppelzentner befördert.

m) Schwer zu verladende bezw. voluminöse Güter.

n) Dazu kommen 10 Pfennig per 100 kg (dz) An- und Abfuhrgebühr der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in Bebra, Speditionsspesen kommen in Wegfall, da die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn direkt vom angewiesenen Fuhrmann übernimmt und an ihn abliefert (2).

[1]) J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtlichen deutschen und anschließenden Eisenbahnen sowie der Flußschiffahrten, Handbuch für Kaufleute, Fabrikanten, Spediteure, Eisenbahnbeamten etc., Cassel, im Selbstverlag des Verfassers, in Commission bei Theod. Fischer, I. Jahrg., April 1853, I. Lief., S. 32, 77, 96; II. u. III. Lief., S. 108—123, 130—132, 160, Commerzbibl. Hamburg. Für 1878 sind die Anschlußfrachten in dem (Versuchs-)Tarif der Ober-Weser-Schlepp-Dampfschiffahrt, Theod. Rocholl & Comp., Bremen, 1. Juli 1878 zusammengestellt.

[2]) Anzeigen der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und von Franz Feuerstein, der wöchentlich mindestens zwei Güterfuhren von und nach Bebra, von und nach den an der Tour liegenden Orten gehen läßt, bei J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife, II. u. III. Lief., Cassel 1853, S. 161, 162.

Moderne Oberweser-, Fulda- und Aller-Talfrachten.

Talfrachten der Oberweser und Fulda in den Jahren 1878, 1887, 1900*), 1905, 1907[1]).

Per 100 kg (dz) in Pfennigen. (Die Frachtsätze sind nur, soweit sie verändert worden sind, wiederholt.)

Tab. XIII		Frachtgüter per Schleppkahn oder Bock													Frachtgüter per Güterdampfer			
		Entsprechend dem Eisenbahn-Tarif												a) b) Moderne Talfrachten je nach Warenkategorie, Konjunktur, Jahreskontrakt, Jahreszeit, Warenmenge, 10000 kg u. mehr	c) Stückgut unter 5000 kg		5000 kg und mehr	
		Stückgüter unter 5000 kg		A I 5 bis 10000 kg		B 10000 kg und mehr		Spezial-Tarife A II 5 bis 10000 kg		Spezial-Tarife I 10000 kg und mehr		Spezial-Tarife II 10000 kg und mehr						
Entfernung km	Nach Bremen von	1878	d) e) 1887	1878	d) f) 1887	1878	d) g) 1887	1878	d) f) 1887	1878	d) 1887	1878	d) g) 1887	h) ca. 1904—1909	i) 1905	i) 1909	i) 1905	i) 1909
(169) 164	Minden	47 (43)	45	43 (41)	40	43 (40)	35	41	35	40 (38)	30	36	25	ca. 17—25	50	—	40	—
(188) (184) 185	Vlotho	57	50	51	43	50	40	50	38	45	35	43	30	ca. 20—26	60	—	50	—
(193) 189	Erder	60		54		54		54		50		50		ca. $19^1/_2$—20 (kommen nur Bruchsteine)				
(206) (203) 204	Rinteln.....	60	55	54	45	54	40	54	40	50	35	50	30	ca. 20—25	80	—	60	—
(220) (218) 221	Hess. Oldendorf	68	55	63	45	59	40	59	40	56	35	56	30	ca. 20—30	80	—	60	—
(234) (232) 233	Hameln	64 (57)	55	63 (54)	45	54 (55)	40	54 (50)	40	50 (45)	35	50 (45)	30	ca. 20—30 (Durchschnitt unter 25)	80	—	60	—
(260) (258) 256	Bodenwerder ..	85	70	72	55	72	50	72	50	68	40	68	40	ca. 24—32	90	—	70	—
(291) (288) 287	Holzminden ...	95	70	77	55	72	50	72	50	68	40	68	40	ca. 27—35	90	—	70	—
(303) (300) 299	Höxter.....	95	70	81	55	78	50	72	50	68	40	68	40	ca. 28—40	100	—	80	—
(326) (322) 323	Karlshafen.....	103	70	90 (77)	55	81 (74)	50	78 (74)	50	77 (63)	40	72 (63)	40	ca. 30—40	110	—	80	—
(372) 367	Münden.....	129	80	113 (90)	60	104 (87)	55	99 (87)	55	90 (86)	45	81	40	ca. 32—50	120	—	80	—
395	Kassel													ca. 34—50	120	—	80	—

Talfrachten der Aller[1]).

Per 100 kg (dz) in Pfennigen.

Entfernung km	Nach Bremen von	Frachtgüter per Schleppkahn Talfrachten variieren nach Warenkategorie, Konjunktur, Jahreskontrakt, Jahreszeit, Menge ca. 1900—1909
157	Celle	ca. 20—35

Anmerkungen Seite 100

Tab. XIV

Moderne Oberweser-, Fulda-

Bergfrachten der Oberweser und Fulda

Per 100 kg (dz) in Pfennigen. — (Die Frachtsätze

Entfernung km	Von Bremen nach	Frachtgüter per Schlepp- Entsprechend dem: Stückgüter unter 5000 kg h) 1878	i) k) 1887	k) l) m) 1900	k) l) m) 1901	k) l) m) 1907	AI a) 5–10000 kg h) 1878	i) n) 1887	l) m) n) 1900	l) m) n) 1901	l) m) n) 1907	B b) 10000 kg und mehr h) 1878	i) o) 1887	l) m) o) 1900	l) m) o) 1901	l) m) o) 1907
(169) 164	Minden	55	50	—	—	—	48	45	—	—	—	48	40	—	—	—
	transito frei Wagg. transito	50	—	75	—	—	46	45	57	—	—	45	40	50	—	—
	transito frei Wagg. Spesen u. Unkosten	22	—				18	12 od. 22				16	9 od. 14			
(188) (184) 185	Vlotho	65	55	60	—	—	57	50	—	—	—	55	45	—	—	—
	transito frei Waggon, Kleinbahn St.	—	—	—	—	p)	—	—	—	—	p)	—	—	—	—	p)
(193) 189	Erder	70	—	60	—	—	60	—	50	—	—	60	—	45	—	—
(206) (203) 204	Rinteln	70	60	70	—	—	60	55	—	—	—	60	50	—	—	—
	transito frei Waggon	—	—	—	95	—	—	—	—	65	64	—	—	—	60	59
(220) (218) 221	Hess. Oldendorf	80	60	70	—	—	70	55	—	—	—	65	50	—	—	—
(234) (232) 233	Hameln	75	60	70	—	75	70	55	—	—	56	60	50	—	—	51
	transito frei Wagg. transito	65	60	95	100	—	60	55	65	66	—	55	50	55	61	—
	transito frei Wagg. Spesen u. Unkosten	30	25				24	20				20	15			
(260) (258) 256	Bodenwerder	100	70	80	—	—	80	65	—	—	—	80	60	—	—	—
	transito frei Waggon	—	—	—	—	105	—	—	—	—	75	—	—	—	—	70
(291) (288) 289	Holzminden	110	70	80	—	—	85	65	—	—	—	80	60	—	—	—
(303) (300) 299	Höxter	110	75	85	—	—	90	65	—	—	—	85	60	—	—	—
(326) (322) 323	Karlshafen	120	80	90	—	—	100	70	—	—	—	90	65	—	—	—
	transito frei Wagg. transito	120	80	110	—	—	85	70	80	—	—	82	65	75	—	—
	transito frei Wagg. Spesen u. Unkosten	30	20				24	10 od. 15				24	10 od. 12			
(372) 367	Münden	150	90	100	—	—	125	75	—	—	—	115	70	—	—	—
	transito frei Wagg. transito	130	90	130	—	—	100	75	95	—	84	97	70	90	—	79
	transito frei Wagg. Spesen u. Unkosten	47 od. 35	20				45 od. 30	15				42½ od. 27½	15			
395	Kassel	—	—	105	—	—	—	—	75	—	—	—	—	70	—	—
	transito frei Waggon, Stat. Bettenhausen bezw. Kassel, Hafen	—	—	115	—	135	—	—	85	—	84	—	—	80	—	79

Bergfrachten der Aller [1]) q).
Per 100 kg (dz) in Pfennigen.

Entfernung km	Von Bremen nach	Frachtgüter per Schleppkahn entsprechend dem Eisenbahn-Tarif: Stückgüter unter 5 00 kg 1904 r) s)	AI a) 5—10000 kg 1904 r) k)	B b) 10000 kg u. mehr 1904 n) r)	Spezial-Tarife c) AII, I und II 1904 n) r)	III 1904 n) r)
157	Celle (incl. Hafenabgaben)	80	62	57	47	35
	transito frei Wagg. Hafen	75	60	55	42	35

und Aller-Bergfrachten.

in den Jahren 1878, 1887, 1900, 1901*), 1907.[1])

sind nur, soweit sie verändert worden sind, wiederholt.)

kahn bezw. Bock																		
Eisenbahn-Tarif															Frachtgüter per Güterdampfer			
Spezial-Tarife c)									d) e) f) Getreide bei 10000 kg und mehr			d) e) Reismehl, Kleie, Baumwollsaatmehl bei 10000 kg und mehr						
AII 5—10000 kg		I 10000 kg und mehr		II 10000 kg und mehr		AII, I, II u. III									Stückgut unter 5000 kg		g) 5000 kg und mehr	
h) 1878	i) n) 1887	h) 1878	i) o) 1887	h) 1878	i) o) 1887	l) m) o) 1900	l) m) o) 1901	l) m) o) 1907	l) m) o) 1900	l) m) o) 1901	l) m) o) 1907	l) m) o) 1900	l) m) o) 1901	l) m) o) 1907	l) 1905	l) 1909	l) 1905	l) 1909
46	40	44	45	40	35	40	—	—	38	—	—	32	—	—	60	—	50	—
46	40	42	35	40	35													
16	12 od. 22	16	9 od. 14	16	9 od. 14	45	—	—	41	—	—	35	—	—	—	—	—	—
55	45	50	40	48	40	45	—	—	45	—	—	38	—	—	70	—	60	—
—	—	—	—	—	—	—	—	p)	—	—	p)	—	—	p)	—	—	—	—
60	—	55	—	55	—	45	—	—	45	—	—	38	—	—	—	—	—	—
60	50	55	45	55	45	50	—	—	45	—	—	38	—	—	80	—	70	—
—	—	—	—	—	—	—	55	54	—	50	49	—	47	42	—	—	—	—
65	50	62	45	62	45	50	—	—	48	—	—	42	—	—	90	—	70	—
60	50	56	45	55	45	50	—	51	48	—	49	42	—	43	90	—	70	—
55	50	50	45	50	45													
22	20	20	15	20	15	55	56	—	53	54	—	47	48	—	—	—	—	—
80	60	75	55	75	55	60	—	—	55	—	—	48	—	—	100	—	80	—
—	—	—	—	—	—	—	—	67	—	—	62	—	—	55	—	—	—	—
80	60	75	55	75	55	60	—	—	60	—	—	52	—	—	100	—	80	—
80	60	75	55	75	55	60	—	—	60	—	—	52	—	—	110	—	90	—
87	65	85	60	80	60	65	—	—	64	—	—	55	—	—	120	—	110	100
82	65	70	60	70	60													
24	10 od. 15	16	10 od. 12	16	10 od. 12	75	—	—	70	—	—	61	—	—	—	—	—	—
110	70	100	65	90	65	70	—	—	68	—	—	60	—	—	130	—	100	—
97	70	95	65	90	65													
45 od. 30	15	40 od. 25	12	40 od. 25	12	85	—	76	80	—	73	75	—	68	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	70	—	—	70	—	—	65	—	—	130	—	100	—
—	—	—	—	—	—	80	—	76	80	—	75	75	—	70	—	—	—	—

Anmerkungen:

*) W. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt, Festschrift, Kassel 1902, S. 81—83, berechnet die reine Schiffsfracht, ausschließlich Umschlagskosten, in Hameln einschließlich Kaigeldes, für die Hauptverkehrsplätze Minden, Hameln und den Endpunkt Kassel von Bremen bergwärts in der Schleppschiffahrt für Stückgüter unter 5000 kg auf 2,7—3 Pfennig für das Tonnen (= 1000 kg) kilometer, für Güter der Spezialtarife AII, I, II und III (Klassifikation des Eisenbahngüter-Tarifs) auf 1,8—2,5 Pfennig für das Tonnenkilometer, für die billigste Massengüterklasse auf 1,8—2,0 Pfennig für das Tonnenkilometer, für die Eilgüterdampfer nach den wichtigsten Plätzen am Oberlauf von Bremen, Stückgut unter 5000 kg auf 3,3—3,8, für größere Sendungen auf 3,0—3,5 Pfennig pro Tonnenkilometer. Vgl. auch die dort gegebenen Vergleiche mit der Bahnkonkurrenz.

a) Alle Güter der Klasse B von 5000—10000 kg. Allgemeine Wagenladungsklasse der Eisenbahn.

b) Insbesondere Därme, Kaffee, Öle, Petroleum, Tabak, Wein. Allgemeine Wagenladungsklasse der Eisenbahn.

c) Insbesondere Asphalt, Baumwollsaatmehl, Düngemittel, Erze, Graphit, Getreide, Gerbstoffe, Harz, (Häute), Heringe, Hölzer, Holzstoff, Holzpappe (Hülsenfrüchte), Jute, Kleie, Kohlen, Maschinenteile, Mehl, Melasse, Metalle, Ölkuchen, Ölsamen, Pech, Pflanzenhaare (Phosphate), Reis, Reismehl, Salze, Schiefer, Soda, Steine, Teer, Wolle, Zucker. Näheres siehe in den angegebenen Tarifen.

d) Gustav Seibt, Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen, Schmollers Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, N. F., XXVI. Jahrg, 1902, S. 990, 991 gibt für die Hauptplätze die Getreide-, Reismehl-,

(Fortsetzung der Anmerkungen Seite 100)

Tab. XV

Getreidefrachten auf Weser, Aller, Leine, Fulda und Werra

Berg

Getreidearten	Zwischen Bremen und Münden														
	[1]) [2]) 1782			[3]) a) 1796	[4]) ca. 1804	[5]) 1814			[7]) b) 1818			[7]) b) c) —	[7]) b) d) 1839	[7]) b) e) 1846	[4]) 1854
Weizen	2.17	2.45	2.74	6.85— 8.22	6.57	3.01	3.70	4.38	3.42	3.97	4.38	2.65	2.25 bis 2.76 bis 3.26	2.06 bis 2.39	1.01
Roggen	2.37	2.69	3.00	7.20— 8.70	—	3.00	3.75	4.50	3.45	4.05	4.50				—
Gerste	2.34	2.54	2.93	8.52—10.38	—	3.15	3.89	4.63	3.71	4.26	4.82				—
Hafer	2.55	2.81	3.32	10.66—13.08	—	2.91	3.63	4.36	4.12	4.85	6.05				—

Tal

Getreidearten	[2]) 1775—1781			[3]) a) 1796	[6]) 1815		
Weizen	(1.16) 1.23	(1.30) 1.37	(1.44) 1.64	3.01—3.42	1.64	2.05	2.47
Roggen	(1.13) 1.20	(1.28) 1.35	(1.43) 1.65	3.15—3.60	1.65	1.95	2.40
Gerste	(1.11)	(1.30)	(1.48)	3.71—4.26	1.85	2.22	2.78
Hafer	(1.21) 1.33	(1.45) 1.58	(1.60) 1.82	4.36—5.33	1.94	2.42	2.91

Berg

Getreidearten	Zwischen Bremen und Minden (12) 22 Meilen 164 km				Zwischen Münden und Wanfried 9 Meilen (68 km)	Zwischen Münden und Kreuzburg 11 Meilen (80 km)	Zwischen Münden und Kassel 3 Meilen (28 km)
				[8]) f) 1907	[3]) a) 1796	[3]) a) 1796	[3]) a) 1796
Weizen				38 (trans. 41) Pfg.	1.10—1.37	1.64—1.92	0.68—0.82
Roggen					1.05—1.35	1.65—1.95	0.68—0.83
Gerste					1.11—1.48	1.85—2.22	0.74—0.93
Hafer					1.21—1.70	1.04—2.42	0.85—1.09

Tal

Getreidearten	[11]) 1841	[9]) 1900	[9]) 1905	[9]) h) i) 1907 bis 1909	[3]) a) 1796	[3]) a) 1796	[3]) a) 1796
Weizen	0.66—1.66	g)	g)	ca. 25 Pfg.	0.48—0.67	0.82—1.10	0.34—0.42
Roggen					0.45—0.67	0.75—1.05	0.30—0.38
Gerste					0.46—0.74	0.74—1.11	0.28—0.37
Hafer					0.48—0.85	0.73—1.21	0.30—0.42

Anmerkungen:

a) Die Frachten nach und von Vegesack gibt (3) S. 443, 1796, folgendermaßen an:

	Vegesack—Bremen zu Berg per 100 kg in Mark	Münden—Vegesack zu Tal per 100 kg in Mark
Weizen	0.68—0.82	3.42—4.25
Roggen	0.75—0.90	3.60—4.20
Gerste	0.93—1.11	4.08—4.82
Hafer	1.21—1.45	4.85—5.81

b) Als Reihegut in Mengen unter 200 dz, sonst wird frei vereinbart. c) Incl. Assekuranz und Schiffahrtsabgabe. d) Incl. Assekuranz und Zölle. e) Incl. Zölle, Assekuranzprämie und Dampfschleppschiffsabgabe. f) Bei Mengen von 10000 kg (100 dz) und mehr. g) Talfrachten waren in diesen Jahren für Getreide noch zu selten, als daß Preise angebbar wären; jetzt sind sie ziemlich häufig (9). h) Bei Mengen von 2000 dz zur Zeit und mehr. i) Ohne Assekuranz. k) Reiheschiffahrt von Karlshafen nach Bremen, Frachten einschließlich der Weserzölle und Versicherungsprämie. l) Soweit mit der Reiheschiffahrt verladen. Incl. Zoll- und Verladungskosten. [1]) Tabelle der Schiffsfrachten nach Münden, 1782, Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 32b, 1782. [000]) Tabelle der unterm 7. July 1775 und 5. 8bris 1773 verordneten Schiffsfrachten. Bremer Handelskammer, Arch. Coll. Sen. C. 32b, 1775. [2]) Bergfrachten im Jahre 1782 in Bremen reguliert, Talfrachten nach Taxe vom 12. September 1781. Die Hansestädte Lübeck und Bremen, ein Handbuch (Das gewerbfleißige Deutschland X), Leipzig und Ronneburg 1807, S. 348 ff. [3]) Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungs-Zustandes in den Chur-Braunschweig-

per 100 kg in Mark in den Jahren 1775—1909.

frachten

(30) 49 Meilen, 367 km			Zwischen Bremen und Karlshafen (26) 43 Meilen. 323 km				Zwischen Bremen und Hameln (21) 31 Meilen. 233 km			
[8]) f) 1900	[8]) f) 1901	[8]) f) 1907				[8]) f) 1907	[3]) a) 1796	[8]) f) 1900	[8]) f) 1901	[8]) f) 1907
68 (trans. 80) Pfg.	68 (trans. 80) Pfg.	68 (trans. 73) Pfg.				64 (trans. 70) Pfg.	4.93—5.75 5.10—6.00 5.93—7.04 7.27—8.72	48 (trans. 53) Pfg.	48 (trans. 54) Pfg.	49 (trans. 54) Pfg.

frachten

[9]) 1900	[9]) 1905	[9]) h) i) 1907—1909	[10]) k) 1853		[9]) 1900	[9]) 1905	[9]) h) i) 1907—1909	[3]) a) 1796	[9]) 1900	[9]) 1905	[9]) h) i) 1907—1909
g)	g)	ca. 43 Pfennig	1.06 1.08 1.07 1.11	1.21 1.24 1.27 1.29	g)	g)	ca. 40 Pfennig	1.23—1.37 1.35—1.50 1.67—1.85 2.18	g)	g)	ca. 28. Pfennig

frachten

Zwischen Bremen und Kassel 395 km			Zwischen Kassel und Hersfeld 7 Meilen (58 km)	Zwischen Bremen und Celle 21 Meilen (157 km)			Zwischen Bremen und Hannover 26 Meilen (198 km)
[8]) f) 1900	[8]) f) 1901	[8]) f) 1907	[3]) a) 1796	[13]) l) 1826	[9]) 1900	[9]) 1909	[13]) l) 1826
70 (trans. 80) Pfg.	70 (trans. 80) Pfg.	70 (trans. 75) Pfg.	1.37—1.64 1.35—1.65 1.48—1.85 1.70—2.18	2.04 1.93 1.86 1.93	55 Pfg.	47 Pfg.	2.47 2.37 2.32 2.35

frachten

[9]) 1900	[9]) 1901	[9]) h) i) 1907 bis 1909	[3]) a) 1796	[12]) 1815			[9]) 1900	[9]) i) f) 1905	[12]) 1815			[11]) 1841
g)	g)	ca. 48—50 Pfg.	1.10—1.23 1.05—1.20 1.11—1.30 1.21—1.45	0.87 0.87 1.07 1.15	1.16 1.11 1.37 1.41	1.44 1.27 1.56 1.66	g)	ca. 25—30 Pfg.	1.08 1.03 1.27 1.44	1.44 1.38 1.71 1.76	1.81 1.58 1.95 2.08	0.80—1.33

Lüneburgischen Landen, Göttingen 1796, S. 443. [4]) Heinr. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipzig 1834, S. 38. [5]) Frachten-Tarif von Bremen nach Münden, in Conventions-Münze, nach Brutto-Gewicht. April 1814. Handelskammer in Bremen, Arch. Coll. Sen. C. 331 1814. [6]) Fracht-Tarif für die Schiffahrt von Münden, Carlshafen etc. bis Bremen. 25. August 1815. Sammlg. d. Br. Stadtbibl. Oberweserschiffahrt, Brem. b. 1141. [7]) Getreide ist als Nichtreihegut in den ersten Tarifen der neueren Reiheschiffahrt von 1815 nicht mit normiert, es wird außer der Reihe zu vereinbarten Frachten versandt, erst in dem dritten Nachtrag zum Weserschiffahrtsregulativ vom 31. Januar 1818 ist ein Reiheschiffahrtstarif für kleinere Quantitäten, die zur Reiheschiffahrt zugelassen werden sollen, von 1 bis 10 Lasten normiert worden. Weserschiffahrtsregulativ vom 25. August 1815 und Anlagen; Nachtrag vom 31. Januar 1818; das undatierte handschriftliche Frachten-Verzeichnis incl. Assekuranz und Schiffahrts-Abgabe; gedrucktes Frachten-Verzeichnis für die Reiheschiffahrt incl. Assecuranz und Zölle, Bremen, im März 1839 (Sammlg. Bremer Stadtbibliothek, Oberweserschiffahrt, Brem b. 1141). Frachten incl. Zölle. Assecuranz-Prämie und Dampfschiffsabgabe (Bremer Staatsarchiv R. 9o, 1846 und 1847, März 17). [8]) Gemeinsame Fracht-Tarife der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft in Bremen, der Mindener Schleppschiffahrtsgesellschaft in Minden und der Wesermühlen-Aktiengesellschaft in Hameln, gültig vom 15. Juli 1900, vom 1. Januar 1901 und 1. Februar 1907 ab. [9]) Mitteilungen der Schleppschiffahrts-Gesellschaften bezw. ihrer Bremer Vertreter. Angabe mit Vorbehalt. [10]) J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtlichen deutschen und anschließenden Eisenbahnen, sowie der Flußschiffahrten, I. Jahrg., Kassel, April 1853, S. 138. [11]) A. Duckwitz, Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag im Senat 1. Mai 1841, aus den Papieren des verst. Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen. [12]) Fracht-Tarif für die Schiffahrt von Celle und Hannover nach Bremen. 25. August 1815. Sammlg. Oberweserschiffahrt der Bremer Stadtbibliothek, Brem. b. 1141. [13]) Gedruckter Tarif der Schiffsfrachten für die Reiheschiffahrt von Bremen nach Hannover und Celle, incl. Zoll und Verladungskosten, Bremen, im Februar 1826. Sammlung Oberweserschiffahrt der Bremer Stadtbibl., Brem. b. 1141.

(Fortsetzung der Anmerkungen von Seite 97)

Kleie-, Baumwollsaatmehl-Frachten tonnenkilometrisch folgendermaßen nach dem gemeinsamen Frachttarif der Wesergesellschaften auf:

1902 Von Bremen		per Tonne für den km	per Tonne für den km
nach Minden	164 km	3.80 Mk. = 2.32 Pfg.	3.20 Mk. = 1 95 Pfg.
„ Hameln	232 „	4.90 „ = 2.11 „	4.30 „ = 1.85 „
„ Karlshafen	322 „	6.40 „ = 1.99 „	5.50 „ = 1.70 „
„ Kassel	395 „	7.00 „ = 1.52 „	6.50 „ = 1.65 „

Unter Umständen werden von den Gesellschaften auch erheblich billigere Frachten bewilligt.

e) Die Bergfracht für wertvollere Massengüter, wie Getreide und Reis, wird zu 1879 mit 6.50 Mk., 1882: 5.50 Mk., 1888: 4.50 Mk., 1907: 4.30 Mk. bei einer Bahnfracht von 7.10 Mk. per Tonne von 1000 kg, angegeben, der Rückgang beträgt gegen 1879 33 vom Hundert, die tonnenkilometrische Fracht auf dem Wasser 1,8 Pfennig, auf der Eisenbahn 4,5 Pfennig. Max Peters, Schiffahrtsabgaben, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. C XV, Heft 2 u. 3, Leipzig 1908, S. 152. F. W. Meyer, Der Rhein-Leine-Kanal und das Projekt des Hunte-Ems-Kanals, Hameln 1907. S. a. n.

f) Für Getreide bei 50000 kg und mehr auf einen Frachtbrief, an einer Stelle zu laden und zu löschen, ermäßigen sich die Frachtsätze um 5 %.

g) Die Wesermühlen-Aktiengesellschaft bezw. die Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft F. W. Meyer, Hameln, berechnet auf ihren Personendampfern Expreßgut zwischen Münden und Hameln berg- und talwärts mit 170 Pfennig per 100 kg exkl. Assekuranz. Verkehrsfahrplan für die Oberweser, ältere Ausgabe s d., S. 20, 1906, S. 15, 1909, Inseraten-Anhang S. 58.

h) Es bestanden außerdem Ausnahmetarife.

i) Einschließlich Flußversicherung, mit Ausschluß etwaiger Zollabfertigungskosten.

s) k) n) o) Bei Verladungen ab Bremerhaven-Geestemünde (Nordenham, Brake, Vegesack), ist der nebenstehende Zuschlag hinzuzurechnen:

s) 30 Pfennig, k) 20 Pfennig, n) 15 Pfennig, o) 10 Pfennig.

Petroleum wird von den Oberweser-Gesellschaften nach besonderem Tarif befördert.

l) Einschließlich Flußversicherung, ausschließlich etwaiger Kajegelder und Zollabfertigungskosten.

m) Sofern es sich bei den Bergtransporten um regelmäßige Jahres- und Massenfrachten handelt, bestehen teilweise Ausnahmebedingungen für die Verfrachtung auf Grund besonderer Verträge zwischen den Reedern und größeren Verladern. W. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt, Kassel 1902, S. 82. Petroleum von der Unterweser wird nach einem besonderen Tarife befördert.

p) Durchgangssätze sind mit der Kleinbahndirektion Herford zu vereinbaren.

q) Als frühere Stückgutsätze vor dem ersten gedruckten Tarif vom 1. Oktober 1904 wurden mir 1 Mk., Großladungs-, speziell Getreideladungssätze 55 Pfennig von den Bremer Vertretern der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft, den Herren Hagens, Anthony & Co. in Bremen, angegeben.

r) Einschließlich Flußversicherung.

[1]) Nach (Versuchs-) Tarif der Oberweser-Schlepp-Dampfschiffahrt, Theodor Rocholl & Comp. (und Beteiligte), Bremen, 1. Juli 1878; dem Fracht-Tarif der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft für Güter-Beförderung auf der Ober- und Unterweser, Bremen, Juni 1887; den gemeinsamen Fracht-Tarifen von Bremen bergwärts der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen, der Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden, und der Wesermühlen-Actien-Gesellschaft, Hameln, gültig vom 15. Juli 1900, 1. Januar 1901 und 1. Februar 1907 ab; dem Fracht-Tarif für Eilgüter zwischen Bremen und Kassel der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen, Hermann Friedeborn, Hannov. Münden, Wilhelm Meyer, Holzminden (statt dessen 1909, H. Bolte, Bodenwerder), Gebrüder Becker, Oedelsheim bei Bodenfelde, gültig vom 1. Juli 1905 an bis auf weiteres [ältere Tarife nicht erhältlich] (bezw. gültig vom 1. Dezember 1909); und dem Fracht-Tarif von Bremen bergwärts der Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Celle, gültig vom 1. Oktober 1904 ab. (Vorher sind keine gedruckten Tarife ausgegeben.) Die mir von den Gesellschaften, bezw. deren Bremer Vertretern, der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft und den Herren H. W. Meyer, H. Grupe und Hagens, Anthony & Co. in Bremen zur Verfügung gestellten Tarife habe ich der Stadtbibliothek in Bremen (Sammlung Oberweserschiffahrt, Brem. b. 1141) übergeben. Vergleiche auch die in dem Tarif von 1878 und 1887 beigegebenen Schlepplohntarife, Dampfbootgütertarife (1 Pfennig pro km und 100 kg). Die Schleppdampfer haben auch noch Personenfahrpreistarife. Ferner haben die Frachttarife von 1878 und 1887 noch Vergleichszahlen für die Bahnkonkurrenz nach den Oberweserplätzen und Umschlagszielen. Die gegebenen neuesten Tarife waren bis 31. Dezember nicht weiter verändert.

Anmerkungen zu Tabelle XIII auf Seite 95:

*) W. Metterhausen, Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt, Festschrift, Kassel 1902, S. 82, 83 berechnet die Talfrachten für Massengüter als zu 1,0—1,3 Pfennig durchschnittlich, Talfrachtsätze von 0,60—0,67 Pfennig per Tonnenkilometer werden als gelegentlich vorgekommen, aber nicht die Regel bildend bezeichnet. Besonders billige Ausnahmefrachten werden für Kalisalze und Steine gemacht. Die Talfrachten der Eilgüterdampfer betragen von den wichtigsten Plätzen am oberen Flußlauf nach Bremen für Stückgut 3,0—3,5 Pfennig, für Mengen über 5000 kg 2,0—2,6 Pfennig pro Tonnenkilometer.

a) Gustav Seibt, Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen, Schmollers Jahrb. für Gesetzgebung, Verwalt. und Volkswirtschaft, N. F., XXVI. Jahrg., 1902, S. 990, 991 gibt nach Mitteilung der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft für Massengüter, als Steine, Zement, Ton, Spat, Salz, Zucker u. a., nach Bremen folgende Frachten 1902:

von Minden (164 km)	1,50 Mk. per Tonne	= 0,91	Pfennig für den Tonnenkilometer
„ Hameln (232 km)	2,00 „ „ „	= 0,86	„ „ „ „
„ Karlshafen (322 km)	3,00 „ „ „	= 0,93	„ „ „ „
„ Kassel (395 km)	4,00 „ „ „	= 1,01	„ „ „ „

Manchmal sind Frachten bis zu 0,7 und 0,6 Pfennig herunter zugestanden worden.

b) Die Talfrachten standen Hameln–Bremen per Tonne von 1000 kg 1879 für Getreide, Mehl, Futterartikel auf 4 Mk., für Steine und Holz 2,80—3,50 Mk., im Mittel 3,15 Mk. Später kam als Frachtgut zum Satze von 4 Mk. Rohzucker hinzu. 1897 stand die Fracht für Zucker auf 3 bis 3,30 Mk., Mehl 3 Mk. und Steine 1,70 Mk., heute betragen die Talfrachten für Massengüter aller Art 1,50 bis 2 Mk., oder 0,7 Pfennig für das Tonnenkilometer. Auf der Eisenbahn kostet Mehl von Hameln nach Bremen 7,10 Mk., Rohzucker zur Ausfuhr 3,50 Mk., oder für das Tonnenkilometer 4,5 und 2,2 Pfennig. Max Peters, Schiffahrtsabgaben, Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. CXV, Heft 2 u. 3, S. 152.

c) Die Wesermühlen-Aktiengesellschaft bezw. die Oberweserdampfschiffahrtsgesellschaft F. W. Meyer, Hameln, berechnet auf ihren Personendampfern zwischen Münden und Hameln Expreßgut zu 170 Pfennig per 100 kg excl. Assekuranz. Verkehrsfahrplan, ältere Ausgabe, S. 20 1906, S. 15 1909, Inseraten-Anhang S. 58.

d) Excl. Assekuranz. Für größere Sendungen tritt eine entsprechende Ermäßigung unter Vereinbarung ein. Besonderer Frachttarif für Rohzucker in der Talfahrt per 1000 kg ab Fabrik nach Bremen. Fracht-Tarif 1887, S. 23.

e) f) g) Bei Verladungen nach Bremerhaven—Geestemünde ist der nebenstehende Zuschlag hinzuzurechnen:

e) 20 Pfennig, f) 15 Pfennig, g) 10 Pfennig.

h) Ausschließlich Flußversicherung.

i) Einschließlich Flußversicherung, ausschließlich etwaiger Kajegelder und Zollabfertigungskosten. Fracht nach Bremen für leere Petroleumfässer von Kassel—Beverungen 40 Pfg., von Höxter—Hameln 35 Pfennig, von Rinteln—Hoya 30 Pfennig per Stück, für Mühlsteine von allen Plätzen 120 Pfennig per 100 kg.

l) Nach dem (Versuchs-)Tarif der Oberweser-Schlepp-Dampfschiffahrt Theod. Rocholl & Comp., Bremen, 1. Juli 1878, der aber lediglich angibt, daß bei Stückgut 15 %, bei allen übrigen Gütern 10 % Ermäßigung gegen die Bergfracht eintritt, wonach obige Zahlen abgerundet gegeben sind; Tarif der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen, Juni 1886, der gesonderten Tarif aufstellt; Tarif für Eilgüter zwischen Bremen und Kassel, gültig vom 1. Juli 1905 bezw. gültig vom 1. Dezember 1909 ab. Die neueren Talfrachten beruhen auf freier Vereinbarung; es existieren keine gedruckten Tarife darüber. Die Frachten schwanken nach dem Wasserstand, nach Angebot und Nachfrage, wenn auch nicht so erheblich, wie auf anderen Strömen (W. Metterhausen, Die Oberweser im letzten Jahrzehnt, Festschrift, Kassel 1902, S. 82). Die modernen Talfrachten gebe ich nach Mitteilungen der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft und der Herren Hagens, Anthony & Co. in Bremen mit allem Vorbehalt, da nur summarische Angaben von den Gesellschaften zu erhalten sind.

Anmerkungen zu Tabelle XVI auf Seite 102 ff.:

*) Eilgut kostet in Bremen, wo die moderne Institution der Eilfuhrwerke keinen Eingang gefunden hat, bei einer Entfernung von 12—15 Meilen wenigstens 1.00 Mk., bei 20—30 Meilen 1.50 Mk. und weiter 2.00 Mk. pro Doppelzentner (100 kg) mehr. Eilgut springt in der Reihe der wartenden Güter vor, soweit nicht für diese ebenfalls die Fracht erhöht wird. Güterbestederei-Verordn. vom 16. November 1818, art. 9. Bremer Staatsarch. R. 13 A und Victor Böhmert, Bremer Handels-Archiv, II. Bd., Bremen 1865, Nr. 144, S. 354.

**) Zwischen Hamburg und Harburg werden 1810: 2.07 Mk. per 100 kg (dz) Kosten, nämlich 1.21 Mk. Durchgangszoll und 87 Pfg. Überschiffungs-, Harburger Kaufhaus- und Speditionskosten gerechnet. 1817: 70 Pfg. per 100 kg, davon 35 Pfg. für Spedition, 35 Pfg. für den Transport Hamburg—Harburg. 1836: 1.39 Mk. per 100 kg, einschließlich Assekuranz, Elbzoll, Durchgangszoll, Spesen, Gebühren, davon Transportkosten Hamburg—Harburg 26 Pfg., Niederlage-Gebühren 43 Pfg.

Zwischen Hamburg und Lüneburg werden 1817: 1.22 Mk. per 100 kg Kosten, 1836: 1.95 Mk. per 100 kg, wovon 1.56 Mk. Elbfracht, angegeben. (3).

§) Die Frachten erscheinen nach der von Fr. v Reden Das Königreich Hannover, 1839 (3). II. Abt., S. 12 und 13, über den Hamburger Versand nach Monaten mitgeteilten Frachtlisten am höchsten im Winter, am niedrigsten im Sommer mit Ausnahmen, Nürnberg ist im Sommer teurer.

a) Die Achsfrachten enthalten regelmäßig die kleineren Weg-, Chaussee-, z. T, Durchgangsabgaben, dagegen nicht die größeren und abgestuften Eingangszölle, die besonders verrechnet und von Kaufmann und Spediteur direkt bezahlt werden. Die Niederlagen im Binnenlande ergeben weitere Erleichterungen. Auch die bremischen Akzisedeklarationen und Zahlungen geschehen durch den Kaufmann.

Im April 1828 bestanden folgende Durchfuhrzolltarife zu Lande in Deutschland:

A) Gebühren nach den Distanzen angesetzt:

I. Württemberg. Großh. Hessen und Baden: $2^{6}/_{7}$ Pfg. per 100 kg (dz) und Stunde.

II. Kurhessen: $3^{2}/_{5}$ Pfg. per dz und Wegmeile.

III. Bayern: $1^{3}/_{10}$ Pfg. per dz und Stunde. Zusatz von $3^{1}/_{2}$ % vom Betrag des Zolls für Stempel, ferner $11^{3}/_{7}$ Pfg. per dz Weggeld ein für alle mal.

IV. Nassau, Oldenburg: Frei. Es sind nur die Kosten zur Sicherstellung gegen Defraudation zu tragen.

B) Gebühren ohne Rücksicht auf die Distanzen:

I. Preußen: Als Regel: 3.34 Mk. per dz von allen durchgehenden Waren. Ausnahmen: 13.38 Mk. per dz von allen Arten Baumwollwaren, Manufakturen, ganz von Wolle oder vermischt, Tyroler Decken und Fries; 6.70 Mk. per dz von Schafwolle, Leder, Lederwaren aller Art, unvermischten Baumwollwaren und Spitzen, wollenem Garn, Polstermöbeln; 4.44 Mk. per dz von Heringen; 3.78 Mk. per dz von roher Baumwolle; 2.24 Mk. per dz von Kuh- und Kälberhaaren, Stopfen, Korkholz, Saflor, Salpeter, Farbholz, Horn, Klauen, Knochen, Sumac, Waid; 1.64 Mk. per dz von groben Bleiwaren, unger. Soda, gegossenen Eisenwaren, Pottasche und rohem Stahl; 1.12 Mk. per dz von Flachs, Hanf, Schwefel, Pech, Teer, Wasserblei und Schafdärmen; frei sind Bolus, Roheisen, Schmirgel, Bimsstein, Schachtelhalme.

II. Hannover: Als Regel: 1.10 Mk. per dz von allen durchgehenden Waren. Ausnahmen: 1.70 Mk. per dz von ord. Branntwein und Genever; 1.35 Mk. per dz von Hanf-, Lein-, Rüböl, Tran, Obstwein, Käse, Leder und Lederwaren, Häuten, rohen und bearbeiteten Schaffellen, fabriziertem Tabak, Kraftmehl, Eisenblechwaren, Honig, Talglichtern, Federposen, Seife, Wachs, Zinnwaren, Messing- und Kupferwaren, gesalzenem Fleisch, Kaffee, Glas und Glaswaren, Bleiweiß, Hutmacherarbeit aller Art, Blei und Schrot.

III. Königreich Sachsen: Die größere Anzahl von allen durchgehenden Waren zahlt 0.77 Mk. per dz. Eine ebenfalls bedeutende Anzahl zahlt 0.28 Mk. per dz. Ausnahmen: 7.10 Mk. per dz von Tressen, Gold- und Silberwaren; 4.10 Mk. per dz von roher Seide, Seidenwaren aller Art; 2.05 Mk. per dz von Posamentierarbeit aus Seide; 0,59 Mk. per dz von ord. Lederwaren, rohen und verarbeiteten Schaffellen und Pelzen, Messingblech, Messing- und Kupferwaren, gewalztem und gehämmertem Messing, Gelbgießereiwaren aller Art, gesalzenem und geräuchertem Fleisch, Speck etc, Wachslichtern und Bettfedern, Eiderdaunen, Bildhauerarbeit aus Holz, Blumenzwiebeln, Borsten und dergl. Waren, Strohgeflechten und -waren, Wachswaren, Wachs und Gürtlerwaren.

IV. Mecklenburg-Schwerin und Strelitz: Frei.

V. Braunschweig: $1^{1}/_{10}$ Pfg. vom dz Eingang und $^{1}/_{4}$ Pfg. vom dz Ausgang als Regel.

VI. Holstein und Lauenburg: 1 % vom Wert.

VII. Hansestädte: Zirka 29 Pfg. vom dz.

Genauer erhob Bremen als Durchgangszoll zunächst für reintransitierendes Gut, derzeit aber auch alles Speditionsgut 37 Pfg. vom dz brutto, gab aber auch allen Waren, die in der Weserschiffahrtsakte zu einem Bruchteil normiert waren, den gleichen Vorteil beim Durchgang durch Bremen zu Lande. Außerdem bestand noch ein alter Lokal-Transitozoll von $^{1}/_{4}$ % vom Wert zu Warturm, über dessen Beseitigung man damals in Beratung stand, der aber erst 1856 endgültig suspendiert wurde (Vertrag zw. den Zollvereinsstaaten und Bremen vom 26. Jan. 1856, Publ. vom 11. Dez. 1856, Brem. Gesetzbl. 1856, S. 189, no. 29), außerdem Wege-, Brücken- und Pflastergeld. [Der Eingangszoll betrug damals $^{7}/_{12}$ % oder $58^{1}/_{2}$ Pfg. von 100 Mk. vom Wert, wurde aber nur von dem seewärts eingehenden Gut erhoben, da für das flußab auf der Weser und zu Lande eingehende Gut seine Nichterhebung damals auf fünf Jahre beschlossen war. Der Ausgangszoll betrug $^{1}/_{3}$ % vom Wert oder $33^{1}/_{3}$ Pfg. von 100 Mk. Gold und Silber, gemünzt oder ungemünzt und unverarbeitet, waren bei Aus- und Eingang frei. Die Seeschiffahrtsabgabe betrug $4^{2}/_{3}$ Pfg. vom dz einkommender Bremer Ladung oder, wenn diese fehlte, ausgehender, für bremische Schiffe und die im Reziprozitätsverhältnisse stehenden Nationen $2^{1}/_{3}$ Pfg. (S. Senatsbeschlüsse vom 7./12. Juni 1826 und 28./31. Dezember 1827, Sammlg. d. Verordng. und Procl. des Senats, 1826, 12. Juni, S. 68, no. 10, 12. Juni, S. 69, no. 11; 1827, 31. Dez., S. 130, no. 31.)] Der Durchgang Bremen—Bremerhaven war mit Hannover 1827, 11. Januar, zu 27 Pfg. vom dz stipuliert, Bremen—Vegesack frei (Senatsbeschluß 14./17. Sept. 1827, Sammlg. d. Verordng. und Procl. 1827, 17. Sept., S. 66, no. 18). [S. im übrigen meine Darstellung in Der bremische Binnenverkehr. Bremen, im Verlag von Franz Leuwer, S. 224; (C. F. Wurm, F. Th. Müller, u. a.). Die Aufgabe der Hansestädte gegen den Zollverein, Commissionsbericht an die V. S. der Hamb. Ges z. Bef. der Künste und nützl. Gew., Hamburg 1847, S. 9 ff.; C. F. Wurm, D. Handelspolitik der Hansestädte, Hamburg 1839, S. 8 ff.; Richard Ehrenberg, Die Anfänge des Hamburger Freihafens (Wie wurde Hamburg groß, I.), Hamburg und Leipzig 1888; u. a.; Fr. v. Reden, Vergl. Zusammenstellg. d. Grenz-Eingangs-Abgaben etc, bearb. i. Auftr. d. Volkswirthschafts Ausschusses d. d. Reichsvers., Frankft. a M. 1848, S. 46 ff. (a. Hamburg und Lübeck); Bericht der zur Regulirung der Accise-, Convoye- und Tonnengelds-Abgaben niedergesetzten gemeinschaftlichen Deputation, 9. Juli 1824 Anl. a zum Antrag des Senats, Bürger-Convents-Verhandlungen vom Jahre 1824, S. 115 ff, interessant, weil hier die Tarifierungsquoten der alten Zölle aufgestellt sind. Zu der Änderung 1862: Gutachten d. Handelskammer üb. d. Aufheb. d. Ein- u. Ausfuhr-Accise u. d. vorgeschl. Ersatzsteuern, Bremen 1862.]

In Frankfurt war man 1828 mit Gleichstellung der bisher verschieden gewesenen Transitoabgaben beschäftigt, wobei die höheren Ansätze wegfallen sollten.

Akten des Bremer Staatsarchivs zu den Verhandlungen wegen des mitteldeutschen Handelsvereins.

Nach der Konstituierung des Zoll- und des Steuervereins betrug der gewöhnliche Durchgangszoll des Steuervereins 1.05 Mk. per dz (Hann. Ges. v. 21. April 1835), der des Zollvereins 1.47 Mk. per dz (Vereinszolltarif etc. v. 22. März/31. Okt., 18. Nov. 1833). Ermäßigung für die norddeutsche Bremer Straße bestand nicht. Vor der Verschmelzung des Zoll- und des Steuervereins betrug der gewöhnliche Transitozollsatz des Steuervereins 1.00 Mk. per dz direkt, 0.83 Mk. durch unversteuerte Niederlage (Hann. Ges v. 7. März 1845), bezw. 25 Pfg. per dz (Hann. Ges. v. 28. Juni 1848) — amerikanischer Tabak, rohe Baumwolle, Tran und Reis waren nach dem hannoverschen Handels- und Schiffahrtsvertrag mit den Vereinigten Staaten vom 10. Juni 1846 nur mit der Rekognitionsgebühr von 20 Pfg. per dz (s. a. J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife der sämtl. deutschen u. anschließ. Eisenb., sowie der Flußschiffahrten, I. Jg., Cassel April 1853, I Lief., S. 11, II. III. Lief., S. 1) belegt —;

(Schluß der Anmerkungen auf Seite 106)

Bremische Fuhrwerksfrachten in den Jahren 1796—1851, verglichen

I. Besteder

Tab. XVI	Entfernung Meil.*)	Entfernung km	im Jahre 1796	Entfernung Meil.**)	Entfernung km	im Jahre 1815	im Jahre 1817	im Jahre 1818
Bremen—Hamburg	(12)	(90)	[1]) c) d) e) 2.87—5.10	14	105	—	—	[3]) i) 5.39
Hamburg—Bremen	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
*Harburg—Bremen***)*	—	—	—	—	—	[3]) *4.73—4.91*	—	—
Bremen—Celle	12	90	[1]) 2.76	16	120	—	—	—
Bremen—Braunschweig	18	135	[1]) 6.22—7.26	24	180	—	[4]) g) h) 8.22	—
über Hannover	19	142.5	[1]) 5.09—7.26	24½	183.8	—	—	[5]) i) 9.21
Hamburg—Braunschweig	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—
*Harburg—Braunschweig***)*	—	—	—	—	—	[3]) *5.59—7.57*	—	—
Bremen—Leipzig	38	285	[1]) 12.65—16.23	45	338.5	—	[4]) g) h) 20.72 [4]) g) h) 23.32	[3]) i) 16.88
Hamburg—Leipzig	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	[4]) g) *21.52*	—
rechtselbisch über Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—
*Harburg-Leipzig***)*	—	—	—	—	—	[3]) *16.78—18.55*	—	—
*Lüneburg—Leipzig***)*	—	—	—	—	—	—	[4]) h) *15.89* [4]) h) *13.29*	—
Bremen—Gera	—	—	—	49	367.5	—	—	—
Hamburg—Gera über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Altenburg	—	—	—	51	382.5	—	—	—
Hamburg—Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Chemnitz	—	—	—	56	420	—	—	—
Hamburg—Chemnitz	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Dresden	—	—	—	58	435	—	—	—
Hamburg—Dresden	—	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—
über Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—

mit der hamburgischen Konkurrenz, per 100 kg in Mark.

bezirk.

im Jahre 1821	im Jahre 1828	im Jahre 1829 (*30)	im Jahre 1832	im Jahre 1836 §)	im Jahre 1837	im Jahre 1838 v)	im Jahre 1839 v)
[3]) k) 5.03	[3]) k) 4.31	[5]) p[1]) 4.31	—	[3]) k) 3.95	[3]) k) 3.95	[3]) k) 3.95	—
—	[4]) n) 3.86	—	—	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *4.28*	—	—	—	—
[3]) *4.00-6.12*	[3]) *2.39—4.37*	[3]) *2.91—3.79*	[3]) s) *2.55—4.—*	[3]) *2.55—3.64*	[3]) k) *2.55—3.78*	[3]) k) *2.73—3.64*	—
—	—	[5]) p[2]) 4.60	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
[3]) k) 5.45	[3]) k) 4.87	[5]) 4.87	—	[5]) k) 3.90	[3]) k) 3.41	[3]) k) 3.41	[3]) k) 3.41
—	—	—	—	[3]) k) *5.08*	[3]) k) *4.84*	—	—
—	—	—	[3]) s) *6.01*	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *4.87*	—	—	—	—
[3]) k) *4.28-6.41*	[3]) *4.28—6.41*	[3]) *2.96—5.59*	[3]) s) *3.45—6.58*	[3]) *2.47—5.59*	[3]) k) *2.47—5.59*	[3]) *3.64—5.26*	—
[3]) k) 14.32	[3]) k) 13.30 [4]) g) 14.22	[5]) p[3]) 12.66	—	[3]) k) 8.77	[3]) k) 8.77	[3]) k) 9.25	[3]) k) 9.25
—	—	—	—	[3]) *11.61*	[3]) *9.68*	—	—
—	[4]) g) *12.54*	—	[3]) s) *13.77*	—	—	—	—
—	[4]) g) *11.69*	—	[3]) s) *12.99*	—	—	—	—
—	—	*) [3]) *16.43*	—	—	—	—	—
[3]) *14.80-21.71*	[3]) *12.83-19.24*	[3]) *11.51-17.76*	[3]) s) *11.18-19.41*	[3]) *6.91—13.82*	[3]) *6.91—12.12*	[3]) *6.91—12.83*	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[5]) p[4]) 13.15	—	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *17.29*	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *14.48*	—	—	—	—
—	—	[5]) p[4]) 13.15	—	—	—	—	—
—	—	—	—	[3]) *12.58*	[3]) *11.61*	—	—
—	—	—	[3]) s) *17.29*	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *13.99*	—	—	—	—
—	—	[5]) 14.61	—	—	—	—	—
—	—	—	—	[3]) *12.58*	[3]) *11.61*	—	—
—	—	—	[3]) s) *17.85*	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *15.96*	—	—	—	—
—	[3]) k) 18.41	[5]) p[5]) 17.53	—	—	[3]) k) 11.69	[3]) k) 12.18	—
—	—	—	—	[3]) *12.58*	[3]) *11.61*	—	—
—	—	—	[3]) s) *17.60*	—	—	—	—
—	—	—	[3]) s) *16.94*	—	—	—	—

Tab. XVI (Fortsetzung)	Entfernung Meil.*)	Entfernung km	im Jahre 1796	Entfernung Meil.**)	Entfernung km	im Jahre 1815	im Jahre 1817	im Jahre 1818	im Jahre 1821	im Jahre 1824
Bremen—Hannover	12	90	[1]) 3 35-4.78 [1]) 2.23-2.55	13	97,5	—	—	[3]) i) 7.68	[3]) k) 4.09	—
Hamburg—Hannover	—	—	*3.52—4.78* *2.87—3.82*	—	—	—	—	—	—	—
*Harburg—Hannover***)	—	—	—	—	—	[3])*4.61-6.58*	—	—	[3])*3.95-7.40*	—
Bremen—Hildesheim	15	112,5	—	18	125	—	—	—	—	—
Hamburg—Hildesheim	—	—	*4.78—6.36*	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Elbingerode	—	—	—	28	210	—	—	—	—	—
Bremen—Einbeck	17	127,5	—	23	172,5	—	—	—	—	—
Hamburg—Einbeck	—	—	*5.09—5.43*	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Göttingen	23	172,5	—	27½	206,3	—	—	—	—	—
Hamburg—Göttingen	—	—	*5.09—5.43*	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Münden	—	—	—	29	217,5	—	—	[3])i) 13.30	[3]) k) l) 8.12	—
Hamburg—Münden über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Kassel	28	210	—	32	242,3	—	—	—	—	—
Hamburg—Kassel über Harburg	—	—	*9.24—11.45*	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Frankfurt a. M.	46	345	—	56¾	424,5	—	[4]) h) 20.72-24.87 [4]) g) 25.20	[3])i) 20.41	[3]) k) 13.60	[3]) m) 13.08 [3]) m) 14.98
Hamburg-Frankfurt a. M.	—	—	*14.97-21.87*	—	—	—	—	—	—	—
über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lüneburg-Frankfurt a. M.	**)	—	—	—	—	—	[4]) *20.72-24.87*	—	—	—
Harburg—Frankfurt a. M.	**)	—	—	—	—	[3]) *21.05-26.64*	[4]) *22.80-26.94*	[4])g) 27.32	[3]) *15.79-25.66*	[3]) *15.46-17.27*
Bremen—Höchst	—	—	—	61	457,5	—	—	—	—	—
Bremen—Offenbach a. M.	—	—	—	60½	453,8	—	—	—	—	—
Bremen—Nordhausen	—	—	—	30	225	—	—	—	—	—
Bremen—Eisenach	—	—	—	40½	303,8	—	—	—	—	—
Hamburg—Eisenach über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Gotha	—	—	—	41	307,5	—	—	—	—	—
Hamburg—Gotha über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Erfurt	—	—	—	44	330	—	—	—	—	—
Hamburg—Erfurt über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Arnstadt	—	—	—	47	352,5	—	—	—	—	—
Bremen—Rudolstadt	—	—	—	51	382,5	—	—	—	—	—
Bremen—Weimar	—	—	—	47	352,5	—	—	—	—	—
Hamburg—Weimar über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Lobenstein	—	—	—	57	427,5	—	—	—	—	—
Bremen—Schweinfurt	—	—	—	60	450	—	—	—	—	—
Hamburg—Schweinfurt über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Würzburg	—	—	—	64	480	—	—	—	—	—
Hamburg—Würzburg über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Koburg	—	—	—	55	412,5	—	—	—	—	—
Hamburg—Koburg über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bremen—Nürnberg	66	495	—	68	510	—	—	[3])i) 28.55	[3]) k) 20.45	—
Hamburg—Nürnberg über Harburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Lüneburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
*Harburg—Nürnberg***)	—	—	—	—	—	[3]) *32.57*	—	—	[3]) *23.68-25.66*	—

bezirk.

im Jahre 1828	im Jahre 1829	im Jahre 1832	im Jahre 1834	im Jahre 1836 §)	im Jahre 1837	im Jahre 1838 v)	im Jahre 1839 v)	im Jahre 1841 v)	im Jahre 1847 v)	im Jahre 1851 v)
[3]) k) 2.44	[5]) p[6]) 3.25	—	—	[3]) k) 2.44	[3]) k) 2.92	[3]) k) 2.44	[3]) k) 2.44	[9])1.95-2.44	—	[5]) w) 1.44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[5])*1.97-6.91*	[3])*1.97-4.61*	[3]) s) *2.63-2.96*	—	[3])*2.63-4.61*	[3])*2.34-3.95*	[3])*1.97-3.95*	—	—	—	—
—	[5]) p[7]) 3.90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	[3]) k) 6.33	[3]) k) 5.84	—	—	—	—
—	[5]) 5.36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5]) p[8]) 5.84	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *9.95*	—	—	—	—	—	—	—	—
[4]) g) 7.67	[5]) p[9]) 7.14	—	—	—	[3]) k) 6.33	[3]) k) 5.36	[3]) k) 4.87	—	—	—
—	—	[3]) s) *10.20*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5]) p[10]) 7.79	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[5]) k) 11.69	[5])p[11])11.20	[6]) q) 11.85	[7]) r) 11.69	[3]) k) 10.23	[3]) k) 10.23	[3]) k) 10.71	[3]) k) 10.71	—	—	—
[3]) k) 12.60				[8]) 10.71						
[4]) g) 12.17	—	—	—	[3]) *7.36*	[3]) *8.20*	—	—	—	—	—
				[3]) *(11.10)*	[3]) *(12.34)*					
—	—	[3]) s) *16.00*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *13.89*	—	—	—	—	—	—	—	—
[4]) g) *13.38*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[3]) *14.14-19.74*	[3]) *14.31-19.74*	[3])s)*13.32-20.07*	[3]) *11.11-15.79*	[3])l)*11.11-19.74*	[3]) *12.00-16.45*	[3]) *12.83-17.76*	—	—	—	—
—	[5])p[12])11.69	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[12])11.69	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[13])8.77	—	—	—	[3])k)7.31	[3])k)7.07	—	—	—	—
—	[5])p[14])8.77	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *11.68*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *10.21*	—	—	—	—	—	—	—	—
[3]) k) 8.77	[5])p[15])8.77	—	—	—	[3])k)7.31	[3])k)7.31	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *11.68*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *11.26*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5]) p[13])9.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *11.68*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *11.26*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[16])10.23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[17])12.18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[18])11.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *12.42*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *13.13*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[18])14.61	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5]) 13.21	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *14.28*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *13.96*	—	—	—	—	—	—	—	—
—	[5])p[18])14.49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *14.97*	—	[3]) *8.49*	[3]) *8.77*	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *13.89*	—	[3]) *(12.78)*	[3]) *(13.13)*	—	—	—	—	—
—	[5])p[19])12.73	—	—	—	[3]) k) 10.66	[3]) k) 10.05	[3]) k) 10.05	—	—	—
—	—	[3]) s) *13.70*	—	[3]) *7.92*	[3]) *8.49*	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *12.23*	—	[3]) *(11.88)*	[3]) *(12.78)*	—	—	—	—	—
[3]) k) 15.34	[5])p[20])14.92	—	—	[3]) 11.08	[3]) k) 11.94	[3]) k) 11.73	[3]) k) 11.73	—	[10]) 11.22	—
—	—	[3]) s) *16.47*	—	[3]) *9.05*	[3]) *9.34*	—	—	—	—	—
—	—	[3]) s) *15.60*	—	[3]) *(13.58)*	[3]) *(14.03)*	—	—	—	—	—
[3]) *17.76-19.74*	[3]) *17.76*	[3])s)*15.59-20.23*	—	[3]) *11.11-16.28*	[3]) *12.83-19.74*	[3]) *13.82-17.76*	—	—	—	—

III. Bestederbezirk.

Tab. XVI (Fortsetzung)	Entfernung Meilen*)	Entfernung km	im Jahre 1799	Entfernung Meilen**)	Entfernung km	im Jahre 1818	im Jahre 1821
Bremen—Osnabrück ..	—	—	—	15½	116,3	—	[3]) k) 4.09
„ Bückeburg ..	—	—	—	16	120	—	—
„ Detmold	—	—	—	20	150	—	—
„ Minden	—	—	—	—	105	—	[3]) k) 4.09
„ Bielefeld ...	—	—	—	19.21	142,5	—	[3]) k) 9.21
„ Paderborn ..	—	—	—	24	180	—	—
„ Warendorf ..	—	—	—	22	165	—	—
„ Münster	—	—	—	22	165	[3]) i) 9.72	[3]) k) 9.21
„ Duisburg....	—	—	—	35	262,5	—	—
„ Düsseldorf ..	—	—	—	36	270	[3]) i) 17.39	[3]) k) 14.83
„ Elberfeld....	—	—	—	33	247,5	[3]) i) 14.83	[3]) k) 12.79
„ Köln a. Rh...	—	—	—	41	307,5	—	—
„ Nordhorn ..	—	—	—	20	150	—	—
„ Aurich.....	—	—	—	15½	116,3	—	—
„ Triest.....	150	1125	f) 128.80	—	—	—	—

Tab. XVI (Schluß)	im Jahre 1828	im Jahre 1829	im Jahre 1836 §)	im Jahre 1837	im Jahre 1838 v)
Bremen—Osnabrück ..	[3]) k) 4.87	[5]) p[21]) 3.66	—	[3]) k) 2.27	[3]) k) 2.44
„ Bückeburg ..	—	[5]) 5.36	—	—	—
„ Detmold	—	[5]) 7.79	—	[3]) k) 6.82	[3]) k) 6.82
„ Minden	[3]) k) 4.87	[5]) 4.87	[3]) k) 4.87	[3]) k) 4.38	[3]) k) 4.87
„ Bielefeld ...	—	[5]) p[22]) 7.79	—	[3]) k) 7.31	[3]) k) 7.31
„ Paderborn ..	—	—	—	[3]) k) 9.25	[3]) k) 9.25
„ Warendorf ..	—	[5]) p[22, 23]) 6.82	—	—	—
„ Münster	[3]) k) 7.31	[5]) p[22]) 6.82	[3]) k) 5.84	[3]) k) 5.19	[3]) k) 5.19
„ Duisburg ...	—	[5]) p[22]) 9.25	—	—	—
„ Düsseldorf ..	[3]) k) 10.71	[5]) p[22]) 9.74	[3]) k) 9.25	[3]) k) 8.77	[3]) k) 8.77
„ Elberfeld ...	[3]) k) 8.77	[5]) p[22, 24]) 8.28	[3]) k) 7.79	[3]) k) 6.82	[3]) k) 7.31
„ Köln a. Rh...	[3]) k) 10.71	[5]) p[13, 22]) 9.74	—	[3]) k) 9.25	[3]) k) 9.25
„ Nordhorn ...	—	[5]) p[25]) 11.23—12.36	—	—	—
„ Aurich.....	—	—	—	—	[3]) k) 5.84
„ Triest.....	—	—	—	—	—

Schluß der Anmerkungen von Seite 101:

der allgemeine Zollvereinstransitozollsatz (1845 3.00 Mk, 1851 2.00 Mk. per dz) war für die Bremer Hauptrouten auf 2.00 Mk. (Preuß. Zolltarifverordn. v. 10. Okt. 1845), zuletzt auf 1.00 Mk. (Preuß. Zolltarifverordn. v. 21. Juli 1851) ermäßigt. Die bremische Durchgangs- oder Speditionsabgabe blieb, abgesehen von den weiteren Anpassungen an die Veränderung der Weserzollquoten für die ermäßigten Güter, dieselbe, wie 1828, 37 Pfg. vom dz [1833/35: Eingangszoll seewärts ¾ % (Prokl. v. 24./30. Dez. 1830, Sammlg. d. Verordn. u. Procl. 1830, S. 84, No. 23), 1853: ⅔ % vom Wert (Sammlg. d. Verordn. u. Procl. 1837, 2. Jan., S. 4, no. 4) landwärts blieb frei, Ausgangszoll ⅓ %], doch waren für die vierziger und fünfziger Jahre noch einige weitere Ermäßigungen und Befreiungen hinzugekommen: Tabak, Baumwolle, Tran und Reis zahlten nach dem Gesetz vom 11. Jan. 1847 9⅓ Pfennig per dz zum Transit in den Steuerverein, weiter bestanden für eine Reihe von Speditionsgütern Ermäßigungen auf 9⅓ bezw. 18⅔ Pfennig per dz nach den Gesetzen vom 30. Dez. 1844 u. 12. Jan. 1846, für hannoverschen Transit auf einer Achse durch Bremen nach dem Vertrag wegen Beförderung des Verkehrs mit Hannover vom 14. April 1845 durch Proklam vom 1. Okt. 1845 auf 28 Pfennig per dz, freie Wiederausfuhr und Durchfuhr für bestimmte Zollvereinsgüter nach der Übereinkunft vom 4. Juli 1840, freie Wiederausfuhr von Seegut, Proviantprivileg in Bremerhaven nach den Gesetzen vom 2. Jan. 1837 und 18. Juni 1841 (Sammlg. d. Verordn. u. Procl. des brem. Senats 1837, S. 4, no. 3; 1841, S. 30, no. 12; 1844, S. 78, no. 37; 1845, S. 80, no. 32; 1846, S. 1, no. 1; 1847, S. 90, no. 8, S. 154, no. 40; Hann. Ges.-Sammlg., 1847, I. Abt., S. 65, no. 14). Der dänische Transitzoll im Hzt. Lauenburg betrug 1853 82 Pfennig bezw. 50 Pfennig per dz. (Für den Lübecker Verkehr über die Büchener und den Hamburger Verkehr nach der Schweriner Bahn, soweit die Güter mit Transitzoll belegt sind, — bezw. für den Hamburg-Wittenberger Verkehr für alle Güter), Mecklenburg erhob im Lübecker Verkehr über Büchen 32 Pfennig per dz; in Hamburg und Lübeck bestand bereits kein Transitzoll mehr, doch hatten sie noch in Bergedorf einen Transitzoll von 4 Pfg. per dz (J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife, I. Jg., Cassel, April 1853, II. u. III. Lief., S. 28, 124; Fr. v. Reden, Vergleich. Zusammenstellg. der Grenz-Eingangs-Abgaben in Österr., d. d. Zollv., d. nordd. Steuerv. u. d. Herzogt. Schleswig-Holst. etc., bearb. i. Auftr. d. Volkswirthschafts-Ausschusses d. d. Reichsvers., Frkft. a. M. 1848, S. 41 ff.; etc.).

Zu den deutschen Ein- und Ausgangszöllen des 19. Jahrhunderts siehe: C. Krökel, Das preuß.-d. Zolltarifsystem i. s. histor. Entwickl. seit 1818, VII. Suppl. d. Jbb. f. Nationalök. u. Stat., hrsg. v. J. Conrad, Teil 1 und 2 (Tabellenwerk), Jena

1881. (Vgl. auch Ernst zu Rantzau, Die Grundz. d. preuß.-d. Tarifpolitik seit der Begründ. des Zollvereins, Deutsche Rundschau, CX. Bd., S. 97ff.; J. Lehr, J. Gensel, F. Ritschl, A. Bayerdörffer, Die Tarifreform i. d. Reich n. d. Gesetze v. 15. Juli 1879, V. u. VI. Suppl. der Jbb. f. Nationalök. u. Stat., Jena 1880; etc.; f. a. Chr. J. Herwig, Beiträge zur Gesch. d. Bayer. Zollwesens, Bamberg 1861; u. a.).

Eine Sammlung von Bremen interessierenden Zolltarifen etc. besitzt die Bremer Handelskammerbibliothek (Katalog N. V., S. 100); vgl. a. den Katalog der Commerzbibl. in Hambg., 1864, Sp. 149, 150ff.; 185, 193 etc.; die Brem. Stadtbibliothek hat den Zolltarif des Kaiserreichs Frankreich, nach Sally und Magnien (a. diesen 1811), übersetzt von G. W. Thran in Bremen, 2. Aufl., Bremen 1812. Der grundlegende preußische Zolltarif vom 26. Mai 1818 steht Gesetz-Sammlg. f. d. Kgl. Preuß. Staaten, 1818, S. 70ff., no. 482, der hannoversche Reformtarif vom 21. Sept. 1825, Sammlg. d. Gesetze, Verordn. etc. i. Kgr. Hannover, 1825, no. 26, Anlage zu S. 151, der oldenburgische vom 27. Febr. (9. März 1815) Sep. zu Sammlg. d. landesherrl. Verordn. etc. f. d. Hzth. Oldenburg 1814—15, II. Heft, 1815, S. 73, no. 22. Im übrigen ist auf die Gesetz- und Verordnungssammlungen der Staaten und des Zollvereins zu verweisen.

Zu Lasten des Fuhrmanns gehen die Bestedergebühren in Bremen, die in der Fracht inbegriffen sind. Die Bestedergebühren betragen:

bei einer Entfernung von	per 100 kg (dz)	
	von 1818 ab für Bestedergüter, von 1825 ab für Anweisungs- und Bestedergüter, von 1826 ab für Anweisungsgüter	von 1826 ab für Bestedergüter
	Pfennig	Pfennig
6—12 Meilen	9	—
12—15 „	12	9
15—30 „	19	19
30—60 „ und mehr	25	37

Von 1818 bis 1825 zahlen Fuhrleute, die ihre ganze Ladung auf Anweisung empfangen haben, für jedes Anspannpferd bei einer Entfernung von 12—15 Meilen 28 Pfennig, 15—20 Meilen 42 Pfennig, 30—60 Meilen und weiter 55 Pfennig. Vom Güterbesteder nebenher erhaltene Güter zahlen nach dem Tarif für die Bestedergüter. Fuhrleute aus der Nähe, aus Verden, Hoya, Oldenburg mit Anweisungen von dort, sind 1818 frei, nur bei durch den Besteder nebenher erhaltenen Zuladungen werden bei Entfernungen bis zu 10 Meilen 14 Pfennig, weiter die tarifmäßigen Gebühren bezahlt. Seit 1826 werden für Entfernungen unter 6 Meilen 28 Pfennig pro Anspannpferd bezahlt.

1845 trat eine Ermäßigung und Vereinheitlichung für Anweisungs- wie stapelnde Bestederfuhrleute auf 28 Pfennig pro Anspannpferd für Entfernungen bis zu 6 Meilen, auf 18 Pfennig per 100 kg für Entfernungen über 6 Meilen ein.

Verordnungen und Akten vom 16. Nov. 1818, 9. Mai 1825, 1826, 11. Aug. 1845, Bremer Staatsarchiv R. 13. A. 1,3 etc.; Victor Böhmert, Bremer Handelsarchiv, II. Bd., 1865, Nr. 144, S. 354, Nr. 155, S. 368.

Die Abgabe an die Bremer Güterbesteder nach den Durchschnittsladungen der Fuhrwerke, ca. 1839 berechnet beträgt für die Route:

Bremen	nach Hannover oder Osnabrück	nach Göttingen oder Münster	nach weiter entfernten Bestimmungsorten
	Mark	Mark	Mark
für einen zweispännigen Wagen	5.83	7.50	9.17
„ „ dreispännigen „	8.17	10.50	12.83
„ „ vierspännigen „	9.92	12.75	15.58

„Außerdem verlangen die Schreiber noch ein Geschenk für Begünstigung oder Nichtzurücksetzung und die Auflader Extratrinkgelder." [Ist auch aus den Akten des Bremer Staatsarchivs (u. a. R. 13. A. 1827, 1834. 1834 geben die Bestedergehilfen die Trinkgelder, gegen deren Beseitigung sie protestieren, da sie den Fuhrleuten extraordinäre Dienste dafür täten, auf die Hälfte ihrer Einnahmen an) zu konstatieren.]

1832 betrugen die Bestedergebühren für 5232 Fuhrwerke 58860 Mk., für jedes Fuhrwerk im Durchschnitt also 11.25 Mk.

Fr. v. Reden, Das Königr. Hannover, II. Abt., Hannover 1839, S. 342.

Die Gebühren gingen zuerst unbeschränkt an die Besteder; 1825 wurden für den zweiten und dritten Bezirk Maximaleinnahmen festgesetzt, da festgestellt wurde, daß die Bestedereinnahmen den ansehnlichsten Gehalten im Bremer Freistaat gleichkämen. Von den ersten 1993 Mk. über eine Einnahme von 5979 Mk. waren 50%, darüber 75% an die Staatskasse abzuführen, seit 1834 wurden die restlichen 50 und 25% unter die Besteder zu gleichen Teilen verteilt. 1853 wurde den Bestedern des ersten und zweiten Bezirks eine Mindesteinnahme von 4650 Mk. garantiert. 1855 wurden die Besteder des zweiten und dritten Bezirks mit 3321 Mk. Gehalt pensioniert, der Besteder des dritten Bezirks als einziger Besteder mit 4650 Mk. garantierter Mindesteinnahme und 5979 Mk. Maximaleinnahme mit Abführung des gesamten Überschusses angestellt. (1329 Mk. Bürokosten, 3321 Mk. Bestedermindesteinnahme). Bremer Staatsarchiv R. 13. A.

b) In der Broschüre des braunschweigischen Finanzdirektors v. Amsberg, Plan zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Braunschweig und den Hansestädten, Braunschweig 1832, S. 91, wird die projektierte Pferdeeisenbahn mit den bestehenden Verkehrsmitteln verglichen: Hannover oder Braunschweig—Hamburg: per Frachtwagen 5.24 Mk. pro dz, per projektierte Pferdeeisenbahn 1.04 Mk. bis 1.30 Mk. pro dz. Ein Reisender zahlt per Meile Extrapost 3.15 Mk., per Bahn, wenn man sich eines Fuhrwerks allein bedient, 1.04 Mk. per Meile, sonst 39—52 Pfennig per Meile. (Manchester—Liverpool derzeit I. Klasse 78 Pfennig, II. Klasse 52 Pfennig per deutsche Meile.)

1871 wurde die Dampfkraft auf Eisenbahnen im Durchschnitt auf vier bis fünfmal, unter Umständen auf zwölfmal billiger arbeitend als die Pferdekraft auf Chausseen geschätzt. (H. Perrot, Zur Geschichte des Verkehrswesens, Rostock 1871, S. 61.) Werner Sombart schätzt die Verbilligung 1903 in seinem Buch: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrh., Berlin 1903, S. 287, für schwere Güter auf den zehnten Teil, für Kohle, Getreide, Eisen, Güter nach Spezialtarif III (2,2 Pfennige pro Tonnenkilometer) und Ausnahmetarifen auf den achtzehnten Teil der alten Fracht (40 Pfennige pro Tonnenkilometer). Schmoller gab in einem auf dem deutschen Ingenieurtag in München gehaltenen Vortrage 1903 an: eine Tonne Güter einen Kilometer weit zu befördern kostete im 18. Jahrhundert 60.80 bis 100 Pfennig, heute zur See $^1/_{10}$ Pfennig, mit der Eisenbahn 1—1$^1/_2$ Pfennig.

c) Sommer. d) Winter.

e) Von Bremen über Stade als der alten Hauptstraße nach Hamburg (ab Stade meist zu Schiff), im Winter 5.10 Mk., im Sommer 2.87 Mk. per 100 kg, von Stade per dz durchgehendes Gut nach Bremen im Winter 2.07—2.23 Mk., im Sommer 2.07—2.23 Mk. (1).

f) Kaffeesendungen, die zu Lande gemacht wurden. Kaffee von mittlerer Güte kostete in Bremen vor dem Kriege 1.38 Mk. per kg, stieg während des Krieges auf 3.68 per kg und darüber (2).

g) Vgl. dazu die Listen der kombinierten Frachten und Achsfrachten.

h) In regelmäßiger höchster Fracht.

i) Augustfrachten.

k) Januarfrachten.

l) Bremen—Münden zu Lande soll 1821 ein Oxhoft Wein, Rum etc. per 100 kg (dz) 7.74 Mk. Fracht kosten. Bremer Handelsk. Arch. Coll. Sen. C. 33. II.

m) Durchschnittliche Landfracht mit Lagerung in Münden 14.98 Mk., direkt zur Fuhre 13.08 Mk. (3).

n) Über die Watten 3.75 Mk. Beides berechnet für Tabak oder Wein (4).

o) Bremen—Köln oder Düsseldorf mit Ausschluß des preußischen, aber mit hannoverschem Zoll.

Besondere Bemerkungen der Besteder (5).

p[1]) War nach Umständen schon 3.22 Mk. per 100 kg.

p[2]) Hoch wegen Unwegsamkeit.

p[3]) Abzüglich 2.92 Mk. preußischer Zoll per 100 kg, also 9.74 Mk. dem Fuhrmann.

p[4]) Auch zuweilen schon eine Kleinigkeit niedriger.

p[5]) Hoch wegen der geringen Frequenz.

p[6]) Nach Umständen auch schon 2.92 Mk. per 100 kg.

p[7]) Nach Umständen auch schon 3.57 Mk. per 100 kg.

p[8]) Nach Umständen auch schon 5.36 Mk. per 100 kg.

p[9]) Nach Umständen auch schon 5.84—6.35 Mk. per 100 kg.

p[10]) Nach Umständen auch schon 6.17 Mk. per 100 kg.

p[11]) Excl. Darmstädter Zoll 10.73 Mk. per 100 kg.

p[12]) Excl. Darmstädter Zoll 10.73—11.20 Mk. per 100 kg.

p[13]) Nie niedriger gewesen.

p[14]) Höher als Gotha wegen des hessischen Zolls.

p[15]) Hat Befreiung vom hessischen Zoll.

p[16]) Nach Umständen auch schon 9.74 Mk. per 100 kg.

p[17]) Nach Umständen auch schon 11.70 Mk. per 100 kg.

p[18]) Könnte nach Umständen wohl auf 13.66 Mk. per 100 kg gebracht werden.

p[19]) Könnte nach Umständen wohl auf 11.95 Mk. per 100 kg gebracht werden.

p[20]) Könnte nach Umständen wohl auf 13.66 Mk. per 100 kg gebracht werden.

p[21]) War nach Umständen schon 2.28 Mk. per 100 kg.

p[22]) Excl. preußischen Zoll.

p[23]) War nach Umständen schon 5.84 Mk. per 100 kg.

p[24]) Bereits einmal 7.80 Mk. per 100 kg.

p[25]) Incl. Oldenburger und hannoverschen Zoll.

q) Incl. preußisch-hessischen Zoll (6).

r) Incl. Durchgangszölle von Hannover, Braunschweig und der Frankfurter Enklave Dortelweil. Ab der Zoll von Dortelweil von 14 Pfennig per 100 kg (7).

s) Die Frachtsätze enthalten sämtliche Wege-, Chaussee- und Durchgangsabgaben.

t) Niemeyer, Sammlung verschiedener Ansichten über Eisenbahnen usw., Bremen 1836, S. 7, berechnet die Fracht von Bremen und Hamburg bis Frankfurt a. M. auf 12.66 Mk. per dz excl. preußisch-hessischen Zoll.

u) April 1836.

v) Auf den durch das Königreich Hannover laufenden Landstraßen ist die Fracht 1838—39 per Meile und Doppelzentner (100 kg) zu durchschnittlich 21 Pfennig anzunehmen, der niedrigste Frachtsatz ist 17 Pfennig per Meile und dz, der höchste 30 Pfennig (3), S. 346. 1841 gibt (9) 2.— bis 2.50 Mk. per dz und 15 Meilen oder 13 bis 17 Pfennig pro Meile und Doppelzentner als Durchschnittssatz im Verkehr von Bremen nach Mittel- und Süddeutschland an. Fr. Perrot, Zur Geschichte des Verkehrswesens, Rostock 1871, S. 61, gibt Chausseetransport zur Fracht von 13 bis 20 Pfennig per dz und Meile zur Veranschaulichung der Verbilligung beim Eisenbahntransport an. Nach Ein Fachmann, Die Verkehrsstraßen in Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, Berlin 1876, zahlt man bei dem Transport von Gütern auf der Chaussee 12 bis 14 Pfennig per dz und Meile, auf Landwegen 48 bis 60 Pfennig.

w) Bericht der Inspektion des Frachtfuhrwesens über den Geschäftsbetrieb des Jahres 1851:

Nach den von den Güterbestedern eingelieferten Berichten wurden im Jahre 1851 von Bremen zur Fuhr expediert

im I.	Bezirk	35 977	dz	gegen	39 886	dz	1850	und	50 634	dz 1849
„ II.	„	35 762	„	„	37 799	„	1850	„	43 758	„ 1849
„ III.	„	59 387	„	„	60 830	„	1850	„	66 717	„ 1849
zusammen		131 126	dz	gegen	138 515	dz	1850	und	161 109	dz 1849

mithin 7389 dz weniger wie 1850 und 29 983 dz weniger wie 1849, eine Verminderung, die allein durch die Eisenbahn veranlaßt wurde und wobei es nur auffallend war, daß nach manchen Orten, mit denen eine direkte Eisenbahnverbindung stattfand, noch eine bedeutende Quantität Güter zur Fuhr verladen wurde, z. B. nach Leipzig 8436 dz, nach Hannover und Hildesheim 6664 dz. Die Frachten waren aber so herabgedrückt, z. B. nach Hannover von dem früheren Stand von 2.— Mk. bis 2.27 Mk. auf 1.30 Mk. per dz, daß die Zahl der Fuhrleute sich fortwährend verminderte und Fuhrwerk aus ferneren Gegenden fast gar nicht mehr nach Bremen kam, was auf die Versendung nach Gegenden, nach denen noch keine Eisenbahn führte, sehr störend einwirkte, besonders klagte der Güterbesteder des dritten Bezirks, Schultze, darüber und führte einige Fälle an, in denen es ihm gar nicht möglich gewesen wäre, Güter nach Quakenbrück etc. zu einer einigermaßen angemessenen Fracht wegzuschaffen und mit denen deshalb der Weg zu Schiffe über Oldenburg eingeschlagen worden sei. Es seien das Verhältnisse, bei denen sich nicht einwirken lasse, die aber, wenn die Bahn von Emden fertig sei, sehr nachteilig einwirken könnten.

*) Ältere Entfernungsangaben der alten Landstraßen zumeist nach Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungszustandes in den Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796.

**) Neuere Entfernungsangaben der Chausseenzeit, nach den als Quellen der beigegebenen Karte in der Darstellung des bremischen Binnenverkehrs a. a. O. zitierten Karten, ferner Fr. v. Reden, Das Kgr. Hannover, II. Abt., Hannover 1839, S. 156, 157, 295ff., 298, 299, 311—314, 318, 319, 331.

[1]) Zusammengestellt aus Patje, Kurzer Abriß des Fabriken-, Gewerbe- und Handlungszustandes in den Chur-Br.-Lüneb. Landen, Göttingen 1796, z. T. aus Teilstrecken.

[2]) Johann Smidt, Etwas über die Ursachen der letzten Handlungskrise und ihren Einfluß auf Bremen, Hanseatisches Magazin, hrsg. von dems., III. Bd., Bremen 1830, S. 257.

[3]) Fr. v. Reden, Das Königreich Hannover, statistisch beschrieben, II. Abt., Hannover 1839, S. 12, 13, 156—157 298, 299, 310—313, 317, 346.

[4]) Bremer Staatsarchiv R. 9. i. 4; Ss. 4. d. 2. Nr. 18.

[5]) Bremer Staatsarchiv R. 13. A.

[6]) Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 2. f. 2.

[7]) Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 3. d. 1. d.

[8]) Eisenbahnanlage zwischen Rhein und Weser, Denkschrift, Minden 1836, S. 17.

[9]) Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat 1. Mai 1841. Papiere des verst. Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

[10]) Aus einem Schreiben der Augsburger Handelskammer vom 19. Febr. 1847. Papiere d. verstorb. Herrn Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

Anmerkungen zu Tabelle XVII auf Seite 110 ff.:

a) Die Zahlen sind, soweit sie für 1853 und 1855 gleich sind, durch fetten Druck hervorgehoben, für 1855 allein in Klammern gesetzt, gewöhnliche Schrift bedeutet 1853 allein. Die Zahlen für den Bremer Verkehr sind durch den Druck von denen für Harburg ebenfalls unterschieden. (Bremen gerade, Harburg schrägliegend gesetzt.)

b) Tabak zahlte per 100 kg (dz) von den Vereinigten Staaten bis Bremen in den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts 9.44 bis 10.59 Mark, bis 1799 stieg die Fracht auf 28.32 Mark per dz. die Assekuranzprämie von $3^1/_2$% bis auf 15% vom Wert (ord. amerikanischer Blättertabak das kg von 36 Pfennig auf 2.22 Mark bis 2.58 Mark). [Man konnte eine Zeitlang auf 1 kg Tabak 23 Pfennig Fracht rechnen.] [(Johann Smidt), Etwas über die Ursachen der Handlungskrise und ihren Einfluß auf Bremen, in seinem Hanseatischen Magazin, III. Bd., Bremen 1800, S. 257.]

Mit bremischen Segelschiffen wurde verpacktes Gut Bremen–Newyork um 1830 per 100 kg zu 2.17—2.60 Mark, Stahl mit 5% Havarie Bremen—Baltimore zu 1.08—1.30 Mark per 100 kg. Bremen—Philadelphia über Baltimore auch nur mit 1.08 Mark ca. (Fr. Harkort, Die Eisenbahn von Minden nach Köln, Hagen 1833, Anl Nr. 4.), 1851 Bremen–Nordamerika 100 kg zu 1.30—2.60 Mark (J. L. Tellkampf, Beitr. z. Nationalök. u. Handelspolitik, I. Heft, Leipzig 1851, S. 38); mit den damals elfmal im Jahr von Bremen aus expedierten Dampfschiffen wurden 1853 Bremen—Newyork kleine Kolli zu 40.33 Mark per 100 kg ca., ausschließlich Assekuranz und Zoll und einschließlich der Spesen der Ein- und Ausladung, größere Kolli, gröbere Waren zu 13.53 Mark, feinere zu 16.24 Mark per 100 kg ca., ausschließlich aller Nebenspesen, in Sammelladungen berechnet. (Anzeige von Kibbin & Stockmans. United States and European Package Express, in Bremen vertreten durch J. H. Bachmann, in J. P. Dippels Gütertransport-Tarifen, I. Jahrg., Kassel, April 1853, II. u. III. Lief., S. 166.)

c) Pauschgut, Sperrgut kostet, besonders im weiteren Verkehr, zumeist das Doppelte der Normalfracht, so im Mitteldeutschen Verband, bei der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (1855 besonderer Ansatz), der Westfälischen Eisenbahn (1856 besonderer Ansatz), der Taunus-Eisenbahn (nach Höchst), im Norddeutschen Verbande, bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn (bei den beiden letzten 50—100% mehr), andere Bahnen verlangen, daß eine Wagenladung Sperr- oder Pauschgut mindestens die Normalfracht für 40 Doppelzentner (gewöhnliches Wagenladungsgewicht), aufbringe, so die Köln-Mindener Bahn, die Münster-Hammer Bahn (bes. Ansatz 1855); die Bergisch-Märkische Bahn verlangt 50 Pfennig per km und Wagenladung zu 40 dz, die Königl. Bayrischen Bahnen und die Offenbacher Bahn berechnen den Eilguttarif, wenn Sperrgut als Eilgut verschickt wird, den doppelten Normaltarif. Für die hannoverschen Bahnen, den Nordsee-Bodensee-Verkehr 1853, den rheinisch-belgischen internationalen Verkehr 1858, den direkten Verkehr nach Thüringen 1855, nach den bayrisch-sächsischen Stationen fehlen nähere Angaben bezw. spezielle Ansätze in den Tarifen. Besondere Ansätze hat 1855 der direkte Verkehr via Göttingen, ebenso die Rheindampfschiffahrt etc.

d) Beim Norddeutschen Verband ist An- und Abfuhr im Tarifsatz enthalten, jedoch mit Ausnahme der Wagenladungsgüter, die auch sonst meist vom Versender und Empfänger selbst zu behandeln sind; die Münster-Hammer Bahn holt und stellt in Münster Normalgut zu, bei der Westfälischen Bahn besorgt die Verwaltung das Auf- und Abladen, mit Ausnahme besonders voluminöser Güter, die Köln-Mindener Bahn holt Normalklassengut ab und stellt zu in Köln (solange Frachtverkehr über die Brücke stattfinden kann), Deutz, Düsseldorf und Duisburg, ohne besondere Vergütung, die Bergisch-Märkische Bahn besorgt Auf- und Abladen außer bei voluminösen Gütern durch die Verwaltung, holt und stellt zu in Dortmund, Elberfeld etc. an für Frachtwagen zugänglichen Punkten innerhalb der Bestätterbezirke gegen Bestättergeld von 12 Pfennig per dz (100 kg), bei der Thüringischen Bahn werden 24 Pfennig vergütet, wenn man die im Tarif enthaltene An- und Abfuhr nicht in Anspruch nimmt, Wagenladungs- und ermäßigte Güter werden 30 Pfennig teurer als Tarif berechnet, wenn man sie nicht selbst besorgt, von der Magdeburg-Leipziger Bahn werden 12 Pfennig vom Normalfrachttarif abgesetzt bei Selbstbesorgung, der rheinisch-belgische internationale Verkehr läßt Fracht- und Eilgut durch die Verwaltung auf- und abladen, besorgt Abholung und Zustellung gegen 40 Pfennig in Köln, 36 Pfennig auf Verlangen in Belgien; die Düsseldorf-Elberfelder Bahn besorgt An- und Abfuhr, abgesehen vom freien Überschlag vom und zum Rhein, in Düsseldorf und Elberfeld für 6 Pfennig per dz, Produkte zahlen 1—2 Pfennig per 100 kg für Benutzung der Pferdebahn; die hannoverschen Bahnen lassen Versender und Empfänger An- und Abfuhr selbst besorgen, vergüten aber im durchgehenden Verkehr eine An- resp. Abfuhrgebühr von 10 Pfennig pro dz in bar in diesem Falle, das gilt auch im direkten Verkehr nach Thüringen, nach sächsisch-bayrischen Stationen, via Göttingen und für den Norddeutschen Verband 1855.

e) Der lauenburgische Transitzoll, der in den Sätzen des mitteldeutschen Verbandes nicht mit enthalten ist, beträgt für alle Güter 50 Pfennig per dz.

f) Bier und Branntwein, Butter, Käse, Öl, Tran, Teer, Leinwand, rohe Tabaksblätter werden zu dem ermäßigten Satz von 1 Pfennig per km für Braunschweig nur bis zur Grenzstation Peine 1853 abgefertigt.

g) Incl. steuervereinlichen Transitzoll. Im übrigen enthalten die Positionen des Norddeutschen Verbandes und die damit zusammengesetzten Positionen den steuervereinlichen Transitzoll nicht. 1855 sind Steuerverein und Zollverein vereinigt.

h) Passagiergut der Auswanderer, wenn sie sich als solche ausweisen, geht im Norddeutschen Verbande als Eilgut und nach dessen Bedingungen bei 50 kg Freigewicht (bezw. 25 kg für zahlende Kinder unter 10 Jahren).

i) Für 1853 für alle Stationen hin und zurück gleich, nur gilt bei Leipzig und Dresden der Baumwollsatz nur für die Fracht von Bremen und Harburg nach Leipzig und Dresden, bei Bielefeld, Paderborn, Münster, Duisburg, Düsseldorf, Elberfeld, Deutz; für Schweinfurt und Würzburg über Hannover, Bebra, Basel kommt ebenso der Leinsamen- und Getreidesatz für die Fracht nach Bremen in Wegfall; für 1855 gleich, bei Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach im direkten Verkehr mit Thüringen, bei Kassel und Frankfurt a. M., bezw. Offenbach, Höchst, fehlen jedoch ausdrückliche Sätze für den Verkehr nach See zu und ein Hinweis auf die Identität, ferner kostet Eisen (auch Stahlwaren etc.) von Bielefeld 73 Pfennig, von Duisburg 138 Pfennig, von Deutz 163 Pfennig, von Dortmund 113 Pfennig (Elberfeld ev. + 26 Pfennig), von Hamm 100 Pfennig (Paderborn ev. + 25 Pfennig) nach Bremen. Kohlen- und Kokstransporte nach Bremen werden 1855 berechnet:

Von	Köln-Mindener Wagen zu 50 dz per 100 kg in Mark	Andere Wagen zu 40 dz per 100 kg in Mark
Oberhausen	1.34	1.49
Berge-Borbeck	1.32	1.47
Essen	1.29	1.45
Herne-Bochum	1.24	1.21
Dortmund	1.16	1.16

k) Außer den Tarifsätzen wird bei Frankatursendungen nach Bremen und Harburg noch die steuervereinliche Transitabgabe von 25 Pfennig per dz erhoben.

l) Altes Eisen, dies nur bei Wagenladungen.

[1]) Nach J. P. Dippel (Oberkontrolleur bei der kurhess. Friedrich-Wilhelms-Nordbahn), Güter-Transport-Tarife der sämtlichen deutschen und anschließenden Eisenbahnen, sowie der Ffußschiffahrten, Handbuch für Kaufleute, Fabrikanten, Spediteure, Eisenbahnbeamten etc., Kassel, im Selbstverlage des Verfassers, in Commission bei Theod. Fischer, I. Jahrg., April 1853; N. L. Beyer (Güterexpedient zu Bremen), Zusammenstellung von Eisenbahn-Frachtsätzen für den Verkehr ab Bremen und Harburg, ein Handbuch für Kaufleute und Spediteure, Bremen, gedruckt bei Christian Geffken, 1855. Beide in der Kommerzbibliothek in Hamburg.

Bremer und Hamburger Konkurrenz-Eisenbahnfrachten nach direkten Tarifierungen; soweit sie vorhanden

Tab. XVII Von **Bremen** ***Hamburg*** † ***oder Harburg*** * nach und vice versa e)	Entfernungen Eisenbahn		Allgemeine Frachtgut-Klassen	Eilgut	Sonder-	
					Farbhölzer, Roh- (Farin-)Zucker, fabrizierter Zucker, rohe Baumwolle (gepreßte, in Ballen), Tran, Rohtabak (Tabakblätter)	
	Meilen	km	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Mark	per Wagenladung von 4000 kg in Mark
Harburg	30	293	2.40	4.80	2.30 (1.80)	(67.44)
*Bremen**	*30*	—	*2.40*	*4.80*	*2.30* *(1.80)*	*(67.44)*
Celle	20½	168	1.06	3.28	1.44 (1.24)	(46.08)
„ *	*15*	—	*1.20*	*2.40*	*0.94* *(0.90)*	*(33.72)*
Braunschweig f)	23	184	1.98 (1.94)	3.82 (3.80)	1.62 (1.48)	(55.20)
„ *	*23*	*211*	*1.74* *(1.44)*	*3.82* *(3.74)*	*1.64* *(1.46)*	*(54.72)*
Hannover	*15*	123	1.20	2.40	1.06 (0.90)	(33.72)
„ *	*20½*	*182*	*1.64*	*3.28*	*1.44* *(1.24)*	*(46.08)*
Hildesheim	19	165	1.52	3.04	1.34 (1.14)	(42.72)
„ *	*22*	*190*	*1.76*	*3.52*	*1.54* *(1.32)*	*(49.44)*
Kreiensen (Einbeck)	(24½)	(184)	(1.96)	3.92	(1.48)	(55.08)
„ *	*(28)*	*(238)*	*(2.36)*	*4.72*	*(1.78)*	*(66.36)*
Göttingen	(29½)	(230)	(2.36)	4.72	(1.78)	(66.36)
„ *	*(34½)*	*(289)*	*(2.76)*	*5.52*	*(2.08)*	*(77.52)*
Bückeburg	16½	(134)	1.32	2.64	1.16 (1.00)	(37.08)
Minden	17	143	1.36	2.72	1.20 (1.02)	(38.16)

Von **Bremen** ***Hamburg*** † *oder* ***Harburg*** * nach und vice versa e)	Entfernungen					Allgemeine Frachtgut-Klassen	Eilgut	Sonder-				
	Chaussee		Eisenbahn					Farbhölzer	Roh- (Farin) Zucker, fabrizierter Zucker	rohe Baumw. (gepreßt, in Ballen)	Tran	Rohtabak (Tabakblätter*)
	Meilen	km	Meilen	bayr. Stunden	km	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Wgldg.* in Mark	per 100 kg in Mark	per 100 kg ohne Lieferzeit† in Mark	per 100 kg in Mark
Kassel	6	45	49	—	390	5.54	10.10	3.78	*4.10	3.90	—	3.90
	(6)	(45)	(29½)	—	(230)	(4.24)	—	(3.64)	(3.64)	(3.64)	(3.52)	(3.64)
„ †*	—	—	*83,95*	—	—	*6.30*	*13.94*	*5.70*	*5.70*	*5.70*	—	*5.70*
	(6)	*(45)*	*34½*	—	—	*(4.64)*	—	*(3.94)*	*(3.94)*	*(3.94)*	*(3.82)*	*(3.94)*
Frankfurt a. M. [Main-Weser-Bahnstation]	6	45	78¼	—	590	7.70	14.30	5.78	*6.10	5.90	—	5.90
	(6)	(45)	(56½)	—	(430)	(6.60)	—	(5.44)	(5.44)	(5.44)	(5.32)	(5.44)
	—	—	—	—	—	6.72 (frh. Guld.)	—	5.52	5.52	5.52	—	5.52
„ †*	—	—	*107,07*	—	—	*8 14*	*17.70*	*7.14*	*7.14*	*7.14*	—	*7.14*
	(6)	*(45)*	*(71½)*	—	*(489)*	*(7.00)*	—	*(5.74)*	*(5.74)*	*(5.74)*	*(5.62)*	*(5.74)*
	—	—	—	—	—	7.06 (frh. Guld.)	—	5.82	5.82	5.82	—	5.82
Höchst	(6)	(45)	(57¾)	—	(489)	(6.96)	—	—	—	(5.76)	—	—
„ *	—	*(45)*	—	—	*(448)*	—	—	—	—	—	—	—
Offenbach	(6)	(45)	(58)	—	440	(6.96)	—	—	—	5.64	—	5.64
„ *	—	*(45)*	—	—	*(499)*	—	—	—	—	—	—	—

sind, unter Außerachtlassung von Lokaltarifen und Achsfrachten; in den Jahren 1853 und 1855 a) b) c) d) [1]).

klassen					
Blei, Butter, Käse, Leinen, Spiritus, Branntwein, Bier, Öl, Eisen etc., Leinsaat, Getreide, Teer, Rohtabak (Tabaksblätter), Tran		Reis		Eisenbahnschienen, Harzblei	Frachtenzusammensetzung, Eisenbahn-Verwaltungs- und Tarif-Verbandszugehörigkeit
per 100 kg	per Wagenladung von 3600 (4000) kg	per 100 kg	per Wagenladung von 4000 kg	per Wagenladung von 3600 (4000) kg	
in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	
1.56	67.44	(1.80)	(67.44)	45.00	Lokalverkehr nach den hannoverschen und braunschweigischen Stationen.
1.56	*67.44*	*(1.80)*	*(67.44)*	*45.00*	
1.24	46.08	(1.24)	(46.08)	30.72	
0.90	*33.72*	*(0.90)*	*(33.72)*	*22.44*	
1.38 (1.48)	51.72 (55.20)	(1.48)	(55.20)	34.44 (34.80)	
1.38 *(1.46)*	*51.72* *(54.72)*	*(1.46)*	*(54.72)*	*39.72* *(34.44)*	
0.90	*33.72*	(0.90)	(33.72)	22.44	
1.24 *(1.24)*	*46.08*	*(1.24)*	*(46.08)*	*30.72*	
1.14	42.72	(1.14)	(42.72)	28.44	
1.32	*49.44*	*(1.32)*	*(49.44)*	*33.00*	
(1.48) *(1.78)* (1.78) *(2.08)* 1.00 (1.00)	(55.08) *(66.36)* (66.36) *(77.52)* 37.08	(1.48) *(1.78)* (1.78) *(2.08)* (1.00)	(55.08) *(66.36)* (66.36) *(77.52)* (37.08)	(36.72) *(44.16)* (44.16) *(51.72)* 24.72	
1.02	38.16	(1.02)	(38.16)	25.44	

klassen										
Teer	Leinsaat, Getreide	Eisen etc.	Öl	Bier	Spiritus, Branntwein	Leinen	Käse, Butter	Blei	Eisenbahnschienen	Frachtzusammensetzung, Eisenbahn-Verwaltungs- und Tarif-Verbandszugehörigkeit
per 100 kg in Wgldg.*	per 100 kg in Wgldg.*	per 100 kg in Wgldg.*	per 100 kg ohne Lieferzeit†	per 100 kg ohne Lieferzeit†	per 100 kg ohne Lieferzeit† in Wgldg.*	per 100 kg ohne Lieferzeit†	per 100 kg ohne Lieferzeit†	per 100 kg ohne Lieferzeit†	per 100 kg ohne Lieferzeit†	
in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	in Mark	
*4.42 (3.64) *5.70* *(3.94)* *6.50 (5.44) 5.52 *7.14* *(5.74)* 5.82 (5.76) — — —	*3.38 (3.64) *5.70* *3.94* *5.38 (*5.44) 5.52 *7.14* *(5.74)* 5.82 — — — —	*4.42 (3.64) *5.70* *3.94* *6.50 (5.44) 5.52 *7.14* *(5.74)* 5.82 (5.76) — (5.64) —	— (3.52) — *(3.82)* — (5.32) — — *(5.62)* — — — — —	— (3.52) — *(3.82)* — (5.32) — — *(5.62)* — — — 5.50 —	*4.50 †(3.52) — *(3.82)* *6.70 †(5.32) — — *(5.62)* — — — — —	— (3.52) — *(3.82)* — (5.32) — — *(5.62)* — — — — —	— (3.52) — *(3.82)* — (5.32) — — *(5.62)* — — — — —	— (3.52) — *(3.82)* — (5.32) — — *(5.62)* — — — — —	*3.18 †(3.52) *5.70* †*(5.62)* *5.18 †(5.32) — *7.14* †*(5.62)* — — — — —	1853: Bremen—Kassel u. Frankfurt a. M. über Hamm, Paderborn, Warburg **Nordd. Verband** (bis Hamm), **Westfäl. Eisenbahn** (bis Paderborn, später Warburg), **Mitteldeutscher Eisenbahnverband** (Warburg—Frankfurt a. M.), [Paderborn—Warburg noch unausgebaut, **Frachtwagentransport** ohne Spedition zu erfordern, gegen einbegriffenes Pauschale von 0.90 bezw. 1 Mk. per 100 kg Eilgut, 1.20 Mk. per 100 kg übernommen]. Hamburg—Kassel u. Frankfurt über Wittenberge—Magdeburg. **Durch gehender Verkehr d. Mitteldeutsch. Eisenbahnverbandes** [1]). 1855: Bremen und Harburg: **Direkter Verkehr via Göttingen nach den Stationen Kassel, Marburg, Gießen, Frankfurt a. M.** (mit **Frachtwagentransport** über die noch nicht ausgebaute Strecke Göttingen-Kassel gegen 1,93 Mk. vom dz (100 kg) einbegriffen). **Taunus-Eisenbahn** (Frankfurt—Höchst), **Offenbacher Eisenbahn** (Frankfurt—Offenbach inkl. 6 Pfennig Überschlagsgebühr per 100 kg von der Main—Weserbahn).

Tab. XVII (Fortsetzung) Von Bremen *Hamburg*†od.*Harburg** nach und vice versa e)	Entfernungen					Allgemeine Frachtgut-Klassen	Eilgut	Sonderklassen pro 100 kg				
	Chaussee		Eisenbahn									
	Meilen	km	Meilen	bayr. Stunden	km	per 100 kg in Mark	per 100 kg in Mark	Farbhölzer	Roh- (Farin) Zucker, fabriz. Zucker	Rohe Baumwolle (gepreßt) in Ballen	Tran	Rohtabak (Tabakblätter)
Eisenach	(6)	(45)	70¾	—	520	c) 6.10	11.54	5.74	5.38	—	—	—
	—	—	74½	—	—	(4.80)	—	—	[]6.04	—	—	—
„ †*	—	—	*69,7*	—	*501*	c) *5.10*	*11.54*	*4.74*	*4.74*	*4.74*	—	*4.74*
	(6)	*(45)*	*49½*	—	—	*(5.14)*	—	—	—	—	—	—
Gotha	(6)	(45)	66¾	—	512	c) 5.50	10.34	5.40	5.10	—	—	—
	—	—	47	—	—	4.80	—	—	[]5.70	—	—	—
„ †*	—	—	*65,7*	—	*496*	c) *4.80*	*10.84*	*4.44*	*4.44*	*4.44*	—	*4.44*
	(6)	*(45)*	*52*	—	—	*(4.74)*	—	—	—	—	—	—
Erfurt	(6)	(45)	63	—	483	c) 5.34	9.74	5.10	4.84	—	—	—
	—	—	50½	—	—	(4.80)	—	—	[]5.18	—	—	—
„ †*	—	—	*61,95*	—	*467*	c) *4.40*	*10.24*	*4.24*	*4.24*	*4.24*	—	*4.24*
	(6)	*(45)*	*(55½)*	—	—	*(4.94)*	—	—	—	—	—	—
Weimar	(6)	(45)	60¼	—	462	c) 4.64	9.34	4.84	466	—	—	—
	—	—	53½	—	—	(4.80)	—	—	[]5.18	—	—	—
„ †*	*(6)*	*(45)*	*59,2*	—	*446*	c) *(4.24)*	*9.80*	*4.10*	*4.10*	*4.10*	—	*4.10*
	—	—	*58½*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweinfurt	—	—	75,35	49½	760	11.04	—	*9.—	*9.40	9.30	10.10	9.20
	—	—	—	—	—	(§) 18.32	—	—	—	(5.14)	—	—
	—	—	75,1	*49½*	*797*	(7.94)	—	—	—	—	—	—
„ †*	—	—	—	—	—	*10.50*	—	*9.94*	*9.94*	*9.94*	—	*9.94*
	26	150	58¼	—	—	(§) *7.62*	—	—	—	—	—	—
	26	*150*	*75,95*	—	*569*	*(7.24)*	—	—	—	*(5.10)*	—	—
Würzburg	30	180	58¼	—	804	12.24	—	*10.20	*10.60	10.50	11.30	10.40
	—	—	—	—	—	(8.40)	—	—	—	(5.44)	—	—
	30	*180*	*75,95*	—	*569*	*11.64*	—	*11.14*	*11.14*	*11.14*	—	*11.14*
„ †*	—	—	*75,1*	*62*	*831*	*(7.60)*	—	—	—	*(5.40)*	—	—
	—	—	75,3	562	—	8.20	—	—	—	(5.20)	—	—
Nürnberg	—	—	75,3	551	775	(§) 8.26	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	(8.00)	—	—	—	—	—	—
„ †*	—	—	*75,1*	*51*	*802*	*7.54*	—	—	—	*5.04*	—	—
	—	—	—	—	—	(§) *7.60*	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	*(7.30)*	—	—	—	—	—	—
Bielefeld	—	—	23	—	—	2.14	4.24	1.34	1.64	1.34	—	—
Paderborn	—	—	42	—	331	3.64	7.30	2.28	—	2.60	2.60	2.60
	—	—	—	—	—	—	(7.70)	(2.30)	2.80	(2.80)	—	—
Münster	—	—	36	—	291	3.44	6.90	2.14	2.80	2.40	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	(2.18) oder	(*2.58)	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	(1.96)	—	—	—	—
Duisburg	—	—	44	—	342	4.00	7.74	2.40	2.94	2.40	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düsseldorf	—	—	47	—	366	4.20	8.24	2.54	3.14	2.54	—	—
Elberfeld	—	—	43 7/10	—	335	3.96	7.94	2.64 oder	3.08 oder	2.64 oder	2.64 oder	2.76
	—	—	—	—	—	—	—	*2.50	*2.94	*2.50	*2.50	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutz	—	—	52	—	405	4.60	9.10	2.80	3.44	2.80	—	—
Basel	7	22½	121	—	924	11.94 bzw.	22.40 bzw.	*9.04 bzw.	*9.54 bzw.	9.34 bzw.	10.80 bzw.	*9.34 bzw.
bzw. Haltingen	—	—	—	—	—	11.50	22.—	*8.64	*9.14	8.94	10.40	*8.94
„	1	*7½*	*15,22*	—	*1161*	*12.34 bzw.*	*19.90 bzw.*	*10.60 bzw.*	*10.60 bzw*	*10.60 bzw*	—	*10.60 bzw.*
	—	—	—	—	—	*11.94*	*19.24*	*10.20*	*10.20*	*10.20*	—	*10.20*

in Wagenladungen und Mark

Teer	Leinsaat, Getreide	Eisen etc.	Bier, Öl	Spiritus, Branntwein	Blei	Reis	Eisenbahnschienen	Zigarren	Frachtzusammensetzung. Eisenbahn-Verwaltungs- und Tarif-Verbandszugehörigkeit
—	5.74	5.74	—	5.74	—	—	4.34	7.04	1853: Bremen—Thüringen: **Durchgehender Verkehr des Nordd. Verbandes** (Bremen—Halle), **Thüringische Eisenbahnen** (Halle—Weimar—Erfurt—Gotha—Eisenach) [incl. der Überschlagsgebühr von 10 bezw. 5 Pfennig für ermäßigtes, Abschlag von 5 Pfennig für Fracht- und Eilgut in Halle]. Hamburg—Thüringen: **Direkter Verkehr des Mitteldeutschen Verbandes** i). 1855: **Direkter Verkehr nach Thüringen von Bremen und Harburg.**
—	5.34	5.34	—	—	—	—	—	—	
4.74	*4.74*	*4.74*	—	—	—	—	*4.74*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5.40	5.40	—	5.40	—	—	4.—	6.64	
—	5.—	5 —	—	—	—	—	—	—	
4.44	*4.44*	*4.44*	—	—	—	—	*4 50*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	5.10	5.10	—	5.10	—	—	3.50	6.30	
—	4.74	4.74	—	—	—	—	—	—	
4 24	*4.24*	*4.24*	—	—	—	—	*4.24*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	4.90	4.90	—	4.90	—	—	3.44	6.00	
—	4.60	4.60	—	—	—	—	—	—	
4.10	*4.10*	*4 10*	—	—	—	—	*4.10*	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*10.20	*8.80	*10.14	—	10.40	*10.14	—	—	—	1853: 1) **Verkehr der Nordsee—Bodensee—Eisenbahnverbindungen** nach Nürnberg über Hof von Bremen und Hamburg, mit Anschluß in Bamberg nach Schweinfurt über die **Königl. Bayrische Bahn**§). 2) **Nordd. Verband** Bremen—Hamm, **Westfälische Eisenbahn** Hamm—Paderborn, **Achstransport** über 6 Meilen nach Warburg gegen einbezogenes Pauschal übernommen, **Friedrich-Wilhelms-Nordbahn** Warburg—Bebra, **Achstransport** mit Feuersteins zweimal wöchentlich verkehrenden Geschirren von und nach Schweinfurt (20 Meilen) und Würzburg (24 Meilen) gegen feste Taxen für Kaufmannsgut ohne besondere Speditionskosten. Von Hamburg nach Bebra: **Mitteldeutscher Verband.** 1855: Von Bremen und Harburg: **Direkter Verkehr nach sächsisch-bayrischen Stationen** (über Hof).
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9.94	*9.94*	*9.94*	—	—	*9.94*	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*11.40	*10.—	*11.34	—	11.60	*11.34	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11.14	*11.14*	*11.14*	—	—	*11.14*	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	*(1.44)	—	—	1.64	—	(1.64)	*1.—	—	
3.32	*2.08	*3.32	—	*2.80	—	(3.20)	*1.82	—	
—	(2.60)	—	—	(3.20)	—	—	(1.80)	—	
*1.94	*2.20	—	—	2.80	—	(2.80)	*1.68	—	
—	*(1.96)	—	—	*(2.58)	—	—	(1.52)	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	*1.80	--	—	2.94	—	(2.94)	*1.84	—	**Durchgehender Güterverkehr des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.** h) **Westfälische Eisenbahn** (Hamm—Paderborn), **Münster—Hammer Eisenbahn** (Hamm—Münster), **Bergisch-Märkische Eisenbahn** (Dortmund—Elberfeld).
—	*(2.20)	—	—	—	—	—	—	—	
—	*2.34	—	—	3.14	—	(3.14)	*2.—	—	
3.84 oder *3.70	2.44 oder *2.24	3.84 oder *3.70 bzw. 3.70 oder *3.58	3.84 oder *3.70	3.08 oder *2.94	3.84 oder *3.70	3.22 —	1.90 *1.76	— —	
—	—		—	*(2.90)	—	—	—	—	
—	—		—	—	—	—	—	—	
—	*2.60	—	—	3.54	—	(3.54)	*2.20	—	
*10.24 bzw. *9.84	*8.84 bzw. *8.44	*10.30 bzw. *9 70	— —	11 20 bzw. 10.80	*10.10 bzw. *9.70	— —	*8.42 bzw. *8.22	— —	1853: Bremen—Hamm **Nordd. Verband,** Hamm—Paderborn **Westfälische Eisenbahn,** Paderborn—Warburg **Achstransport** wie oben, Warburg—Basel **Mitteldeutscher Verband.** Hamburg—Basel **Mitteldeutscher Verband** (Basel—Haltingen noch unausgebaut).
10.60 bzw. 10.20	*10.60 bzw. 10.20*	*10.60 bzw. 10.20*	— —	— —	*10.60 bzw. 10.20*	— —	*10.60 bzw. 10.20*	— —	

Tab. XVII (Schluß) Von **Bremen** ***Hamburg*** †od. ***Harburg*** * nach und vice versa e)	Entfernungen Eisenbahn		Allgemeine Frachtgut-Klassen	Eilgut	Sonderklassen				Frachtzusammensetzung, Eisenbahn-Verwaltungs- und Tarif-Verbandszugehörigkeit
					Rohe Baumwolle (gepreßt, in Ballen)	Reis	Eisenbahnschienen	Zigarren	
	Meilen	km	per 100 kg in Mk.	per 100 kg in Mk.	per 100 kg in Mk.	per 100 kg in Mk.	per 100 kg in Wagenladungen in Mk.	per 100 kg in Mk.	
Leipzig	53¹/₄	412	g) 4.20 (3.74)	g) 7.80 —	g) 3.34 (2.90)	3.54	2.60 (2.24)	5.04 (4.80)	**Durchgehender Güterverkehr des Norddeutschen Eisenbahnverbandes** h) (Leipzig, Chemnitz, Dresden) **und Durchg. G. nach sächs.-bayrischen Stationen** (Altenburg).
„ *	***53***	***439***	g) *3.54* *(3.34)*	g) ***7.80*** —	g) *2.90* *(2.84)*	— —	*2.54* *(2.24)*	— —	
Altenburg	58¹/₂	450	(4.50)	—	(3.24)	—	—	—	
„ *	*58*	*477*	*(3.80)*	—	*3.14*	—	—	—	
Chemnitz	71¹/₂	548	—	—	(3.94)	—	—	—	
„ *	*71*	*575*	—	—	—	—	—	—	
Dresden	68³/₄	531	g) 5.20 (4.10)	g) 10.34 —	g) 4.24 (3.64)	— —	2.60 (2.90)	6.64 (6.40)	
„ *	*68¹/₂*	***558***	g) *4.24* *(3.94)*	***10.34*** g)	g) *3.80* *(3.64)*	— —	*3.20* *(2.84)*	— —	

Moderne Bremer Eisenbahnfrachten für die Hauptplätze und -Güter des alten Verkehrs per 100 kg (dz) in Mark [1]).

Tab. XVIII Von **Bremen** nach:	Entfernung	a) Stückgut unter 5000 kg		a) Wagenladungstarife								Ausnahme-Tarif
				Allgemeine Tarife, gültig, soweit sie nicht durch die Ausnahme-Tarife modifiziert sind								
		I. Allgemeine Stückgutklasse	II. Spez.-Klasse für bestimmte Stückgüter	Baumwolle, Blei, Eisen- und Stahlwaren, Häute, Getreide, Heringe, Leinsaat, Pottasche, Reis, Schafwolle, Zucker, Zinn		Bleche, Stab-, Rund- (Façon) eisen		Butter, Getränke, Indigo, Kaffee, Käse, Leder, Leinen, Tran, Tabak, Öle		Teer und Pech, Roheisen		Baumwolle
				Spez. T. I	A. II	Spez. T. II	A. II	B.	A. I	Spez. T. III	Spez. T. II	
	in km	per 100 kg in Mk.	per 100 kg i. Mk.	10000 kg per 100 kg in Mk.	5000 kg per 100 kg in Mk.	10000 kg per 100 kg in Mk.	5000 kg per 100 kg in Mk.	10000 kg per 100 kg in Mk.	5000 kg per 100 kg in Mk	10000 kg per 100 kg in Mk.	5000 kg per 100 kg in Mk.	10000 kg per 100 kg in Mk.
Hamburg	116	1.41	1.13	0.64	0.70	0.53	0.70	0.82	0.98	0.38	0.53	—
Celle	115	1.40	1.12	0.87	0.96	0.70	0.96	1.12	1.32	0.49	0.70	—
Braunschweig	184	2.09	1.67	0.95	1.04	0.76	1.04	1.22	1.43	0.52	0.76	—
Leipzig (Magdeb. Bhf.)	381	3.80	3.25	1.83	2.06	1.45	2.03	2.41	2.75	0.96	1.45	—
Gera (Reuß) (Pr. Stb.)	439	4.22	3.71	2.10	2.32	1.66	2.32	2.75	3.14	1.09	1.66	—
Altenburg	425	4.13	3.60	2.04	2.25	1.61	2.25	2.18	3.05	1.06	1.61	—
Chemnitz (H.)	471	4.45	3.97	2.20	2.44	1.74	2.44	2.90	3.30	1.14	1.74	1.53
Dresden (Neustadt)	483	4.53	4.06	2.30	2.54	1.81	2.54	3.02	3.44	1.18	1.81	1.57
Hannover (Nord.)	123	1.48	1.18	0.67	0 74	0.55	0.74	0.86	1.02	0.39	0.55	b) 0.58
Hildesheim	161	1.86	1.49	0.84	0.93	0.68	0.93	1.09	1.28	0.47	0.68	—
Elbingerode	300	3.15	2.60	1.50	1.65	1.20	1.65	1.94	2.27	0.85	1.20	—
Einbeck	204	2.29	1.83	1.04	1.14	0.83	1.14	1.34	1.57	0.57	0.83	—
Göttingen	231	2.53	2.05	1.16	1.28	0.93	1.28	1.51	1.75	0.63	0.93	—
Münden i. Hann.	265	2.84	2.32	1.31	1.45	1.05	1.45	1.71	1.98	0.70	1.05	—
Kassel (Oberstadt)	289	3.05	2.51	1.42	1.57	1.13	1.57	1.85	2.14	0.76	1.13	—
Frankfurt a. M. (H.)	459	4.36	3.87	2.25	2.49	1.78	2.49	2.96	3.37	1.16	1.78	1.50
Höchst a. M.	464	4.40	3.91	2.30	2.55	1.82	2.55	3.03	3.45	1.19	1.82	—
Offenbach a. M. (H.)	468	4.43	3.94	2.23	2.46	1.76	2.46	2.93	3.34	1.15	1.76	—
Nordhausen	280	2.97	2.44	1.38	1.52	1.10	1.52	1.80	2.08	0.74	1.10	—
Eisenach	341	3.48	2.93	1.65	1.83	1.31	1.83	2.17	2.48	0.87	1.31	—
Gotha (H.)	349	3.54	2.99	1.65	1.82	1.31	1.82	2.16	2.48	0.87	1.31	—
Erfurt	360	3.63	3.08	1.74	1.92	1.38	1.92	2.28	2.61	0.91	1.38	—
Arnstadt	375	3.75	3.20	2.76	1.95	1.40	1.95	2.31	2.65	0.92	1.40	—
Rudolstadt	421	4.10	3.57	1.98	2.19	1.57	2.19	2.60	2.97	1.03	1.57	—
Weimar (Pr. Stb.)	381	3.80	3.25	1.83	2.03	1.45	2.03	2.41	2.75	0.96	1.45	—
Lobenstein (Reuß)	465	4.41	3.92	2.21	2.45	1.75	2.45	2.91	3.32	1.14	1.75	—
Schweinfurt a. M. (H.)	480	4.51	4.04	2.28	2.52	1.80	2.52	3.00	3.42	1.18	1.80	—
Würzburg	480	4.51	4.04	2.28	2.52	1.80	2.52	3.00	3.42	1.18	1.80	—
Koburg	471	4.45	3.97	2.24	2.48	1.77	2.48	2.95	3.36	1.16	1.77	—
Nürnberg (H.)	583	5.15	4.86	2.74	3.04	2.16	3.04	3.62	4.11	1.40	2.16	—
Osnabrück (Brem. Bhf.)	122	1.47	1.18	0.67	0.73	0.55	0.73	0.85	1.02	0.39	0.55	0.58
Bückeburg	135	1.60	1.28	0.73	0.80	0.59	0.80	0.93	1.10	0.42	0.59	—
Detmold	175	2.00	1.60	1.03	1.14	0.83	1.14	1.34	1.56	0.57	0.83	—
Minden i. W.	144	1.69	1.35	0.77	0.84	0.62	0.84	0.98	1.16	0.44	0.62	—
Bielefeld	161	1.86	1.49	0.93	1.02	0.75	1.02	1.20	1.41	0.52	0.75	—
Paderborn (H.)	206	2.30	1.85	1.23	1.35	0.98	1.35	1.60	1.85	0.66	0.98	—
Warendorf	198	2.23	1.78	1.02	1.12	0.82	1.12	1.31	1.53	0.56	0.82	—
Münster i. W.	173	1.98	1.58	0.90	0.99	0.73	0.99	1.16	1.36	0.50	0.73	—
Duisburg	264	2.83	2.31	1.31	1.44	1.04	1.44	1.70	1.97	0.70	1.04	0.70
Düsseldorf (Derendf.)	286	3.02	2.49	1.41	1.55	1.12	1.55	1.84	2.12	0.75	1.12	0.75
Elberfeld	283	3.00	2.40	1.39	1.54	1.11	1.54	1.82	2.10	0.74	1.11	—
Köln a. Rh. (Gereon)	329	3.38	2.83	1.60	1.77	1.27	1.77	2.09	2.40	0.84	1.27	0.84
Nordhorn	205	2.37	1.90	1.09	1.21	0.89	1.21	1.43	1.62	0.62	0.89	0.58
Aurich	154	1.79	1.43	0.81	0.89	0.66	0.89	1.04	1.23	0.46	0.66	—
Augsburg	696	5.83	5.77	3.25	3.60	2.56	3.60	4.30	4.86	1.65	2.56	2.11
Basel	785	6.36	6.36	3.65	4.05	2.87	4.05	4.83	5.46	1.85	2.87	2.02
		I. per 100 kg in Mk.	II. III. per 100 kg in Mk.	IV. per 100 kg in Mk.								10000 kg per 100 kg in Mk. / 5000 kg per 100 kg in Mk.
Triest	1287	9.38	9.20	8.55	4.86	5.72			6.27	7.30	2.64	3.18 / 5.66

Moderne Bremer Eisenbahnfrachten für die Hauptplätze und -Güter des alten Verkehrs per 100 kg (dz) in Mark[1]).

Tab. XVIII (Schluß) Von **Bremen** nach:	Entfernung in km	a) Wagenladungstarife — Ausnahme-Tarife: Felle 10000 kg per 100 kg in Mk.	Kaffee 10000 kg per 100 kg in Mk.	Roh-Tabak 10000 kg per 100 kg in Mk.	Heringe 10000 kg per 100 kg in Mk.	Palmöl 10000 kg per 100 kg in Mk.	Reis 10000 kg per 100 kg in Mk.	Tran 10000 kg per 100 kg in Mk.	Teer und Pech 5000 kg per 100 kg in Mk.	Wagenlad.- u. Stückguttarife: Eisen- und Stahlwaren 10000 kg per 100 kg in Mk.	Blech- und Façon-Eisen 10000 kg per 100 kg in Mk.	Roheisen *bezw. Blei* per 100 kg in Mk.: Stückgut	10000 kg	5000 kg
Hamburg	116	—	—	0.61	—	—	0.52	—	—	—	—	—	—	—
Celle	115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Braunschweig	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leipzig (Magdeb. Bhf.)	381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gera (Reuß) (Pr. Stb.)	439	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altenburg	425	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chemnitz (H.)	471	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dresden (Neustadt)	483	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover (Nord.)	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hildesheim	161	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elbingerode	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Einbeck	204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Göttingen	231	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Münden i. Hann.	265	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kassel (Oberstadt)	289	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M. (H.)	459	1.71	1.88	1.88	1.60	2.23	1.46	1.76	—	—	—	—	—	—
Höchst a. M.	464	1.75	—	—	—	2.23	—	1.76	—	1.42	1.14	—	—	—
Offenbach a. M. (H.)	468	—	1.86	1.86	1.58	2.23	—	1.74	—	1.43	1.15	—	—	—
Nordhausen	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenach	341	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gotha (H.)	349	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erfurt	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arnstadt	375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rudolstadt	421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Weimar (Pr. Stb.)	381	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lobenstein (Reuß)	465	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweinfurt a. M. (H.)	480	—	2.20	2.20	1.90	2.20	1.90	2.20	—	1.46	1.18	—	—	—
Würzburg	480	2.06	2.08	2.08	1.82	2.08	1.82	2.08	—	1.46	1.18	—	—	—
Koburg	471	—	2.54	2.54	2.16	2.54	2.16	2.54	—	—	—	—	—	—
Nürnberg (H.)	583	2.53	2.70	2.70	2.29	2.70	2.29	2.70	—	1.75	1.40	—	—	—
Osnabrück (Brem. Bhf.)	122	—	—	—	—	—	—	—	—	0 52	0.39	—	—	—
Bückeburg	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Detmold	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minden i. W.	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bielefeld	161	—	—	—	—	—	—	—	—	0.72	0.52	—	—	—
Paderborn (H.)	206	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warendorf	198	1.16	1.16	1.16	—	—	0.85	1.16	—	—	—	—	—	—
Münster i. W.	173	0.93	0.93	0.93	0.89	1.04	0.74	0.93	—	0.73	0.49	—	—	—
Duisburg	264	0.99	0.99	0.99	0.94	1.07	0.81	0.99	—	0.86	0.70	—	—	—
Düsseldorf (Derendf.)	286	1.06	1.06	1.06	1.01	1.16	0.86	1.06	—	0.93	0.75	—	—	—
Elberfeld	283	1.05	1.05	1.05	1.00	1.13	0.86	1.05	—	0.91	0.74	—	—	—
Köln a. Rh. (Gereon)	329	1.21	1.21	1.21	1.14	1.40	0.98	1.21	—	1.04	0.84	—	—	—
Nordhorn	205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aurich	154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augsburg	696	3.03	3.24	3.24	2.73	3.24	2.73	—	—	2.07	1.65	—	—	—
Basel	785	2.52	3.13	3.13	2.57	3.52	1.83	2.52	—	2.32	1.85	—	—	—
			2.88 transit nach der Westschweiz	10000 kg per 100 kg in Mk. / 5000 kg per 100 kg in Mk.			1.71 transit nach der Westschweiz			Stückgut per 100 kg in Mk. / 10 000 kg per 100 kg in Mk. / 5000 kg per 100 kg in Mk.		Triest		
												6.15	2.22	4.18
Triest	1287			3.21	5.06				4.39	6.15	2.32	4.18	*6.15*	*2.77*	*4.18*

Anmerkungen:

a) Eilgut kostet das Doppelte der allgemeinen Stückgutklasse und als Wagenladung das Doppelte der allgemeinen Wagenladungsklassen A. I. und B.

b) Ladung auf Hannover—Möhringsberg.

[1]) Als tarifarische Hilfsmittel kommen in Betracht: Wilhelm Sellentin, Alphabetischer Eisenbahn-Güter-Tarif für Bremen, Berlin, Selbstverlag, 1899; derselbe, Deutscher Gesamt-Eisenbahn-Güter-Tarif, II., vermehrte und verbesserte Auflage des Eisenbahn-Güter-Tarifs für Importeure und Exporteure, Berlin, Selbstverlag, 1896; Hermann Klie, A. B. C. oder alphabetischer Eisenbahn-Frachten-Tarif für Hamburg, Altona, Bremen, Lübeck und Stettin, Oberkotzau bei Hof, Selbstverlag (s. d.); Eisenbahn-Frachten-Tarif für den Übersee-Verkehr, bearbeitet für Nord-, West-, Mittel- und Ostdeutschland im Verkehr mit den Seehäfen: Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Bremen, Danzig, Emden, Hamburg, Kiel, Königsberg, Lübeck, Rostock, Stettin und Warnemünde, außerdem für das Rheinisch-Westphälische Industriegebiet im Verkehr mit den Rheinhäfen: Köln-Deutz, Köln-Hafen, Krefeld, Linn, Düsseldorf-Hafen (rechtsrheinisch), Duisburg-Hafen, Duisburg-Hochfeld (Nord und Süd), Neuß, Düsseldorf-Hoordt (linksrheinisch) und Ruhrort-Hafen, Verlag von W. H. Schmitz, Düsseldorf 1910; (Offizieller) Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif, Berlin, Druck von W. Büxenstein. — Die vorstehende Tabelle ist durch das Auskunftsbureau der Bremer Güterabfertigungsstelle auf den Stand vom 31. Dezember 1909 gebracht.

Platzkosten in Bremen, Hamburg und Rotterdam, in den Jahren 1818, 1828, 1841 und 1847.

Tab. XIX

Platzkosten und Unterweser-Leichterfracht in Bremen in Mark per 100 kg	Zu Berg			Zu Tal
	[1]) 1818	[2]) 1847		[2]) 1847
	Raff. Zucker	Baumwolle	Tabak	Baumwoll-Manufakturw.
Überladen und Wiegen in Bremerhaven bezw. auf der *Unterweser	*0.10	0.18	0.12	1.11
Leichterfracht nach bezw. von Bremen	0.33	0.55	0.28	
Pferdezug bei konträrem Winde	—	*0.10*	*0.09*	—
Elsflether Zoll	1.02	—	—	—
Convoy- und Tonnengeld	0.30	—	—	—
Überladen in Bremen auf dem Strom ins Oberländer Schiff	—	0.12	0.12	—
Wupperlohn, Überschlagen und Wiegen in Bremen	0.14	—	—	—
Landen, Transport in das Leichterschiff nebst Wupperlohn beim Überschlag von der Oberweser nach der Unterweser	—	—	—	0.55
Transitrechte bezw. *ausgehende Rechte in Bremen	*0.31	0.09	0.09	0.37
Briefporto, Trinkgelder und kleine Spesen	0.38	0.08	0.08	0.20
Speditionsprovision in Bremen		0.35	0.25	1.11
Zusammen...	2.58	1.37	0.92	3.33
Mit Pferdezug		*1.47*	*1.01*	

Platzkosten in Hamburg in Mark per 100 kg	Zu Berg	
	[1]) 1818 Kaffee	[3]) 1841 Wein
Löschungsspesen (Überladen von Bord zu Bord in Hamburg)	1.04	0.51
Spedition	0.50	
Stader Zoll	—	0.06
Transit $^1/_2$%	0.96	—
Zusammen...	2.50	0.57

Platzkosten in Rotterdam in Mark per 100 kg	Zu Berg			
	[1]) 1818		[4]) 1828	[5]) 1847
	Raff. Zucker	Kaffee	Baumwolle	Baumw.
Hafengebühr	0.28	0.09	1.22	Spesen in Rotterdam 0.80
Wächterlohn		—	Kaffee 1.58	
Transit	9.92	1.79	Manufaktur-waren 7.36	
Paßport, Abzeichnen, Plomben und Stempel, (Klarieren)	0.73	0.42		
Löschen	0.28	0.40		
Arbeitslohn			Tabakbl. 2.22	
Wiegen		0.27		
Fuhrlohn (an Bord führen)	0.28		Raff. Zucker 4.38	
Fracht-, Wag- und Hafengebühr, Stempeln (* $^1/_2$ Frachtwag)	0.16	*0.06		
Spedition	0.76	0.68	Roh. Zucker 3.28	
Zusammen...	12.41	3.71		

Anmerkungen.

[1]) B. S. v. Nau, Beiträge zur Kenntniß und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt, V, Mainz 1818, S. 289—292 (Verhandlungen der Zentral-Kommission in Mainz).

[2]) Aus den hinterlassenen Papieren des verstorbenen Bürgermeisters Arnold Duckwitz im Besitz des Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen.

[3]) Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat 1. Mai 1841. Hinterlassene Papiere von Bürgermeister Arnold Duckwitz im Besitz von Herrn F. Duckwitz in Bremen.

[4]) 27. September 1828 zu Bericht Bürgermeister Joh. Smidts aus Kassel von den Verhandlungen zum Mitteldeutschen Handelsverein. Bremer Staatsarchiv Ss. 4. d. 2. a. No. 18.

[5]) Aus einem Schreiben der Augsburger Handelskammer vom 19. Februar 1847. Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Duckwitz im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen.

Kombinierte Frachten. Konkurrenzfrachten von Bremen, Hamburg, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Havre nach Innerdeutschland, der Schweiz und Österreich in den Jahren 1817, 1818, 1828, 1829/32, 1834, 1836, 1841, 1845, 1846, 1847 und 1853, in Mark per 100 kg.

Schiffahrtsstrecken und Schiffahrtsstrecken enthaltende Gesamtziffern sind in schrägliegenden Lettern gesetzt, Achsstrecken und reine Achsfrachten, wozu auch der Hamburger Verkehr über Harburg und Lüneburg gerechnet ist, in aufrechter Schrift. Die Teilstreckenziffern und die Speditionszwischenplätze sind normal, die Versand- und Empfangsplätze sind in fetter Schrift, und zwar Versand- und Empfangsplätze durch die Lettertype unterschieden gesetzt, die fette Ziffer gibt die Gesamtfracht vom Versandhafen bis zum Empfangsplatz an. F bedeutet Fracht, Z bedeutet Zoll, und zwar nur Transitzoll, Eingangszoll wird nicht angegeben, schrägliegend also Flußzoll, S bedeutet Spesen, Platzkosten, keine Bezeichnung vor den Ziffern bedeutet, daß es sich um die Gesamtkosten zwischen den betreffenden Plätzen handelt, also Fracht-, Zoll- und Platzkosten zusammen. Die kleinen Unkosten, Chausseegelder etc. etc. Assekuranz sind in die Fracht, F, eingeschlossen, sonst auch Anmerkungen gemacht.

Tab. XX

a)[1]) 1817.

Bremen

I: 8.10 | *3,15*

Celle: S 0.53, F 2.24 | *1.22*

Lüneburg: 2.63 | 2.45

Braunschweig: F 12.60, b) Z 2.62

23.32 | ***21.30*** | 21.52

Hamburg: *6.30*

Magdeburg: F 5.60, Z 2.80

14.70

Leipzig

II: *6.30* Münden, S 0.53, F 10.50 — *17,33*

oder III: **25.20**

II: 15.22 Wesel, *12.95* — ***28,17***

II: 21.00, 25.20 — 22.20, 26.42

Frankfurt am Main

Emden: *1,05*

Halte: 4.20

Meppen: 33.60 — ***38.85***

I: *0,34*

Harburg: S 0.34, F 2.79

Hutbergen-Verden: S 0.53, *F 6.30*

Münden: S 0.53, F 10.50

oder

II: F 21.00 Wesel, *S 0.53*, *F 12.96*

oder

III 27.32

I ***21.32***

II ***35.17***

III **28.00**

Holländ. Häfen

4 55

Köln: *S 0.70*, *F 4.20*, *Z 3.50* — ***12.95***

[2]) 1818.

London

c) *(F 4.05)* *(Z 1.32)* **Bremen** *(S 0.95)* *(Z 0.31)* *5.88* Münden 8.50 **14.38** **(21.00)**

c) *(F 3.50)* *(Z 8.07)* **Rotterdam** *(S 1.76)* *4.98* Köln *S 1.06* e) *F 4.76* **10.80** **(24.08)**

d) *(F 2.26)* *(Z 2.41)* *S 0.99* *F 4.08* **9.71** **(15.78)**

Frankfurt a. Main

d) **London** *(F 3.22)* **Hamburg** *(S 1.54)* *(Z 0.96)* *9 10* Magdeburg *3.26* Pirna 16.99 **29.35** **(35.07)**

S 0.86 *F 3.77* Marktsteft S 0.46 F 6 95 Z 0.84 Regensburg *S 0.62* *F 7.41* **30.62** **(36.69)**

Wien

Anmerkungen:

a) In regelmäßiger höchster Fracht. b) Preußischer Zoll zu Hessendamm. c) Raffinierter Zucker, d) Kaffee. e) Darin sind enthalten Frankfurter Spesen vom Wasser ins Haus im Betrage von 0.31 Mark per 100 kg.

[1]) Nach Aufstellungen des hannoverschen Zollkommissärs G. F. Niemeyer in Verden: Kosten des Güter-Transports auf den verschiedenen Speditionswegen durch das Königreich Hannover und auf den Handelsstraßen und Strömen, die mit diesen Wegen in Concurrenz treten, Verden, den 7. März 1817. Bremer Staatsarchiv R. 9. i. 4.

[2]) B. S. v. Nau, Beiträge zur Kenntniß und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt, V., Mainz 1818 S. 289—292 (Verhandlungen der Zentral-Kommisssision in Mainz).

Tab. XX (Fortsetzung) **1828**

		[1]) (I. Bordeaux)		[1]) (Bremen) über Harburg	über die Watten
		[1]) (II. London)		a) (3.78)	b) (3.46)
[2]) Antwerpen	Holland	Bremen		[1]) Hamburg	
	[1]) (II 19.28)	c) [1]) (II 20.53)	c) [1]) (II 23.26)	b) 3.02	2.75
		Nürnberg, Schweinfurt		f) Magdeburg	
e) g) 9.44	e) g) [2]) 9.26	d) [1]) (I 9.08) [1]) (I 10.16)	d) (I 7.56)	S 0.71	S 0.70
i) g) 8.86	i) g) [2]) 8.68	f) Braunschweig		Z 2.86	Z 2.72
c) g) 8.46	[1]) 8.06	[1]) 6.82	über Magdeburg h) 3.15		
l) g) 8.60	c) g) [2]) 8.28	f) [1]) 9.18	über Lüneburg 8.22	F 3.34	F 3.18
		Halberstadt			
m) g) 8.92	[1]) 7.70	k) [1]) 12.73	über Harburg k) 12.54		(13.13)
n) g) 9.38	l) g) [2]) 8.42	[1]) 14.22	über Lüneburg 11.69	9.93	(12.81)
	m) g) [2]) 8.74			Leipzig	
	n) g) [2]) 9.20	[2]) [1]) 12.17		[3]) Z 1.48 o) [5]) F 3.13 oder	[1]) (S 0.24) o) [1]) 5.72	p) [3]) Z 1.00 o) q) [3]) Z 3.00
	[1]) 8.22	[2]) [1]) 12.25 [2]) 12.38		Münden	Karlshafen	[3]) F 10.00
	c) [1]) (II 12.87)	[3]) 12.48		[3]) 6.45 oder		Köln
	s) [1]) (II 16.50)	[3]) 13.00 r) [1]) 14.00	über Lüneburg o) 13.38	[1]) S 0.80 [1]) F 5.40	[1]) S 0.47 [1]) F 5.62	[3]) 2.67
		[1]) II) 16.88) [1]) II) 18.28)		[3]) 11.06 [1]) 11.92	[1]) 11.81	[3]) 16.67
				Frankfurt a. Main		

Anmerkungen:

a) Tabak oder Wein. b) Pfeffer, Tabak oder Baumwolle. c) Kaffee. d) Wein. Die Lieferung des Weines direkt, zur Fuhr nach Braunschweig erfolgt in 5 Tagen, über die Aller in 3 bis 4 Wochen, weshalb der Landtransport den Vorteil der geringeren Leckage hat. e) Rohe Baumwolle. f) Von Braunschweig über Celle und die Aller und über Bremen in See kostet Weizen per 100 kg 2.90 Mk., von Magdeburg über die Elbe und Hamburg in See per 100 kg 2.02 Mk. Der Bremer Transito-Zoll beträgt per 100 kg 0.49 Mk, (1). Die Holländer haben bisher 25 % billiger als Bremen nach Frankfurt liefern können. (3). g) Einschließlich Rheinoctroi und aller Umladungs- und Speditionskosten, ohne Assekuranz auf dem Rhein. Die Assekuranz von Amsterdam oder Rotterdam beträgt $2^1/_4$ ‰, von Antwerpen $4^1/_4$ ‰. h) Zucker oder Tabak. i) Tabaksblätter. k) Pfeffer oder Baumwolle, l) Roher Zucker. m) Raffinierter Zucker. n) Manufakturwaren. o) Kaffee oder Manufakturwaren. p) Hannoverscher Zoll. q) Preußischer Zoll. r) Per Achse mit Umladung in Münden. Fracht zu Lande nach Münden 7.64 Mk. Spesen in Münden 75 Pfg., Landfracht bis Frankfurt 5.61 Mk. per dz. s) Melis-Zucker. Nach der Mündener Angabe soll der Zucker zufällig sehr hoch von London nach Bremen in Fracht gegeben sein. Bei gleichen Unkosten auf Weser und Rhein hat die Weser den Vorzug, weil darauf die Waren schneller an den Bestimmungsort gelangen, wird bemerkt.

[1]) Von Bürgermeister Joh. Smidt seinem Berichte aus Kassel vom 31. August 1828 beigelegt. Tabellen, die er von dem hannoverschen Unterhändler Freiherrn v. Grote sich verschafft hatte, von hannoverschen Behörden zu den Verhandlungen des mitteldeutschen Handelsvereins ausgestellt, Brem. Staatsarch. Ss. 4 d. 2. No. 18.

[2]) 27. Sept. 1828 zu Bericht Bürgermeister Joh. Smidts von den Verhandlungen des mitteld. Handelsvereins in Kassel, Brem. Staatsarch. Ss. 4 d. 2. No. 18.

[3]) Nach 1828 von Ältermann Bolte angestellten Berechnungen. Brem. Staatsarch. R. 20. b. 2a.

Tab. XX (Fortsetzung) **Anfang der dreißiger Jahre.**

*) Rotterdam	(Bremen)	Bremen		Hamburg		
[1]) a) b) *Z 0.45* [1]) a) *F 1.76* [1]) bezw. b) *F 1.92*	c) [1]) *(2.69)* oder c) [1]) *(3.08)* **Amsterdam** d) [1]) *2.72* oder [1]) *2.44*	f) [1]) ***1.38—*** f) [1]) ***1.47—*** f) [1]) ***1.66*** oder [6]) *Z 0.64* [6]) *F 0.93* [6]) ***1.57*** oder [7]) **4.87**		[3] [4]) *1.39* Harburg [4]) 12.38 oder [4]) 12.83—19.24	[3] [4]) *1.95* Lüneburg [4]) 10.86 oder [3]) 11.04	[4]) *2.66* oder [4]) *3.06* oder *F 1.53* [4]) *Z. 1.21* oder [3]) 1.74 Magdeburg [3] [4]) S 0.48 k) [3] [4]) 0.28 oder [4]) S 0.97 l) [3]) Z 3.22 [4]) F 3.22— [3] [4]) 3.87 [3]) bezw. 3.16 [3]) ***9.76*** oder [4]) ***10.14*** oder [4]) ***10.72*** oder [4]) ***10.92*** oder [3]) **15.59**
Köln [2]) e) [1]) S. 0.26 F 5.85—6.30 [1] [2]) **8.45—9.45**					[4]) *3.87* Halle S 0.97 l) Z 3.22 F 1.45 ***9.51***	oder h) [3]) *6.60*
Minden						
[2]) F 5.35—6.00 [1] [2]) **8.45—9.00**		[8]) S 0.74 [5]) F 1.53 [5] [6] [8]) ***3.84*** oder [7]) **7.79**		[4]) **13.77** oder [4]) **14.22—20.63**	[4]) **12.81** oder [3]) **12.99**	
Bielefeld						
[2]) F 5.35—6.30 [1] [2]) **8.45—9.45**		[5]) F 3.06 [5] [6] [8]) ***5.37*** oder [7]) **9.67**	[7]) **12.66**			
Paderborn						
[2]) F 5.35—6.30 [1] [2]) **8.45—9.45**		[5]) F 4.08 [5] [6] [8]) ***6.39*** oder [7]) **6.82**	[7]) **14.61**	[3]) **17.85**	[3]) **15.96**	[3]) F 5.26 [3]) ***11.86***
Warendorf						
[2]) E 1.60 [1] [2]) **4.70**		[5]) F 7.83 [5] [6] [8]) ***10.14*** oder **8.28**	[7]) **13.15**	[3]) **17.29**	[3]) **13.99**	[3]) F 3.88 [3]) ***10.48***
Elberfeld						
[1]) a) b) m) [1]) S 0.28 [1]) *F 3.32* [1]) ***5.81*** [1]) ***5.97***	[1]) ***6.32*** [1]) ***6.04*** [1]) *(9.01—12)*	[1]) F 7.79—8.62 Köln [1]) *3.32* [7]) ***11.11—94***	[6]) *Z 1.20* [6]) *F 2.60* Münden [6]) S 0.80			
Mainz						
[2]) F 11.60—12.60 [1] [2]) ***14.70—15.70***		[5]) F 0.60 [5] [6]) ***5.20*** oder **7.79**	[6]) F 5.50 bezw. [1]) F 5.57 [1] [6]) ***10.10—17*** bezw. [1]) ***9.37*** oder [1]) **11.85** oder [1]) **12.02**	[3]) **14.61** oder [3]) **13.32—** [3]) **20.69** [3]) **16.00** oder [3]) **14.71—21.48**	[3]) **13.89**	[3]) F 12.97 [3]) ***19.57***
Kassel						
[10]) **1834**	[11]) *) **1836**	[10]) F 8.65 [6]) ***13.25***	oder [7]) **14.92**	[3]) **16.47**	[3]) **15.60**	[3]) F 9.38 [3]) ***15.98***
Frankfurt a. M.						
[9] [9]) F 5.75 [6] [9]) ***10.35***	oder [7]) **12.73**	[3]) **13.70**	[3]) **12.23**	[3]) F 7.68 [3]) ***14.28***		
Koburg						
[9] [9]) F 6.40 [6] [9]) ***11.00***	oder [7]) **13.21**	[3]) **14.28**	[3]) **13.96**	[3]) F 8.95 [3]) ***15.55***		
Schweinfurt						
p) [9]) F 7.05 [6] [9]) ***11.65***	oder [7]) **14.49**	[3]) **14.97**	[3]) **13.89**	[3]) F 9.38 [3]) ***15.98***		
Würzburg						

Bremen	
über Münden q) ***9.02***	*über See via Amsterdam Köln*
Offenbach—Höchst—Hanau	r) ***8.40—8.80 8.60***
über Münden q) ***9.93***	
Mainz	
q) s) **12.01** q) t) **12.13**	*) r) *3.03—3.54—3.96* Münden u) S 0.81 F 4.86 ***9.21*** oder **10.85**
Frankfurt a. M.	

Anmerkungen:

*) Die Zahlen sind berechnet nach der Frachtliste des Rotterdamer Schiffervereins vom 25. Januar 1832. Es wird in einem Bescheid aus Köln dazu bemerkt, daß die Amsterdamer Beurtschiffer voraussichtlich bald ihre Frachten denen des Rotterdamer Schiffervereins gleichstellen würden (1).

a) Tabaksblätter in Fässern; Tabaksstengel, gepreßte; Tabaksstengel, ungepreßte.
b) Tabaksblätter in Körben, Packen und alle Sorten.
c) Incl. $1^1/_2$ % Assekuranz. Reparatur, Assekuranz, falls sie gefordert werden, extra.
d) Ohne Assekuranz.
e) Aus dem Schiff auf das Lager.
f) Niedrige Frachten zum viertel, halben und ganzen Weserzoll.
g) Elbfracht, Assekuranz und Elbzoll.
h) Einschließlich Assekuranz, Elbzoll, preußischen Durchgangszoll, Spesen, Gebühren.
i) Niederlagsgebühren.
k) Provision, Porto.
l) Preußischer Durchgangszoll incl. Plombe, Geldrate etc.
m) Kölner Kosten bis ins Kölner Schiff incl. Provision.
n) Ueber Kassel — Waldkappel — Eisenach oder Würzburg.
o) Ueber Kassel — Waldkappel — Eisenach.
p) Ueber Kassel — Rotenburg — Fulda — Hammelburg.
q) Bei sehr niedriger Landfracht.
r) Rohtabak.
s) Ohne den Zoll der Frankfurter Enklave Dortelweil.
t) Incl. Durchgangszölle von Hannover, Braunschweig und der Frankfurter Enklave Dorteweil.
u) Platzkosten in Münden, nämlich Schlagd- und Wagegeld Küperlohn, Schleifgeld und Speditionsprovision.

[1]) Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 2 f. 2. 1832.

[2]) Tarif von J. A. Böcker, Voitures par terre, Départs directs et réguliers par toute l'Allemagne, la Hollande, la Belgique et la France, Köln 1832. Bremer Staatsarchiv R. 20. b. 2. f. 2.

[3]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt., Hann. 1839, S. 299, 311—313. 1832.

[4]) Fr. v. Reden, D. Kgr. Hannover, II. Abt, 1839, S. 306, 310, 311. 1830/31.

[5]) In der Schrift Eisenbahn-Anlage zw. Rhein und Weser, Denkschr. z. Begründg. d. Projects d. Eisenb.-Anlage z. Verbindg. des Rheins mit d. Weser, Minden 1836, S. 28 wird die Landfracht zwischen Rhein und Weser auf 30 Pfennig per dz., als arithmetisches Mittel aus 139 Angaben nach den Ermittlungen des bremischen Komitees von 1832 etc. angegeben. Auch aus den Frachtlisten eines der ersten Kölner Speditionshäuser resultiere dasselbe Ergebnis. Der Tarif von J. A. Böcker, à Cologne, Voitures par terre, Départs directs et réguliers par toute l'Allemagne etc., 1832, im Brem. Staatsarch. R. 20. b. f. 2 hat für Köln—Minden 5.80—6.77 Mk. per dz. Die Entfernung zwischen Minden und Köln beträgt 30—31 Meilen, Minden-Elberfeld 25—26 Meilen, Minden—Warendorf 14 Meilen, Minden—Bielefeld 6 Meilen, Minden—Paderborn 11—12 Meilen, Münden-Kassel 2—$2^1/_2$ Meilen.

[6]) Bremer Staatsarchiv R. 20. b 3. d. 1. d. 1832.

[7]) Bremer Staatsarchiv R. 13. A. 1829.

[8]) Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat am 1. Mai 1841. Nachgelassene Papiere von Bürgermeister Duckwitz im Besitz von Herrn F. Duckwitz in Bremen.

[9]) Reduktionen der Bremer Frachten nach der betreffenden Gegend, übereinstimmend mit den 1832 etc. zwischen Weser und Rhein ermittelten Frachten (5) (7). Entfernung Münden—Nürnberg 37 bezw. 38—39 Meilen, Münden—Würzburg 29 Meilen, Münden—Koburg 23—24 Meilen, Münden—Schweinfurt 26 Meilen.

[10]) Bremer Staatsarchiv R. 20 b. 3. d. 1. d. 1834.

[11]) Eisenbahn-Anlage zwischen Rhein und Weser, Denkschrift zur Begründg. des Projects der Eisenb.-Anlage z. Verbd. des Rheins mit d. Weser, Minden 1836, S. 17, 19. Mitte April 1836.

[1]) 1841.	[2]) 1845.	[3]) 1846.	*) [2]) [3]) 1845/6.	[4]) 1847.	[5]) 1853.	[4]) 1847.	[6]) 1853.
Tab. XX (Schluß)			**Bremen**			e) f) **Havre**	
a) b) *F 1.32* b) *Z 0.06* **Hamburg** c) *S 0.51* *F. 2.00* *Z 1.25* *3.76* *5.14* **Magdeburg**	d) *3.20* Münden *S. 0.74* *F 1.11* Wanfried S 0.55 F 1.15 *6.75* **Gotha** F 1.50 *7.10* **Erfurt** F 2.95 *8.55* **Würzburg** F 2.80 *8.40* **Schweinfurt** F 4 50 *10.10* **Nürnberg**	e) *1.00* S 0.50 F 5.00 g) Z 2.00 *S 0.56* *F 4.00* i) *Z 2.29* *15.35* k) **16.51** oder k) **17.30**	I: e) f) *2.82* Münden S 0 67 F 9.24 oder *1.00* Minden II: S 0.50 F 5.00 Köln *S 0.50* *F 2 98* *Z 1.96* Straßburg 0.78 I (n) ***12.73*** oder II (n) ***12.72*** oder n) **13.51** oder n) **14.30**	e) f) d) *4.10* Wanfried S 0.85 F 6.84 ***11.79*** oder h) *über See via Amsterdam—Köln* o) ***10.18*** bezw. p) ***10.54*** **Augsburg** F 9.15— 10.45 q) Z 2.00 q) ***16.70—*** q) ***17.40*** **Lindau** **Schweiz**	*) *Per Dampfer und Eisenbahn via Karlshafen* r) ***4.80*** s) ***5.40*** oder *per Eisenbahn und Schleppdampfschiff via Köln* t) ***4.60*** u) ***6.20*** **Frankfurt a. M.** *per Dampfer und Eisenbahn via Karlshafen* e) ***8.00*** s) ***9.20*** oder *per Eisenbahn und Schleppdampfschiff via Köln—Mannheim* e) ***7.20*** v) ***7.80*** u) ***9.20***	w) *4.10* bzw. *3.99* **Rotterdam** x) *5.14* bzw. *S 0.80* y) *F 5.15* bzw. *F 3.79* **Mannheim** *S 0.34* z) *F 1.42* Cannstadt §) 2.85 ***9.77*** bzw. †) ***8.40*** ***14.56*** bzw. †) ***13.20*** **Augsburg** F) 5.70 [|) Z 0.01 ***10.85*** ***14.95*** **Lindau** **Schweiz** oder *) **12.80** *) **13.60**	**) d) *F 3.44* *Z 1.53* ***4.97*** *F 2.80* *Z 0.97* ***3.77*** ::) *F 6.24* *Z 1.56* ***7.80***
			Basel			**Basel**	

Anmerkungen:

*) Vgl. im übrigen die Weserfrachten und Anschluß-Eisenbahnfrachten sowie die Bremer Eisenbahnfrachten von 1853 a. a. o. Die obigen Frachten von Bremen nach Basel und Frankfurt sind billiger als von Hamburg aus, dagegen ist die Lieferzeit etwas länger als von Hamburg aus über Magdeburg (5).

) **Rotterdam versandte 1853 Baumwolle, Tabak, Kaffee, Reis, Getreide, Wein, Rohzucker per 100 kg zu 2.88 Mk. nach Mannheim (*2.24 zu Tal*), zu 2.40 (*1.84*) Mk. nach Mainz, zu 1.84 (*1.38*) Mk. nach Köln, zu 1.52 Mk. nach Düsseldorf mit der Düsseldorfer und Niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Eilgüter zahlen bei diesen Gesellschaften mindestens 25 % Zuschlag. Köln-Basel expediert die Kölner Gesellschaft zu 3.39 Mk. per 1'0 kg. Eilgüter kosten bei der Kölner Gesellschaft in der Regel 25 % Zuschlag. Normalklassengüter kosten von Rotterdam 3.44 (*2.56*) Mk. nach Mannheim, 2.80 (*2.08*) Mk. nach Mainz, 208 (*1.56*) Mk. nach Köln, 1.68 Mk. nach Düsseldorf mit der Düsseldorfer und Niederländischen Gesellschaft; Köln-Basel mit der Kölner Gesellschaft 4.16 Mk. Normalklassengüter als Eilgut kosten bei der Kölner Gesellschaft 50 % Zuschlag. **Amsterdam** versandte 1853 Baumwolle, Tabak, Kaffee, Reis, Getreide, Wein, Rohzucker und (*) Tran zu 2.88 (*2.24*) Mk. nach Mannheim, zu 2.40 (*1.60*) Mk. nach Mainz, zu 1.60 (*1.44*) Mk. nach Köln, zu 1.44 Mk. nach Düsseldorf, zu 4.99 Mk. nach Basel per 100 kg mit der Kölnischen Gesellschaft oder der (*) Rhein-Yssel-Dampfschiffahrt (Eilgüter 30 % Aufschlag bei dieser Gesellschaft), Normalklassengüter mit derselben Gesellschaft zu 3.68 (*2.64*) Mk. nach Mainz, zu 2.08 (*1.84*) Mk. nach Köln, zu 1.84 Mk. nach Düsseldorf, zu 6.64 Mk. nach Basel per 1C0 kg. Die Frachten verstehen sich ohne Rheinzölle, Krahn-, Wagen- und Werftgelder, die die Rheingesellschaften gesondert berechnen. **Antwerpen**—Köln und vice versa kostet für Baumwolle, Kaffee, Reis, Getreide, Tran, Tabak, Rohzucker 1.33 Mk. (bezw. 1.35 Mk. mit Aufladen etc. in Belgien), die Normalklasse im Transport nach Belgien 2.03 (bezw. 2.05) Mk., im Export oder Transit in Belgien 1.53 (bezw. 1.55) Mk. per 100 kg. Köln-Frankfurt kostet normal 1.72 Mk. (*1.54 Mk. zu Tal*), die oben genannten ermäßigten Güter 1.43 (*1.26*) Mk. incl. Main- und Rheinzoll Koblenz—Frankfurt im Betrage von 0.34 Mk. per 100 kg [Eilgut 2.28 (*2.12*) Mk.], Köln-Würzburg, solange die Dampfer fahren können, 3.09 (*2.74*) Mk. normal, 2.69 (*2.40*) Mk. ermäßigt [Eilgut 3.66 (*3.37*) Mk.] mit der Main-Dampfschiffahrt zwischen Köln und Kissingen; der Rheinzoll für außerdeutsche Güter Emmerich-Koblenz beträgt 0.69 Mk. Mainz-Frankfurt kosten die obengenannten Güter mit der Main-Dampfschiffahrt zwischen Mannheim und Kitzingen 0.57 Mk. (0.63 Mk. als Eilgut), sonstige Güter 0.69 Mk. (0.74 Mk.), 0.46 Mk. (0.51 Mk.) incl. Mainzoll von 1.8, 7,2, 0.36 Pfg., exkl. Ufer- und Stadtspesen. — Die Niederländische Gesellschaft gibt Rabatt auf die Rheinfracht für Güter, die nicht mit Schiffen der Gesellschaft per London befördert werden. Nach J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife, Cassel, I. Jahrg., April 1853.

Die Allgemeinen Jahresberichte der Central-Commission für die Rhein-Schiffahrt für 1850, Mainz s. d., S. 7. (Vgl. a. H. Meidinger, Die deutschen Ströme, II. Abt., Leipz. 1853, S. 67 ff.) und für 1857, Mainz, s. d., S. XI,[9] geben folgende Schleppkahnfrachten nach den Tarifen der Kölner und der Koblenzer Ringfahrt (excl. Wasserzölle, Krahn-, Wag- und Werftgebühren, Kölner Werftgebühr incl.; 8½—14 Pfg. Winterzuschlag) in Mark per 100 kg an:

	Zu Berg		Zu Tal	
	1850	1857	1850	1857
Zwischen Köln und Mainz	0.86—1.09	0.80—1.03	0.57—0.80	0.52—0.80
„ „ „ Frankfurt	1.14—1.37	0.97—1.20	0.74—0.07	0.57—0.91
„ „ „ Würzburg	2.17—2.57	1.71—1.94	1.54—2.80	—
„ „ „ Mannheim	1.03—1.57	0.86—1.09	0.57—0.03	—
„ „ „ Rotterdam	2.76	—	1.34	—
„ „ „ Amsterdam	2.94	—	1.60	—
„ Koblenz und Rotterdam	—	2.24—5.02	—	—
„ „ „ Amsterdam	—	2.60—5.26	—	—
„ „ „ Köln	—	0.50	—	0.40

Die Fracht auf der Eisenbahn beträgt 1853 von schwerem Gut von Antwerpen nach Köln 2.92 Mk. per 100 kg, während die Wasserfracht von Antwerpen nach Köln mit Krahnen-, Wag- und Werftgebühren und Versicherungsprämien sich ebenso hoch, wenn nicht höher stellt (H. Meidinger, D. d. Ströme, II. Abt., S. 45 ff.).

Düsseldorf-Elberfeld kostet, ohne daß besondere Kosten des Überschlags vom und zum Rhein berechnet werden, für die Normalklassen, darunter Baumwolle, Reis, Tabak, Kaffee, Wein, Getreide, Tran, Rohzucker, 0.50 Mk per 100 kg, sog. Produkte (in Wagenladung von 37½ dz) 0.30 Mk. per 100 kg, Deutz—Minden Normalklasse, ebenfalls die genannten Güter ohne Getreide und Farin- und Rohzucker 3.00 Mk. per 100 kg, Deutz—Bielefeld 2.50 Mk., Paderborn—Hamm 2.45 Mk., Getreide, Farin- und Rohzucker Deutz—Minden 1.67 Mk., bezw. 2.02 Mk., Bielefeld 1.38 Mk., Paderborn 1.44 Mk. bezw. 1.45 Mk. in Wagenladungen von 50 dz, per 100 kg Eilgüter zahlen auf der Düsseldorf-Elberfelder Bahn 50 % Zuschlag (bezw. Pauschgüter 50 %—100 %), bei der Köln-Mindener Bahn und der Westfälischen Bahn das Doppelte der Normalklasse (s. w. oben). (J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife, Cassel, I. Jg., April 1853.)

Die Transitabgaben des Zollvereins betragen für den holländischen und belgischen Verkehr, soweit die Güter rheinwärts eingehen und aus den Rheinhäfen Mainz und Biebrich, oder den oberhalb gelegenen Rheinhäfen, aus Mainhäfen oder aus Neckarhäfen über die Grenzlinie von Mittenwald bis zur Donau (incl.) wieder ausgehen 0.50 Mk. per 100 kg, über die Grenzlinie von Saarbrücken bis Neuburg a. Rh. aus oben genannten Rheinhäfen wieder ausgehen, 0.25 Mk. per 100 kg, sonst soviel, wie für Bremen die Durchgangssätze betragen, nämlich 1,00 Mk. per 100 kg. (1846 ff. ist der allgemeine bremische und holländisch-niederländische Durchfuhrsatz 2.00 Mk., für den Eingang rheinwärts 0,81 Mk. per 100 kg.) Zolltarif vom 10. Okt. 1845, Preuß. Ges.-S. 1845, S. 648, no. 2623, vom 21. Juli 1851 (vom 21. Okt. 1851 in Kraft), Preuß. Ges.-S., 1851, S. 516 ff., no. 3429.

Güter, welche dem ganzen Rheinzoll unterliegen, zahlen nach der Übereinkunft unter den deutschen Uferstaaten vom 1. Okt. 1851, woran nach dem Handelsvertrag vom 31. Dez. 1851 auch Holland teilnimmt, bis zum 1. Januar 1854 lautend: Zu Tal für die Rheinstrecke von der Lauter bis Neuburg 0,4 Pfg., Neuburg bis Mannheim 18 Pfg., Mannheim bis Mainz 26 Pfg., Mainz bis Kaub 16 Pfg., Kaub bis Koblenz 11 Pfg., Koblenz bis Andernach 3,5 Pfg., Andernach bis Linz 2,5 Pfg., Linz bis Köln 9 Pfg., Köln bis Düsseldorf 9 Pfg., Düsseldorf bis Ruhrort 6 Pfg., Ruhrort bis Wesel 6 Pfg., zu Wesel 3.5 Pfg., Güter, die in die Bahn einlaufen, 10 Pfg.; zu Berg: zu Neuburg 0,6 Pfg., zu Mannheim 28 Pfg., zu Mainz 28 Pfg., zu Kaub 16 Pfg., zu Koblenz 13 Pfg., zu Andernach 5 Pfg., zu Linz 4 Pfg., zu Köln 14,5 Pfg., zu Düsseldorf 14 Pfg., zu Ruhrort 9 Pfg., zu Wesel 8 Pfg., zu Emmerich 13 Pfg., 0,8 Pfg. Nach dem Handelsvertrag zwischen Holland und dem Zollverein vom 31. Dez. 1851, vom 1. Jan. 1851 ab auf zwei Jahre geschlossen, sind alle Abgaben auf dem niederländischen Rhein (Lobith, Vreeswyk und Krimpen) am Leck (und Tiel und Gorkum an der Waal) und auf der Yssel und Maas, wie auch das droit fixe abgeschafft. — Es bestehen noch 12 Zollstellen von Neuburg bis Emmerich unter 5 Regierungen, außer den Erhebungsämtern in Altbreisach und an der Brücke in Straßburg (die oben hervorgehobenen Namen). — Die Rheinzölle betragen von Rotterdam und Amsterdam bis Köln 0.44 Mk. und von Köln bis Mainz 0.29 Mk. für inländische, und 0.53 Mk. für ausländische Güter per 100 kg, zusammen 0.97 Mk. für ausländische. (H. Meidinger, Die deutschen Ströme, II. Abt., Leipz. 1853, S. 40 ff.).

a) Wein.

b) Die Frachtangabe umfaßt die Seeassekuranz im Betrage von 0.72 Mk. per dz mit. Die Zollangabe ist der Stader Zoll.

c) Überladen von Bord zu Bord und Speditionsprovision. — Die Talfracht Magdeburg-Hamburg ist 25 bis 50 Pfennig billiger als die Bergfracht.

d) Sommerfracht.

e) Baumwolle.

f) Schwere Güter.

g) Transitzoll auf überseeische Erzeugnisse, die zwischen der Elbe und der Ems in das Zollvereinsgebiet eintreten und es zwischen der Donau und dem Rheine wieder verlassen: 2.00 Mk. per 100 kg. Joh. Ph. Schneider, Bremen schreibt zu seinen obigen Angaben an Syndikus Dr. H. Smidt in seinem Briefe vom 17. Okt. 1845: „Da nun die Versendungen von Holland nur die Rheinzölle und keinen Durchgangszoll zu tragen haben, die hinter dem Zollvereine liegenden Länder aber ihre Beziehungen von Holland und Frankreich machen können, so ist der Durchgangszoll offenbar eine gegen die Hansestädte allein gerichtete Maßregel, wie ich vorher behauptete.“ — Frankreich hat keine Transitzölle mehr. S. Duckwitz a. a. O. — „Die Schweiz und Tyrol verarbeiten jährlich ca. 75—80 000 Ballen Baumwolle im Werthe von ca. rf. 4 000 000 (12 000 000 Mk.), welche größtenteils von Havre bezogen werden. Die holländischen Seehäfen, obgleich für den Absatz nach der Schweiz günstiger gelegen, liefern nicht den zehnten Teil davon. Bremen hat bisher keine Versendungen von Baumwolle nach der Schweiz gemacht, bis in diesem Jahre, wo ich 600 Ballen dahin versandte, welche um den Durchgangszoll des Zollvereins zu vermeiden, über den Rhein hinauf befördert werden mußten.“ (Eine Partie Baumwolle hat Schneider infolge irrtümlicher Mitteilungen des Mannheimer Hauses Lanz & Co. über den Transitzoll, die ihm von einem Kölner Hause berichtigt worden sind, über Minden und Köln gehen lassen). „Die Versendungen von hier (Bremen) über Holland kommen in der Regel etwas höher zu stehen (als über Minden) und haben das Unangenehme für den Käufer, daß auf den Empfang der Waare zu einer gewissen Zeit nicht gerechnet werden kann, ausgenommen mit dem Dampfboote, welches aber nicht viel laden kann. Wenn der Durchgangszoll auf Versendungen über Minden und Köln nach der Schweiz abgeschafft würde, so könnte ein regelmäßiger Verkehr mit diesem Lande stattfinden, und es wäre dann kein Grund mehr vorhanden, warum wir nicht die Hälfte des Verbrauchs den genannten Ländern liefern sollten, namentlich aber nach Tyrol, wohin die Versendungskosten von Bremen ohne den Durchgangszoll noch billiger als von Havre sind. Die hiesigen Schiffsrheder liefern die Baumwolle zu der gleichen Fracht hierher (nach Bremen), wozu die amerikanischen Schiffe nach dem teueren Hafen von Havre fahren. Die Versendung von 40 000 Ballen Baumwolle durch die Zollvereinsstaaten nach der Schweiz würde die Summe von wenigstens 300 000 rf. (900 000 Mk.) in denselben zurücklassen, welche jetzt, weil der Durchgangszoll vermieden werden muß, der somit nichts einbringt, Frankreich und zum geringen Teil Holland zu Gute kommen.“

h) „Ob die Transitzölle des Zollvereins den Bezug schwerer Güter über Bremen im Vergleich mit dem über Havre erschweren, sehen wir uns in der Lage bejahen zu müssen. Seit Aufhebung des französischen Transitzolls ist sowohl der Bezug zu Lande, von Havre nach Süddeutschland und der Schweiz gegen den über Bremen im Vorzug, als der Wasserweg über Rotterdam, den Rhein und Neckar bis Cannstadt den Bremer Verkehr überflügelt hat.“ „Auf der Wasserstraße (der Weser) beginnen sofort die Wasserzölle, deren Betrag bekanntlich verhältnismäßig noch höher ist, als der des Rheinoctrois; auf der Landstraße erhebt Hannover eine Durchgangssteuer, irren wir nicht, von 4 ggr. per Ctr. (1.00 Mk. per dz.)“ — Vgl. auch folgende Aufmachung:

Transitzölle etc. (Per 100 kg in Mark.)

	Von der Schweiz nach der Nordsee	Von der Nordsee nach der Schweiz
1. Auf dem Wasserwege nach Rotterdam und vice versa:		
an Rheinzoll	0.92	1.36
an Transitzoll	—	—
Summa	0.92	1.36
2. Über Köln nach Antwerpen und vice versa:		
an Rheinzoll	0.32	0.48
an Transitzoll	0.10	0.10
Summa	0.42	0.58
3. Über Köln nach Bremen und vice versa:		
an Rheinzoll (Lit. A. IV. 8 des Tarifs vom 31. Dezbr. 1841)	—	—
an Transitzoll	2.00	2.00
Summa	2.00	2.00
Es betragen auf dem Wege zu 3 die Abgaben mehr als		
auf dem Wege zu 1	1.08	0.66
auf dem Wege zu 2	1.58	1.42

Schreiben von F. L. v. Roenne aus dem Handelsamt in Berlin an Senator Arnold Duckwitz in Bremen vom 30. Januar 1848. Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferd. Duckwitz in Bremen. Duckwitz sagt in seinen Denkwürdigkeiten aus meinem öffentlichen Leben, Bremen 1877, S. 17, 18: Für weniger wertvolle Artikel, Bremer Stapelartikel, mußte der Seeweg Bremen-Rotterdam und von da auf Rhein und Main nach Thüringen, Bayern und Württemberg eingeschlagen werden, weil dieser sich als wohlfeiler herausstellte. Von einem Transporte nach Österreich und der Schweiz konnte nicht die Rede sein, weil Hannover einen Transitzoll von $^1/_6$ rf. und der Zollverein von $^1/_2$ rf. für den Zentner von allem von den Hansestädten durchgehendem Gut erhoben, während der Transitzoll des Zollvereins für alle aus den Niederlanden vermittels der Rheinhäfen nach der Schweiz und Österreich auf dem Landwege durchgehenden Waren auf einen Kreuzer für den Zentner gestellt war. Hamburg konnte wenigstens mit der Elbe Österreich erreichen.

i) Ermäßigter Rheinzoll Köln—Koblenz kommt in Anwendung, beträgt 0.51 Mk. per 100 kg, dazu kommt der nassauische und der hessische Rheinzoll.

k) Incl. Durchgangszoll des Zollvereins und des Steuervereins.

l) Bei sehr niedriger Fracht.

m) Bremen—Basel in direkter Fuhr ist 5 Meilen weiter als Havre-Basel per Achse, dagegen ist Bremen—Zürich 5 Meilen kürzer als Havre—Zürich, und für Glarus, St. Gallen ist das Verhältnis für Bremen noch günstiger (3).

n) Excl. Durchgangszölle des Zollvereins und des Steuervereins, die auch über Münden und Minden-Straßburg nicht mitberechnet erscheinen.

o) Rückvergütung des Rheinoctroi für Baumwolle.

p) Incl. Rheinoctroi.

q) Transitzoll des Zollvereins für nach der Schweiz deklariertes Gut, bezw. mit Einschluß dieses Transitzolls.

r) Baumwolle, Tabak und Rohzucker.

s) Güter erster Klasse (der Eisenbahntarifierung).

t) Baumwolle, Tabak.

u) Kaffee.

v) Tabak.

w) Per Dampfboot, incl. Assekuranz und Überladungsspesen in Rotterdam.

x) Winterfracht.

y) Incl. Schlepplohn von 0.26 Mk.

z) Fracht und Oktroi auf dem Neckar.

§) Incl. Spesen in Cannstadt.

†) Bei Rückvergütung von Rheinoktroi auf Baumwolle im Betrage von 1.37 Mk.

[] Transitzoll für die über Rotterdam ein-, über Lindau ausgehenden Bezüge Baumwolle.

)(Normalgüter zu vollem Rheinzoll.

:: Zoll an der Brücke in Straßburg oder in Alt-Breisach ist nicht berechnet.

[1]) Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover, Vortrag von Arnold Duckwitz im Senat 1. Mai 1841. Nachgelassene Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen.

[2]) Aus Schreiben von Joh. Ph. Schneider-Bremen an Syndikus Dr. H. Smidt vom 17. Okt. 1845. Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Arnold Duckwitz, im Besitz des Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen.

[3]) 10. Oktober 1846 für die Weserschiffahrts-Revisions-Commission aufgestellt. Aus den nachgelassenen Papieren von Bürgermeister Duckwitz, im Besitz von Herrn Ferdinand Duckwitz in Bremen.

[4]) Aus einem Schreiben der Augsburger Handelskammer vom 19. Februar 1847. Papiere des verstorbenen Bürgermeisters Duckwitz.

[5]) Bremer Handelsblatt 1853, Nr. 97, 13. August; Heinr. Meidinger, Die deutschen Ströme, IV. Abt., Leipz. 1854, S. 64

[6]) J. P. Dippel, Güter-Transport-Tarife, Cassel, I. Jahrg., April 1853; H. Meidinger, Die deutschen Ströme, II. Abt., Leipz. 1853, S. 40 ff.; Preuß. Ges.-S., 1851, S. 516 ff., no. 3429.

Auswanderer-Passagepreise von Bamberg über Havre oder Bremen nach[1]) a) New York, 1843.

Tab. XXI

Für eine erwachsene Person.

Über Havre.

Nach dem Havrer Agentschaftstarif,

Reisekosten und Verzehrung bis Mainz	Mk. 10.26
Von Mainz via Rotterdam nach Havre	„ 51.30
Verzehrung in Rotterdam und Havre rechnen nur	„ 8.55
Von Havre nach New York	„ 78.66
Proviant etc.	„ 34.20
Zusammen	**Mk. 182.97**

(respektive einschließlich des Commutationsgeldes).

Über Bremen.

Reichlich angeschlagen:

Reise bis Bremen mit Verzehrung unterwegs und in Bremen	Mk. 42.75
Passage mit Proviant nach New York	„ 85.50
Zusammen	**Mk. 128.25**

[„Dies beträgt also schon jetzt einen Unterschied von Mk. 54.72 per Kopf zugunsten Bremens, was für eine Familie von 5 Personen die Summe von Mk. 273.60 machen würde, wofür sie in Amerika schon ca. 45 Acres Land kaufen könnte. Binnen kurzem, und jedenfalls im Laufe dieses Sommers, wird das Verhältnis sich noch günstiger für Bremen gestalten, sobald nämlich die Dampfschiffahrt zwischen hier und Münden hergestellt ist und so neben großer Beschleunigung auch eine bedeutende Kostenverminderung eintreten wird (da, nach dem vorläufigen Anschlage, die Passagepreise nicht höher als Mk. 6.84 bis Mk. 7.70 per Kopf zu stehen kommen).“]

Dampferfahrpreise der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt zu Hameln[2]) und Bahnpreise Minden—Bremen um 1847.

Per Dampfer							Bahnpreise		
Vor 1847			Minden—Bremen u. v. v. b) 1847				Minden—Bremen u. v. v. c) 1847		
I. Platz	II. Platz	III. Platz		I. Platz	II. Platz	III. Platz	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Mk. 7.50	Mk. 4.25	Mit Ermäßigung Mk. 2.50 außerdem für Familien 1/4 Ermäßigung	Talfahrt Bergfahrt	Mk. 3.00 Mk. 2.00	Mk. 2.— Mk. 1.50	Der Platz mit Ermäßigung u. die Familienermäßigung fällt auf dieser Strecke weg	Mk. 10.25	Mk. 6.75	Mk. 4.25

Auswanderer. Der Fahrpreis für die Strecke Münden—Bremen ist nach dem älteren wie neueren Tarif auf Mk. 6.— gesetzt, doch treten die Ausnahmepreise für Auswanderer und Ziegelbrenner, die auf dieser Strecke bestehen bleiben, nach dem Tarif von 1847 nur ein, wenn mindestens 10 Personen zusammen ankommen d).

Zwischendecks-Passagepreise von Bremen nach Nordamerika 1835, 1841, 1843, 1849, 1852.

1835 werden durchschnittlich Mk. 73.04 als Beförderungspreis Bremen-Nordamerika angegeben[5]).

1841 kostete die Überfahrt von Bremen nach Amerika mit Verköstigung (auf 90 Tage) [Fahrt mit Weserkahn, von Bremen nach Bremerhaven, ohne Verköstigung geht zu Lasten des Reeders] Mk. 102.60, [ohne das Armengeld, das nach New York und Philadelphia Mk. 10.26, nach Baltimore Mk. 6.84 für die Person über 5 Jahre beträgt; nach New-Orleans brauchen die Reeder kein Armengeld zu bezahlen][4]).

1843 ist Mk. 69.— bis Mk. 72.— als Beförderungspreis Bremen—Nordamerika aufgeführt[5]).

1849 zahlen Auswanderer von Bremen nach New York per Kopf Mk. 60.— bis Mk. 70.— e), incl. Beköstigung, im Frühjahr etwas mehr wegen des großen Andranges[6]) [7]).

1852 sagt Gildemeister: „Allerdings ist auch der Expedient selbst Reeder, aber er hat doch nie so viel eigene Schiffe, um alle seine Leute auf denselben unterbringen zu können. . . . . Wenn er 2000 Personen für den Ersten eines Monats (1. und 15. sind die gewöhnlichen Expeditionstage, auf die hin sich der Andrang auch im Binnenlande bemerkbar konzentriert) Mk. 75.— für den Kopf übernommen hat, so kann es sich ereignen, daß inzwischen durch besondere Conjuncturen die Frachtpreise auf Mk. 120.— steigen, so daß er aus der eigenen Tasche Mk. 45.— zulegen muß. Manchmal fehlt es auch am Expeditionstage, wenn widrige Winde die erwarteten Schiffe im Canal zurückhalten, an Transportmitteln, und er muß dann die von ihm engagierten Auswanderer auf eigene Rechnung beköstigen[8]).“

Moderne Auswanderer-Passagepreise.

1909 Das Eisenbahnbillet IV. Klasse Bamberg—Bremen kostet Mk. 10.80, Münden—Bremen Mk. 5.30, Minden—Bremen Mk. 2.90.

	Gepäck kostet von		
	Bamberg nach Bremen	Münden nach Bremen	Minden nach Bremen
51—75 kg	Mk. 9.00	Mk. 4.50	Mk. 2.25
76—100 kg	„ 12.00	„ 6.00	„ 3.00

Sonst kommt Frachtgut nach Übersee in Frage.

Für Zehrungskosten in Bremen sind pro Tag Mk. 2.50 zu rechnen, gewöhnlicher Aufenthalt 2 Tage, also Mk. 5.—[9]).

(1900—1909) Die Passage mit Verköstigung im Zwischendeck kostete:

Bremen—New York.....per Schnelldampfer Mk. 180.—
„ „ ..... „ Postdampfer Mk. 140.— bis (1909) Mk. 160.—
Bremen—Baltimore..... „ „ „ 130.— „ (1909) „ 150.—
Bremen—Galveston f)..... „ „ „ 150.—
(Kinder von 1—12 Jahren die Hälfte, unter 1 Jahr Mk. 30.—)

Von jeder im Zwischendeck reisenden Person, einerlei ob Erwachsener, Kind oder Säugling, ist außerdem die amerikanische Kopftaxe im Betrage von Mk. 17.— zu bezahlen.

Die Beförderung von Bremen an Bord des Schiffes geschieht unentgeltlich, Beköstigung fängt erst an Bord des Schiffes an. Freigepäck auf jede vollbezahlte Zwischendecks-Fahrkarte 100 kg, Überfracht Mk. 25.— für 100 kg[9]) g).

Anmerkungen:

a) Die Passagepreise von New York nach 29 Plätzen des amerikanischen Binnenlandes, Zollvereinsblatt, I. Jahrg., 1843, S. 624. Von New York nach Chicago oder Milwaukee rechnete man 1843 Mk. 51.96, Columbus Mk. 47.63, Detroit Mk. 30.31, Buffalo Mk. 15.16. Gepäckübergewicht, das Mk. 19.24, bezw. nach Detroit Mk. 14.40, Buffalo Mk. 8.67 per 100 kg kostet (45 kg bezw. 22½ kg beförderten die Dampf- bezw. Kanalboote frei) Mk. —.54 Agenturkommission in New York.

b) Fahrzeit zu Tal 10—11 Stunden, zu Berg 17—18 Stunden.

c) Fahrzeit 5 Stunden 15 Minuten.

d) Die Auswanderer kommen immer in den wenigen Tagen vor dem 1. und 15. des Monats, wo in der Regel die Seeschiffe expediert werden.

e) Mk. 60.— zahlte man 1849 für einen Postwagenplatz Berlin—Königsberg. Die gewöhnlichen Omnibusse zwischen Hamburg und Bremen beförderten Anfang der fünfziger Jahre zu Mk. 4.50 (Schnellwagen Mk. 6.—, mit 25 kg Gepäck frei) H. Meidinger, Die deutschen Ströme, VI. Abt., Leipzig 1854, S. 30, 31.

f) Nach New-Orleans laufen keine Bremer Linien mehr.

g) Die heutigen Eisenbahnfahrpreise in den Vereinigten Staaten für die obengenannten Plätze sind mit den Einwandererzügen bezw. Einwandererbillets (1909): New York—Chicago Mk. 63.—, New York—Milwaukee Mk. 73.71, New York—Columbus (Ohio) Mk. 50.40, New York—Detroit Mk. 50.40, New York—Buffalo (New York) Mk. 29.40. Die amerikanischen Bahnen befördern Kinder von 5—12 Jahren für die Hälfte des Fahrpreises, unter 5 Jahren frei. Freigepäck sind 68 kg. Gepäck über Freigewicht kostet: New York—Chicago Mk. 21.—, New York - Milwaukee Mk. 24.27, New York—Columbus und New York—Detroit Mk. 16,80, New York—Buffalo Mk. 9.80, sämtlich per 100 kg. Mitteilungen der Firma Ed. Ichon in Bremen.

[1]) Über die Auswanderung nach Amerika, Zollvereinsblatt, I. Jahrg., 1843, S. 605.

[2]) Verhandlungen der Gesellschaft der Vereinten Weser-Dampfschiffahrt zu Hameln 1848, S. 12—13, 56, 59.

[3]) G. W. Marcard, Zur Beurteilung des National-Wohlstandes des Handels und der Gewerbe im Königr. Hannover, Hannover 1836, S. 36.

[4]) (J. v. Hormayr,) Fragmente über Deutschlands, insbesondere Bayerns Welthandel und die Freiheit der Ströme, II., München 1841, S. 48.

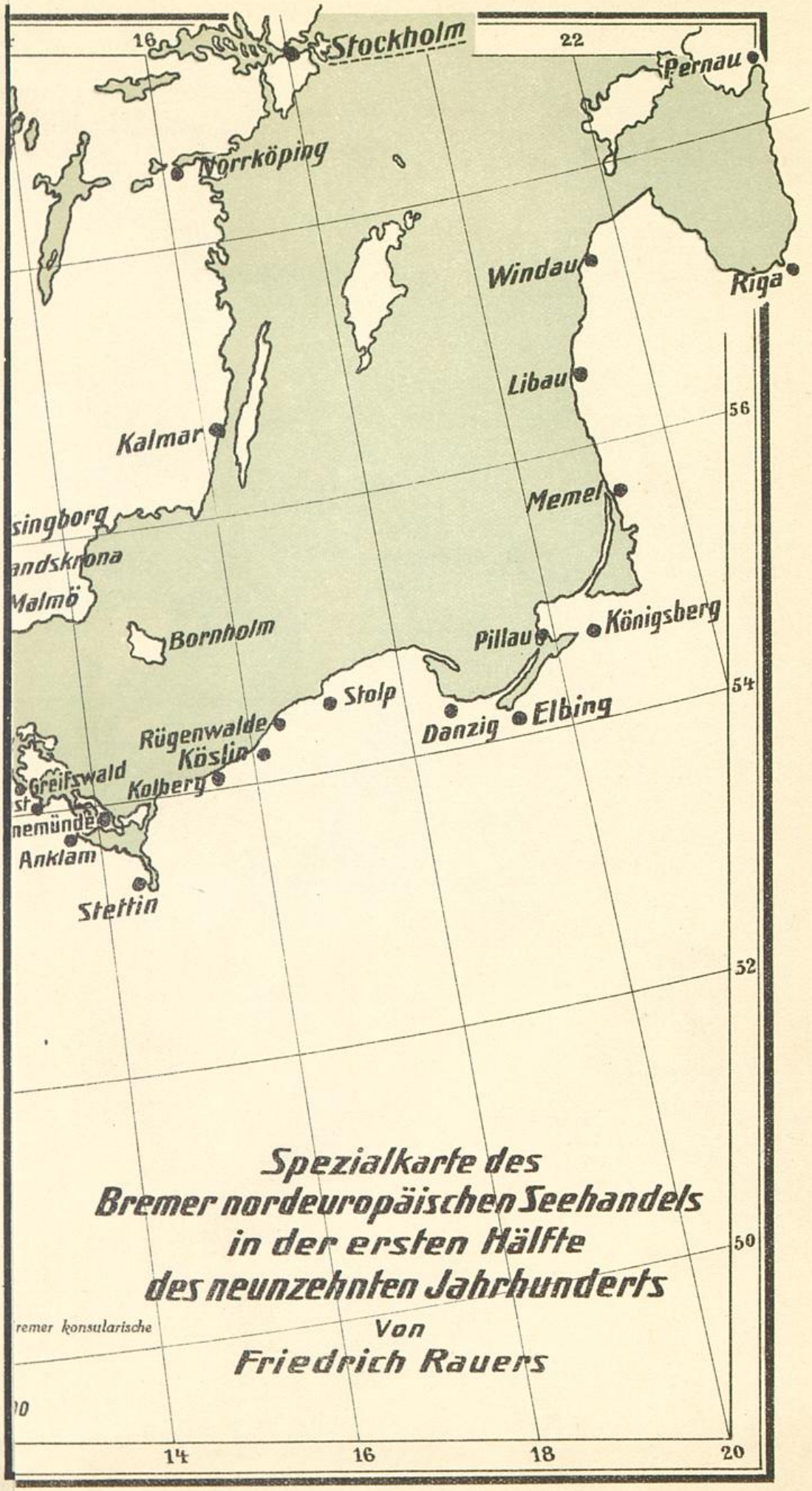
[5]) Bremens Handel, Zollvereinsblatt, II. Jahrg., 1844, S. 939.

[6]) J. G. Kohl, Skizzen aus Natur- und Völkerleben, Dresden 1851, S. 306.

[7]) Siehe im übrigen die Berichte des Nachweisungs-Bureaus für Auswanderer in Bremen, 1851—65.

[8]) (Otto Gildemeister), Die Freie Stadt Bremen, Die Gegenwart, VIII. Bd., 1852, S. 257.

[9]) Mitteilungen der Firma Ed. Ichon, Expedienten, in Bremen.



Spezialkarte des Bremer nordeuropäischen Seehandels in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts

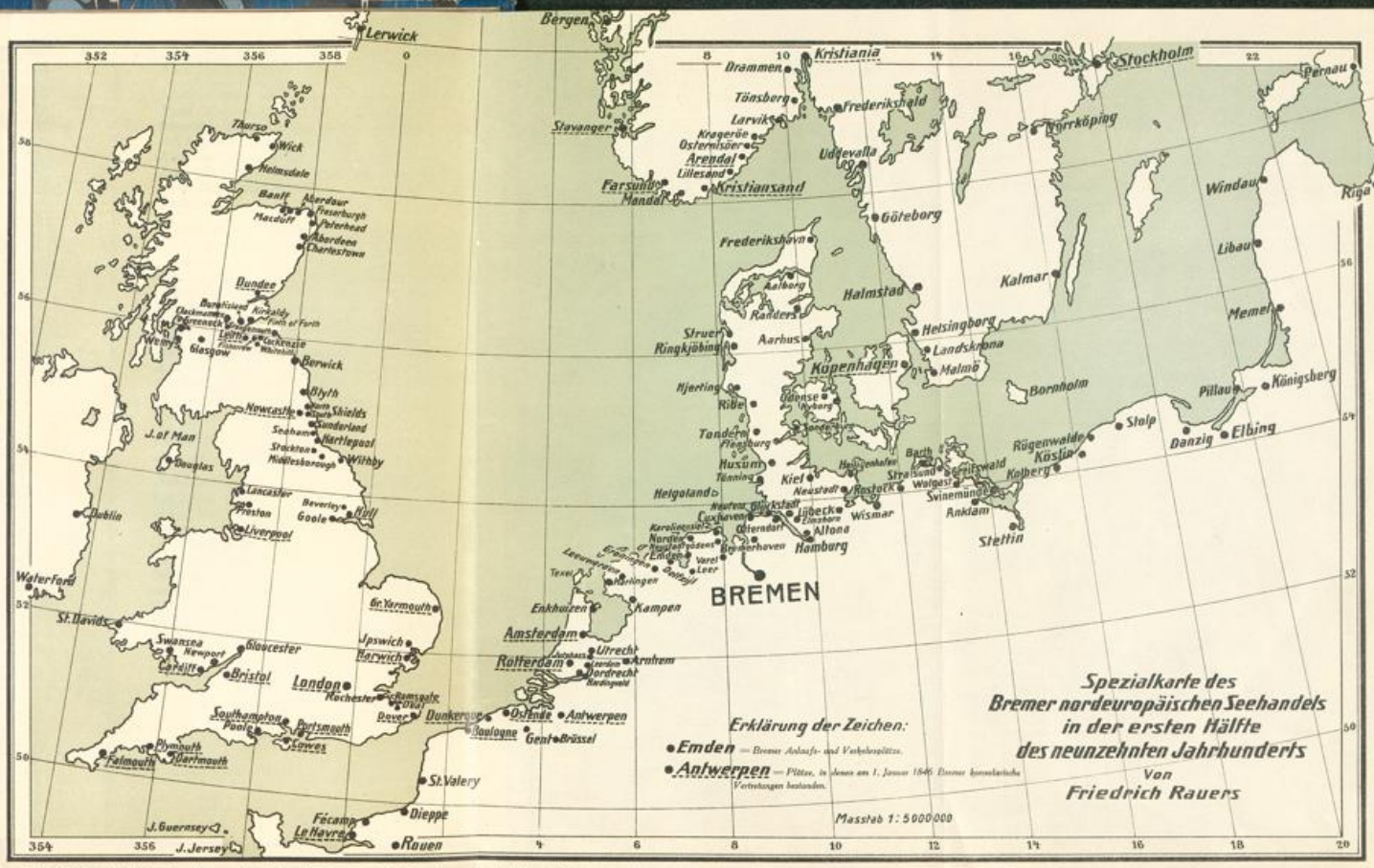
Von

Friedrich Rauers

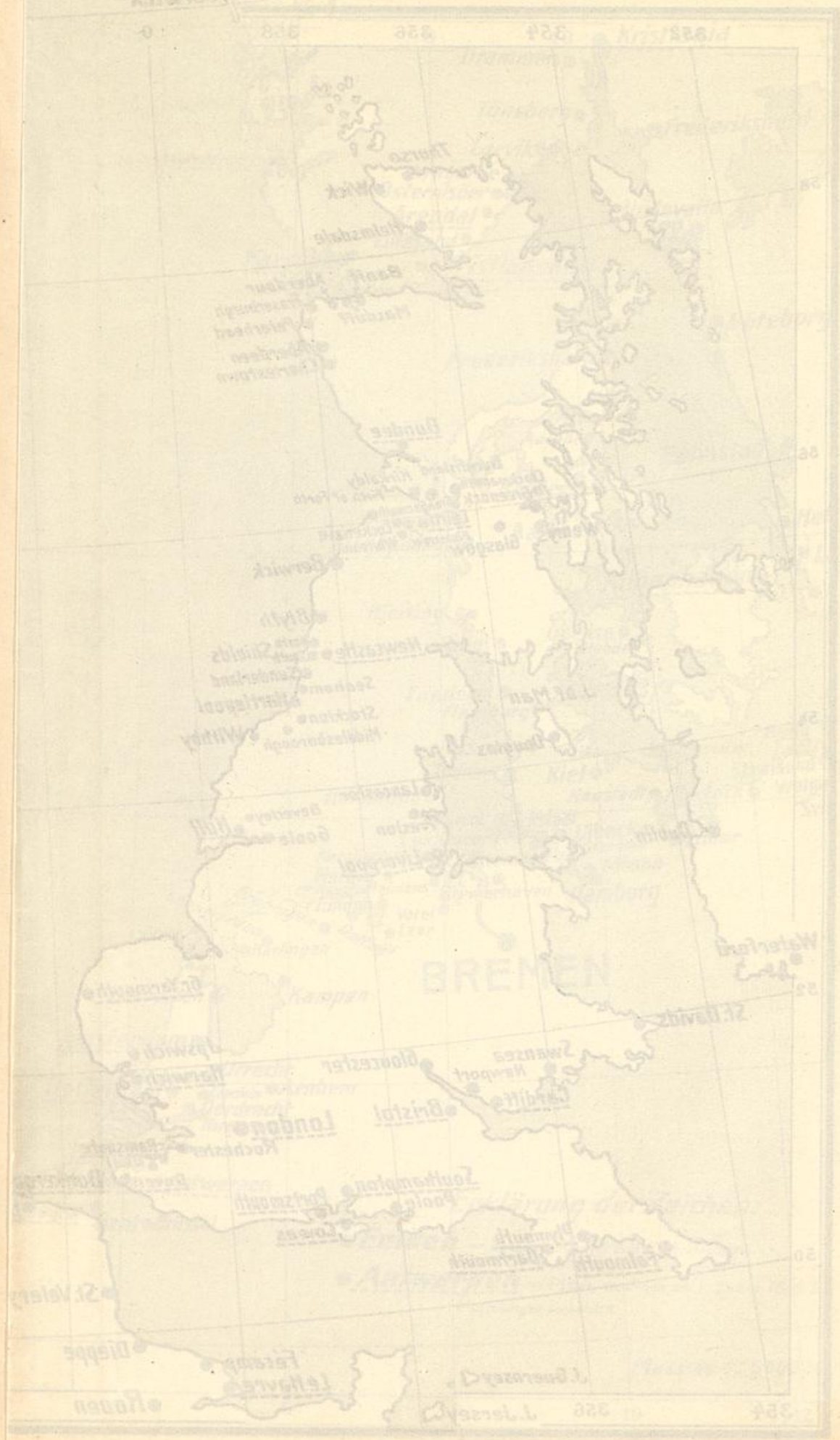
remer konsularische

10

F. RAUERS, Richtlinien der Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Lloydjahrbuch 1913.



F. RAUERS, Richtlinien der Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Lloydjahrbuch 1913.



F. KAUERS, Richtlinien der Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. 1

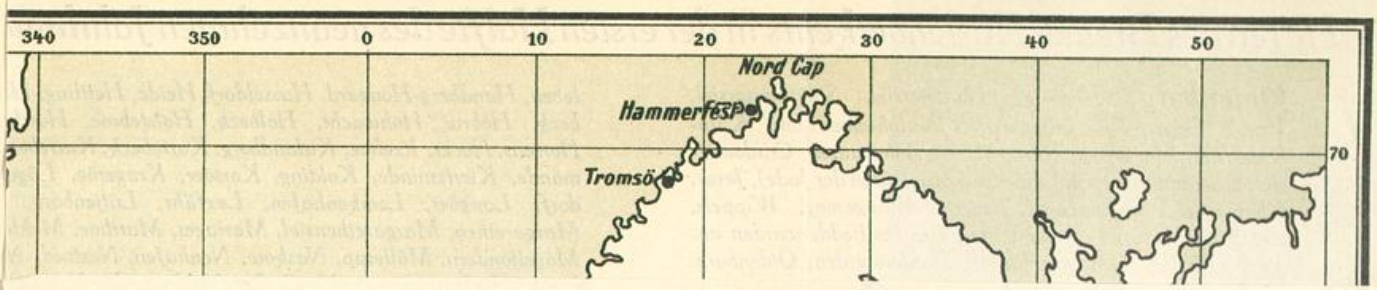
Häfen des Bremer Küstenverkel

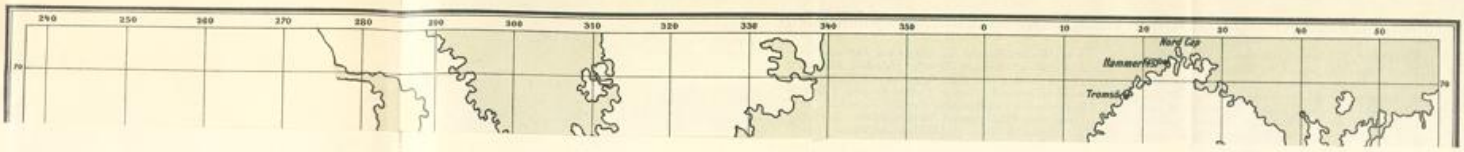
Oldenburg: *Hooksiel, Horumersiel, Ste Varel, Eckwarden, Inhausersiel, Kniphausen hausersiel, Mariensiel, Rüstersiel; — Abbehausen siel, Ellenserdammersiel, Friederikensiel, (von der Kleinensiel, Sengwarden, Tettens, Wangeroog Zetel u. a. (Häfen an der Unterweser bis Fedde wärts: Brake, Burhave, Elsfleth, Fedderwarden, Strohausen.)*

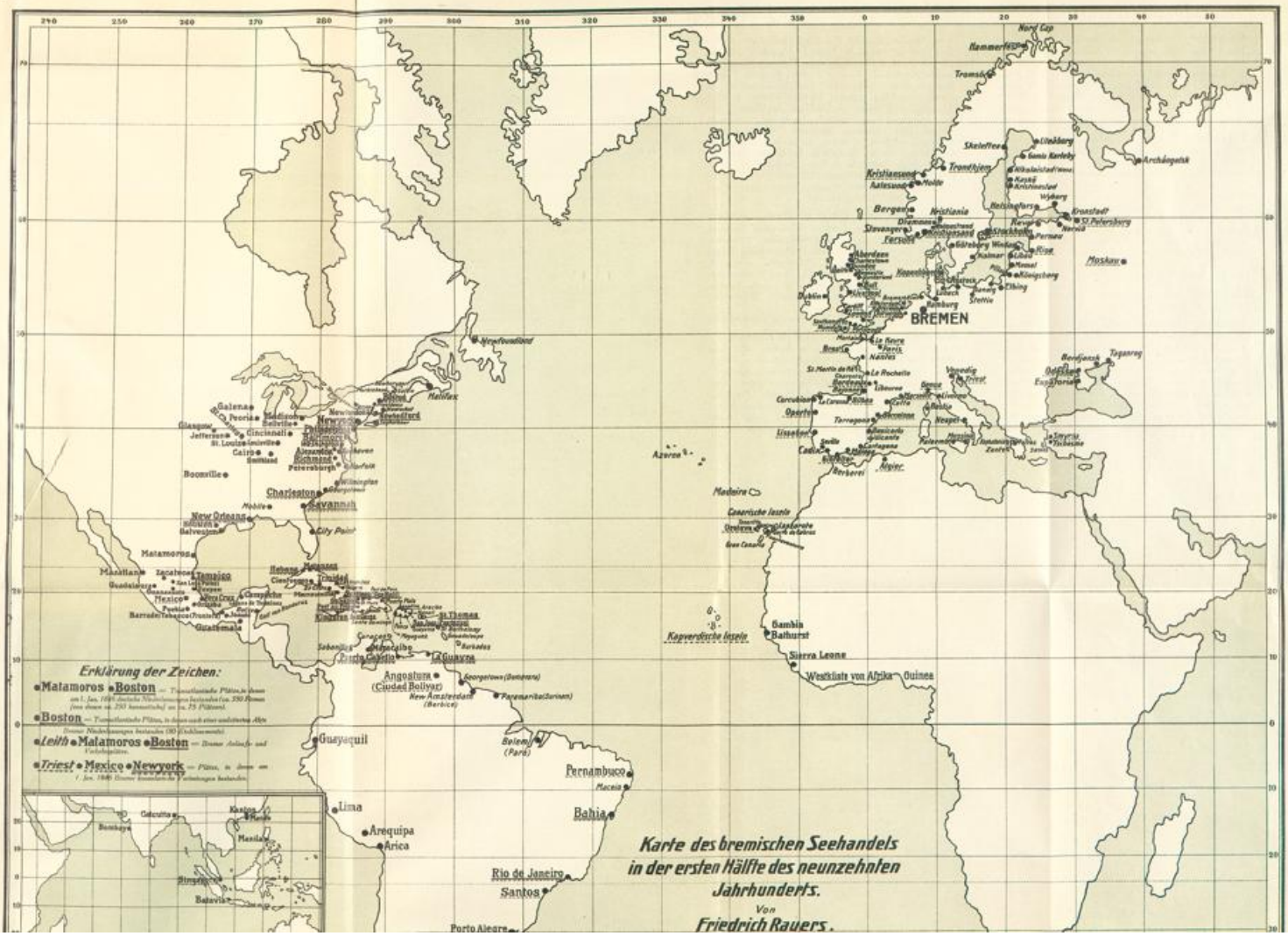
Hannover: *Carolinensiel, Emden, Leer, N siel, Norden, Weener, Bensersiel, (von der Ems), Old stadtgödens, Otterndorf, Neuhaus, Stade, (Ostfries burg, Lüneburg; — Amrumersiel, Altenbruch, (Aßlerhafen, Aurich, Barßel, Bingum, Borku Bremervörde, Butzfleth, Buxtehude, Dornbusch, siel, Dorum, Dorumersiel, Esens, Freiburg, Gravensieck (Gauensieck), Greetsiel, Großenfe Hollenbeck, Hörne, Horneburg, Jemgum, Jork, L der Lühe), Norderney, Oberndorf, (von der Oste), Sandhörn, Twielenfleth, Warstade, Wischhafen, Wursterwatt u. a. (Häfen an der Unterweser bi [von der Geeste], Bederkesa.)*

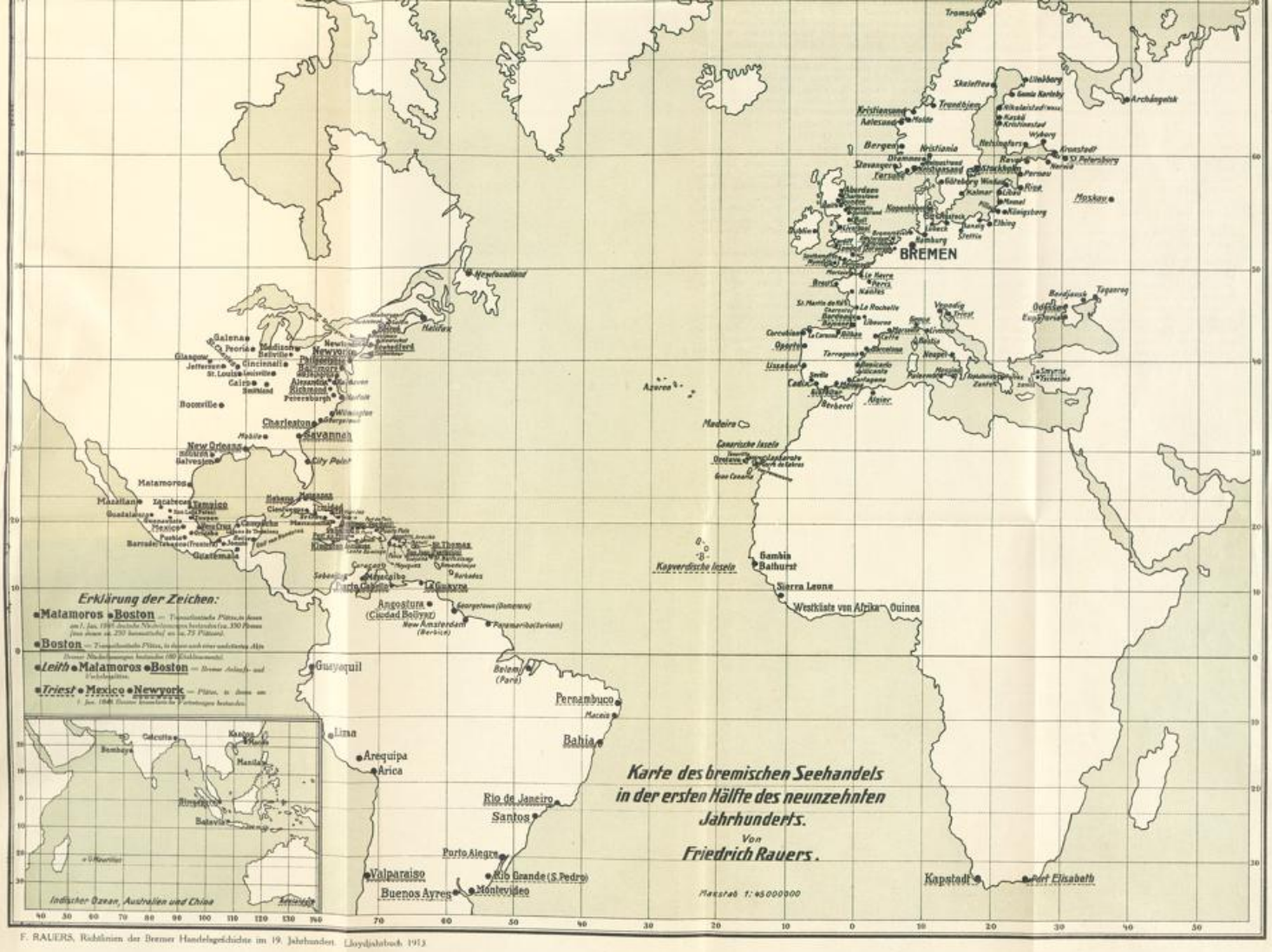
Hamburg: *Hamburg, Cuxhaven; — Ritzeb werk, (von der Elbe).*

Schleswig-Holstein und Dänemark *Glückstadt, Elmshorn, Tondern, Tönning, Husu (Ribe), Neufeld, Südwesthörn, Flensburg, Heiligen Sonderburg, Neustadt, Nyborg, Odense, Hjerting, K — Aalborg, Aarhus, Amrum, St. Annenhafen, Asse Bandholm, Bielenberg, Bogense, Bogeskow, E Bredstedt, Brockdorf, Bruchdorf, Brunsbüttel, Bu sum, Cappeln, Catingsiel, Dagebüll, Ebeltoft, E (von der Eider), Esingsiel, Faaborg, Fanöe, Fehr Fredericia, Frederikshaven, Friederichstadt, Gardi*

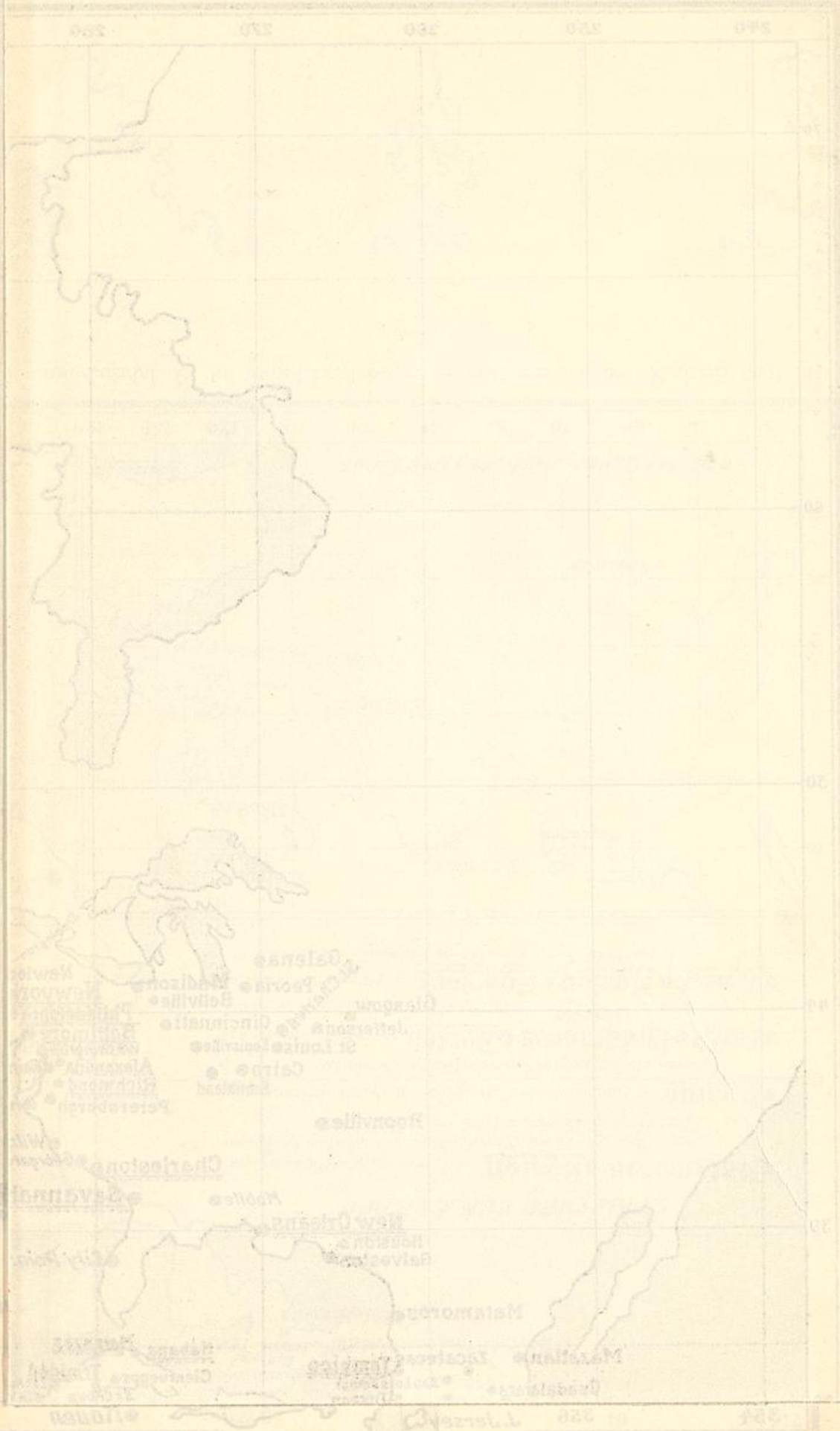

340
350
0
10
20
30
40
50
70
Nord Cap
Hammerfest
Tromsö


240
250
260
270
280
290
300
310
320
330
340
350
0
10
20
30
40
50
70
Nord Cap
Hammerfest
Tromsö


Karte des bremischen Seehandels
in der ersten Hälfte des neunzehnten
Jahrhunderts.
Von
Friedrich Rauers.
Erklärung der Zeichen:
Malamoros Boston
Boston
Leith Malamoros Boston
Triest Mexico Newyork
BREMEN
Nordkap
Hammerfest
Tromsö
Trondhjem
Bergen
Christiania
Stavanger
Aberdeen
Dublin
Hamburg
Moskau
Newfoundland
Halifax
Boston
Newyork
Philadelphia
Baltimore
Charleston
Savannah
New Orleans
Mobile
Matamoros
Mexico
Tampico
Havana
Kingston
Caracas
Angostura
Guayaquil
Lima
Arequipa
Arica
Pernambuco
Bahia
Rio de Janeiro
Santos
Porto Alegre
Bathurst
Sierra Leone
Westküste von Afrika
Guinea
Kapverdische Inseln
Madeira
Azoren
Canarische Inseln
Calcutta
Batavia
Manila



F. RAUERS, Richtlinien der Bremer Handelsgeschichte im 19. Jahrhundert. Lloydjahrbuch 1913.



Häfen des Bremer Küstenverkel

Oldenburg: *Hooksiel, Horumersiel, Ste Varel, Eckwarden, Inhausersiel, Kniphausen hausersiel, Mariensiel, Rüstersiel; — Abbehausen siel, Ellenserdammersiel, Friederikensiel, (von der Kleinensiel, Sengwarden, Tettens, Wangeroog Zetel u. a. (Häfen an der Unterweser bis Fedde wärts: Brake, Burhave, Elsfleth, Fedderwarden, Strohausen.)*

Hannover: *Carolinensiel, Emden, Leer, N siel, Norden, Weener, Bensersiel, (von der Ems), Old stadtgödens, Otterndorf, Neuhaus, Stade, (Ostfries burg, Lüneburg; — Amrumersiel, Altenbruch, (Aßlerhafen, Aurich, Barßel, Bingum, Borku Bremervörde, Butzfleth, Buxtehude, Dornbusch, siel, Dorum, Dorumersiel, Esens, Freiburg, Gravensieck (Gauensieck), Greetsiel, Großenfe Hollenbeck, Hörne, Horneburg, Jemgum, Jork, L der Lühe), Norderney, Oberndorf, (von der Oste), Sandhörn, Twielenfleth, Warstade, Wischhafen, Wursterwatt u. a. (Häfen an der Unterweser bi [von der Geeste], Bederkesa.)*

Hamburg: *Hamburg, Cuxhaven; — Ritzeb werk, (von der Elbe).*

Schleswig-Holstein und Dänemark *Glückstadt, Elmshorn, Tondern, Tönning, Husu (Ribe), Neufeld, Südwesthörn, Flensburg, Heiligen Sonderburg, Neustadt, Nyborg, Odense, Hjerting, K — Aalborg, Aarhus, Amrum, St. Annenhafen, Asse Bandholm, Bielenberg, Bogense, Bogeskow, E Bredstedt, Brockdorf, Bruchdorf, Brunsbüttel, Bu sum, Cappeln, Catingsiel, Dagebüll, Ebeltoft, E (von der Eider), Esingsiel, Faaborg, Fanöe, Fehr Fredericia, Frederikshaven, Friederichstadt, Gardi*

Häfen des Bremer Küstenverkehrs in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.

Oldenburg: *Hooksiel, Horumersiel, Steinhausersiel, Varel, Eckwarden, Iahnersiel, Knipshausen und Knipshausersiel, Mariensiel, Rüstersiel; — Abbehausen, Crildumersiel, Ellenserdammersiel, Friederikensiel, (von der Jade), Jever, Kleinensiel, Sengwarden, Tettens, Wangeroog, Wippels, Zetel u. a. (Häfen an der Unterweser bis Fedderwarden abwärts: Brake, Burhave, Elsfleth, Fedderwarden, Oldenburg, Strohausen.)*

Hannover: *Carolinensiel, Emden, Leer, Neuharlingersiel, Norden, Weener, Bensersiel, (von der Ems), Oldersum, Neustadtgödens, Ottendorf, Neuhaus, Stade, (Ostfriesland), Harburg, Lüneburg; — Amerumersiel, Altenbruch, (Altenlande), Allerhafen, Aurich, Barßel, Bingum, Borkum, Borstel, Bremervörde, Butzfleth, Buxtehude, Dornbusch, Dornumersiel, Down, Dornumersiel, Esens, Freiburg, Gravenort, Grauwinsel (Gauensteck), Greetsiel, Großenfehn, Holte, Hollenbeck, Hüne, Hornburg, Jemgum, Jork, Lorrell, (von der Lühe), Norderney, Oberndorf, (von der Oste), Papenburg, Sandhörn, Tietelsfleth, Wurstade, Wischhafen, Wittmund, Wurstenpatt u. a. (Häfen an der Unterweser bis Wremen: (von der Geeste), Bederkesa.)*

Hamburg: *Hamburg, Cuxhaven; — Ritzebüttel, Neuwerk, (von der Elbe).*

Schleswig-Holstein und Dänemark: *Altona, Glückstadt, Elmshorn, Tondern, Tönning, Husum, Ripen (Rihe), Neufeld, Südwesthörn, Flensburg, Heiligenhafen, Kiel, Sonderburg, Neustadt, Nyborg, Odense, Hjerting, Kopenhagen; — Aalborg, Aarhus, Aarum, St. Annenhafen, Assens, Ballum, Bandholm, Bielenberg, Bogense, Bogeskow, Bolamersiel, Bredstedt, Brockdorf, Brachdorf, Brunsbüttel, Bungsiel, Büsum, Cappeln, Catlingsiel, Degebüll, Eckernförde, (von der Eider), Eisingsiel, Fanberg, Fanöe, Fehmarn, Fähr, Fredericia, Frederikshaven, Friederichstadt, Gardsig, Hadersleben, Handberg-Haugard, Hasselderf, Heide, Hettling, Hierbeck, Hohroe, Hohwacht, Holbeck, Holstebroe, Horsbüll, Horsens, Hoeer, Itzehoe, Kalundborg, Karrebeck, Karrebecksmünde, Kierteminde, Kolding, Korsöer, Kragerö, Lägerdorf, Langöer, Lemkenhafen, Lexfähr, Lütjenburg, St. Margarethen, Margarethensiel, Marsager, Marihoe, Meldorf, Mögeltondern, Möllerup, Naskow, Neuhafen, Neustrand, Norburg, Nordarschleuse, Nordhöft, Nordstrand, Norsminde, Nystedt, Ohst, Oldenburg, Osterhever, Padlhude, Pallum, Pellcorm, Rathöe, Randers, Rendsburg, Ringkjöbing, Radkjöbing, Samsöe, Sackjöbing, Schilpensiel, Skjelskjöer, Sangbeck, Sonderhöe, Stege, Struer, Stubbekjöbing, Svendborg, Tettenbüll, Uckermünde, Ueterem, Veiste, Walloe, Warde, Wedel, Wefelfleth, Woerden, Woerdenhafen, Woerdingborg, Wyck, Zennhafen u. u.*

Niederlande und Belgien: *Groningen, Delfzijl, Amsterdam, Rotterdam, Jutphaas, Hardingveld, Leerdam, Dordrecht, Arnhem, Antwerpen, Brüssel, Gent; — Amsden, Ameland, Amersfort, Appingedam, Delft, Doesburg, Edam, Enkhuizen, Gouda, Grootreem, Harlingen, Hoogezand, Kampen, Koog, Lorrell, Leeuwarden, Neus, Nieuweschans, Ostende, Ojeseveldt, Terschelling, Texel, Urk, Utrecht, Veendam, Vianen, Warringeeen, Weikendam, Wormereer, Zaandam, Zuilen u. a.*

Die regelmäßigen Anlaufhäfen sind extraweg herausgehoben.

Konsularische Vertretungen in Bremen.

Konsularische Vertretungen hatten in Bremen 1800 und 1846: Dänemark*, Rußland, Schweden-Norwegen, Niederlande, Frankreich*, Belgien, Großbritannien*, Spanien*, Portugal, Sizilien, Griechenland, Vereinigte Staaten, Texas, Mexiko, Brasilien, Uruguay, Venezuela, (Batavia*), Preußen, Österreich*, Hannover*, Braunschweig, Oldenburg, Mecklenburg, Königreich Sachsen, Württemberg, beide Hessen (Kurfürstentum*), Weimar, Meiningen, Altenburg.*

Häfen des Bremer Küstenverkehrs in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.

Oldenburg: *Hooksiel, Horumersiel, Steinhauersiel, Varel, Eckwarden, Inhausersiel, Knipshausen und Knipshausersiel, Martensiel, Rüstersiel; — Abbehausen, Crildumersiel, Ellenserdammersiel, Friederikensiel, (von der Jade), Jever, Kleinensiel, Sengwarden, Tettens, Wangerooog, Wippels, Zetel u. a. (Häfen an der Unterweser bis Fedderwarden abwärts: Brake, Bardewisch, Elsfleth, Fedderwarden. Oldenburg, Strohausen.)*

Hannover: *Carolinensiel, Emden, Leer, Neuharlingersiel, Norden, Weener, Bensersiel, (von der Ems), Oldersum, Neustadtgödens, Otterndorf, Neuhaus, Stade, (Ostfriesland), Harburg, Lüneburg; — Amrumersiel, Altenbruch, (Altenlande), Altenhafen, Aurich, Barßel, Bingum, Borkum, Borstel, Bremerlande, Butzfleth, Buxtehude, Dornbusch, Dornumersiel, Durum, Dornumersiel, Esens, Freiburg, Gravenort, Gravensteck (Gavensteck), Greetsiel, Großefehn, Halte, Hallenbeck, Hörne, Horneburg, Jemgum, Jork, Lurrell, (von der Lühe), Norderney, Obernkorf, (von der Oste), Papenburg, Sandhöfen, Tietelenfleth, Warstade, Wischhafen, Wittmund, Wartenwatt u. a. (Häfen an der Unterweser bis Wremen: (von der Geeste), Bederkesa.)*

Hamburg: *Hamburg, Cuxhaven; — Ritzebüttel, Neuwerk, (von der Elbe).*

Schleswig-Holstein und Dänemark: *Altona, Glückstadt, Elmshorn, Tondern, Tönning, Husum, Ripen (Rühe), Neufeld, Südwesthörn, Flensburg, Heiligenhafen, Kiel, Sonderburg, Neustadt, Nyberg, Odense, Hjerting, Kopenhagen; — Aalborg, Aarhus, Ammin, St. Annenhafen, Assens, Ballum, Bandholm, Bielenberg, Bogense, Bogesöne, Bekmersiel, Bredstedt, Brockdorf, Brachdorf, Brunsbüttel, Bungsiel, Büsum, Cappeln, Cattingsiel, Dagebüll, Ebeltoft, Eckernförde, (von der Eider), Eidingsiel, Faaborg, Fanöe, Fehmarn, Föhr, Fredericia, Frederikshaven, Friedrichstadt, Gading, Hadersleben, Handberg-Haugard, Hasseldorf, Heide, Hettling, Hierbeck, Hobro, Hohwacht, Holbeck, Holtebroe, Horsbüll, Horsens, Hoyer, Itzehoe, Kalundborg, Karrebeck, Karrebecksmünde, Kiertemünde, Kolding, Korsöer, Krageröe, Lägerdorf, Langöer, Lemkenhafen, Lexfähr, Lütjenburg, St. Margarethen, Margarethensiel, Mariager, Marihoe, Meldorf, Mögeltondern, Möllerup, Naskow, Neuhafen, Nestved, Norburg, Norderschlause, Nordhöft, Nordstrand, Norsminde, Nystadt, Ohrt, Oldenburg, Ostenhoer, Pahlhude, Pallum, Pellworm, Rathöse, Randers, Rendsburg, Ringkjöbing, Rudkjöbing, Sarwede, Saxkjöbing, Schilpensiel, Skjelskjöer, Snogebeck, Sonderhöe, Stege, Stuer, Stubbekjöbing, Svendborg, Tettenhäll, Uckermünde, Uetersen, Veiße, Wallow, Warde, Wedel, Wefelfleth, Woerden, Woerdnerhafen, Woerdingberg, Wyck, Zennhafen u. a.*

Niederlande und Belgien: *Groningen, Delfzijl, Amsterdam, Rotterdam, Jutphaas, Hardingveld, Leerdam, Dordrecht, Arnhem, Antwerpen, Brüssel, Gent; — Amalen, Ameland, Amersfort, Appingedam, Delft, Doesburg, Edam, Enkhuizen, Gouda, Grootesein, Harlingen, Hoogezand, Kampen, Koog, Lurrell, Leeuwarden, Nes, Nieuwezchans, Ostende, Otjeswelt, Terschelling, Texel, Urk, Utrecht, Veendam, Vianen, Warringeen, Werkendam, Woemerver, Zaandam, Zuilen u. a.*

Die regelmäßigen Auslaufhäfen sind convex herausgehoben.

Konsularische Vertretungen in Bremen.

Konsularische Vertretungen hatten in Bremen 1800 und 1846: Dänemark*, Rußland, Schweden-Norwegen, Niederlande, Frankreich*, Belgien, Großbritannien*, Spanien*, Portugal, Sizilien, Griechenland, Vereinigte Staaten, Texas, Mexiko, Brasilien, Uruguay, Venezuela, (Batavia*), Preußen, Österreich*, Hannover*, Braunschweig, Oldenburg, Mecklenburg, Königreich Sachsen, Württemberg, beide Hessen (Kurfürstentum*), Weimar, Meiningen, Altenburg.*

siel, Ellenserdammersiel, Friederikensiel, (von der Jade). Jever, Kleinensiel, Sengwarden, Tettens, Wangerooge, Wippels, Zetel u. a. (Häfen an der Unterweser bis Fedderwarden abwärts: Brake, Barhöve, Elsfleth, Fedderwarden, Oldenburg, Strohausen.)

Hannover: *Carolinensiel, Emden, Leer, Neuharlingersiel, Norden, Weener, Bensersiel, (von der Ems), Otterum, Neustadtgödens, Ottendorf, Neuhaus, Stade, (Ostfriesland), Harburg, Lüneburg; — Annumersiel, Altenbruch, (Altenlande), Aßlerhafen, Aurich, Barßel, Bingum, Bockum, Burstel, Bremerwände, Butzfleth, Bastehude, Dornbusch, Dornumersiel, Doum, Dornumersiel, Esens, Freiburg, Gravenart, Gravenstieck (Gauenstieck), Greetsiel, Großenfehn, Halte, Hellenbeck, Hime, Horneburg, Jemgum, Jork, Lauelt, (von der Lühe), Nordenau, Oberndorf, (von der Oste), Papenburg, Sandhörn, Twielenfleth, Warstade, Wischhafen, Wittmund, Wurstenwatt u. a. (Häfen an der Unterweser bis Wremen: (von der Geeste), Bederkesa.)*

Hamburg: *Hamburg, Cuxhaven; — Ritzebüttel, Neuwerk, (von der Elbe).*

Schleswig-Holstein und Dänemark: *Altona, Glückstadt, Elmshorn, Tondern, Tönning, Husum, Ringen (Rihe), Neufeld, Süderthöhn, Flensburg, Heiligenhafen, Kiel, Sonderburg, Neustadt, Nyborg, Odense, Hjesting, Kopenhagen; — Aalborg, Aarhus, Ammon, St. Annenhafen, Aarra, Ballum, Bandholm, Bielenberg, Bogense, Bogenkow, Balmersiel, Brodstedt, Brockdorf, Bruchdorf, Brunsbüttel, Bangsiel, Büsum, Cappeln, Cattingsiel, Dagebüll, Ebeltoft, Eckernförde, (von der Eider), Eckingsiel, Faeborg, Fanöe, Fehmarn, Föhr, Fredericia, Frederikshaven, Friederichstadt, Gading, Haderslebenmünde, Kiertemünde, Kolding, Korsöer, Krageröe, Lägendorf, Langöer, Lemkenhafen, Laxfähr, Lütjenburg, St. Margarethen, Margarethensiel, Mariager, Marihoe, Meldorf, Mögeltondern, Möllerup, Naskow, Neuhafen, Nesteed, Norburg, Norderschleuse, Nordhäft, Nordstrand, Norsminde, Nystadt, Ohrt, Oldenburg, Osterhever, Pohlhude, Pallum, Pellworm, Rathute, Randers, Rendsburg, Ringkjöbing, Radkjöbing, Samöe, Saxkjöbing, Schäbersiel, Skeelbeer, Sangebeck, Sonderbüre, Stege, Struer, Stubbekjöbing, Svendborg, Tettenbüll, Uckermünde, Uetersen, Vejle, Walloe, Wanke, Wedel, Wafelfleth, Wverden, Woerdenhafen, Woerdingberg, Wyck, Zennhafen u. a.*

Niederlande und Belgien: *Groningen, Delfzijl, Amsterdam, Rotterdam, Jutphaas, Hardingveld, Leerdam, Dordrecht, Arnhem, Antwerpen, Brüssel, Gent; — Arnden, Ameland, Amersfort, Appingedam, Delft, Doesburg, Edam, Enkhuizen, Gouda, Grootzeen, Harlingen, Hoogezand, Kampen, Koog, Laurelt, Leeuwarden, Nees, Nieuwschans, Ostende, Ottjenveldt, Terschelling, Texel, Uik, Utrecht, Veendam, Vianen, Warringeen, Weekendam, Wormerveer, Zaandam, Zuilen u. a.*

Die regelmäßigen Anlaufhäfen sind coroweg herausgehoben.

Konsularische Vertretungen in Bremen.

Konsularische Vertretungen hatten in Bremen 1800 und 1846: Dänemark*, Rußland, Schweden-Norwegen, Niederlande, Frankreich*, Belgien, Großbritannien*, Spanien*, Portugal, Sizilien, Griechenland, Vereinigte Staaten, Texas, Mexiko, Brasilien, Uruguay, Venezuela, (Batavia*), Preußen, Österreich*, Hannover*, Braunschweig, Oldenburg, Mecklenburg, Königreich Sachsen, Württemberg, beide Hessen (Kurfürstentum*), Weimar, Meiningen, Altenburg.*

ERKLAERUNG.

Zentralbehörden und Hauptämter.
..... Nebenämter.
Hauptämter mit unbeschränkter Begleitschein befugnis.
Hauptämter mit Befugnis nur für Begleitschein II.
Gewöhnliche Nebenämter im Innern, auf welche Waaren mit Begleitschein II. abgefertigt werden können.
Nebenämter im Innern mit ausgedehnterer Befugnis.
Grenznebenämter mit ausgedehnterer Befugnis.
..... ohne solche.
(Hauptzollämter an der Grenze mit) Niederlage.
(Hauptämter im Innern mit) Niederlage.
(Nebenämter..... bedingter Niederlage.
Grenz-Eingangs-, resp. Ausgangs abfertigung eingehender resp. transitierender Postgüter.

— Norm: nach 1848 nach dem Übertritt Braunschweigs. Zur Veranschaulichung des vorigen Zustandes — Norm 1837 sind halbe Zeichen angewandt (jedoch s. zu Celle). —

Als Grenzzollausgeschiedene oder zu Ansageposten und zu (im allgemeinen nicht mit eingetragenen) Grenzsteuerämtern 3. Klasse herabgesetzte Grenzhauptzollrecepturen der hannöverschen Zollreform von 1825. — (Die Zolldirektionen von 1825 waren: Einbeck, Lüneburg, Verden, Lingen, die Kreiszollkassen: -Hannover, Einbeck, Hildesheim —, Celle, Lüneburg —, Nienburg —, Osnabrück, Lingen —.)

Strom- und Flusszölle.

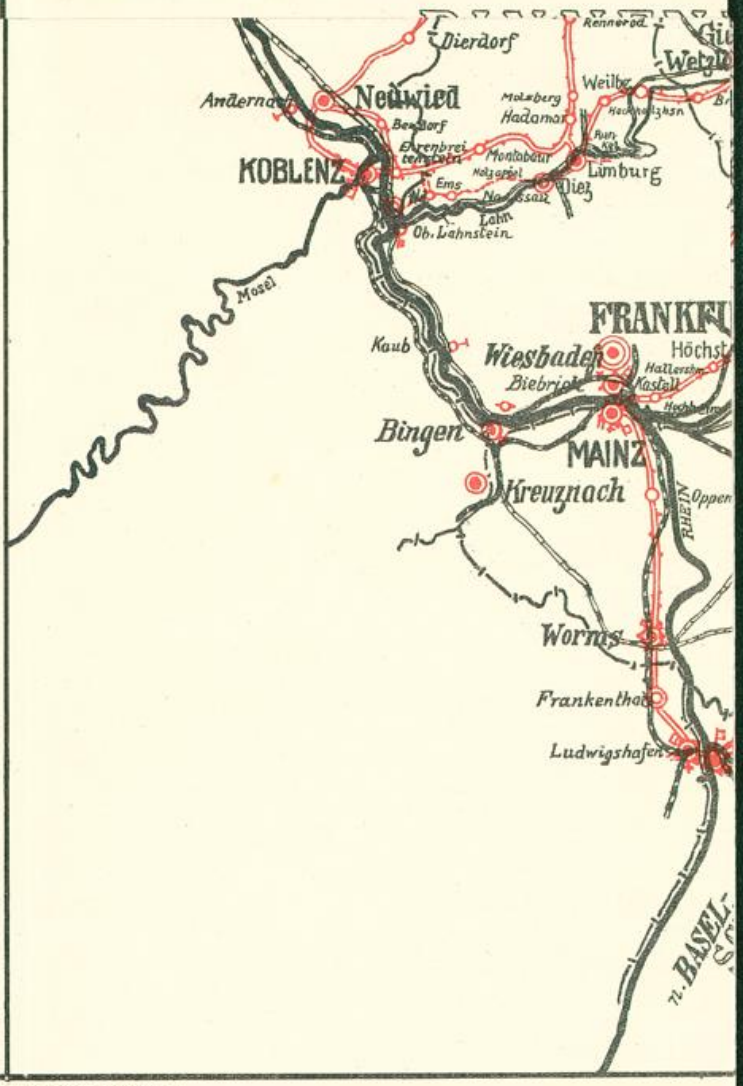
Durch die Weserschiffahrtsakte teilweis aufgehobene, für die Berechnung des Zolls noch insgesamt hinzugezogene alte Weserzölle.
Weserzölle der Weserschiffahrtsakte.
Hannöverscher Aller- und Leinezoll.
Ems-, Rhein-, Lippe-, Elbezölle der betreffenden Schiffahrtsakten etc.
Weserhäfen der Weserschiffahrtsakte, wo Teil-) Zu- und Abladungen der durchgehenden Fahrt vorgenommen werden können.
— nach den ersten Redaktionen —

Niederrhein-, Oberrhein-, Main-, Neckar-Freihäfen. Zustand der Zollvereinszeit circa 1850.
Weiterer Rheinfreihafen Nassau der Rheinschiffahrtsakte.

Stapel.

Durch die Weserschiffahrtsakte beseitigte Stapel bzw. Zwangsumschlagsrechte der Weser

VERKEHRSKARTE



E. Rauers, Der bremische Binnenverkehr in der Zeit des grossen Frachtfuhrwerks. Deutsche geographische Blätter XXX 1907


ERKLAERUNG.
VERKEHRSKARTE DES BREMISCHEN
POST-KARTE
KOBLENZ
FRANKFURT
MAINZ
Bingen
Kreuznach
DARMSTADT
Hanau
WUERZBURG
Schweinfurt
BAMBERG
Forchheim
Erlangen
NUERNBERG
Fürth
Bayreuth
Hof
Plauen
Zwickau
Meiningen
Kobourg
Fulda
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Stuttgart
Ulm
Augsburg
Regensburg
Passau
Linz
Wien
Prag
Leipzig
Dresden
Breslau
Berlin
Frankfurt
Glogau
Chemnitz
Zwickau
Eger
Marienbad
Karlsbad
Aussig
Tetschen
Bodenbach
Pilsen
Budweis
Iglau
Znaim
Krems
St. Pölten
Enns
Nördlingen
Ingolstadt
Straubing
Erlangen
Bamberg
Würzburg
Augsburg
ANSCHLUESSE.
MASSSTAB.
Erklärung
PRAG-WIEN
REGENSBURG-WIEN
AUGSBG.
MAINZ-FRANKFURT

VERKEHRSKARTE DES BREMISCHEN BINNENHANDELS

IN DER ZEIT DES GROSSEN FRACHTFUHRWERKS.

VON

FRIEDRICH RAUERS.

ERKLAERUNG.

Land- und Schiffahrtsstrassen:

Allgemeine Ortsbezeichnungen:

NUERNBERG Gustar

Nienburg Leibnitz Minden Münden

Bingen BONN

FRANKFURT DRESDEN WUERTZBURG DARMSTADT Peine Lemgo Hameln

Grenzen, Zölle, Stapel:

Grenzen:

Stapel.

MAASSTAB.

POST-KARTE.

CA. 1824-28.

Erklärung:

HAUPTENTFERNUNGEN IN MEILEN.

ANSCHLUESSE.

46, 51, 53, 59

53,