



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### **Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### **About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

## Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

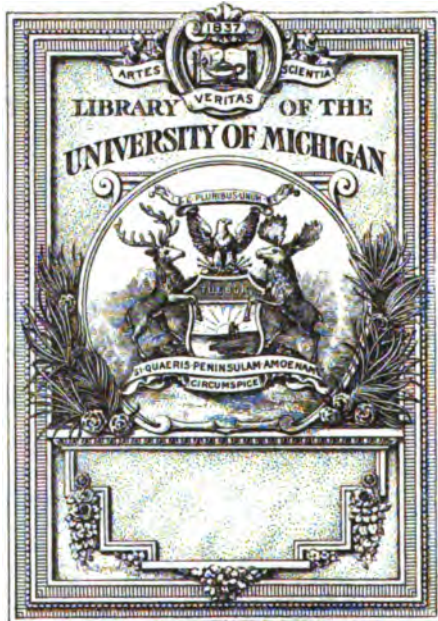
Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

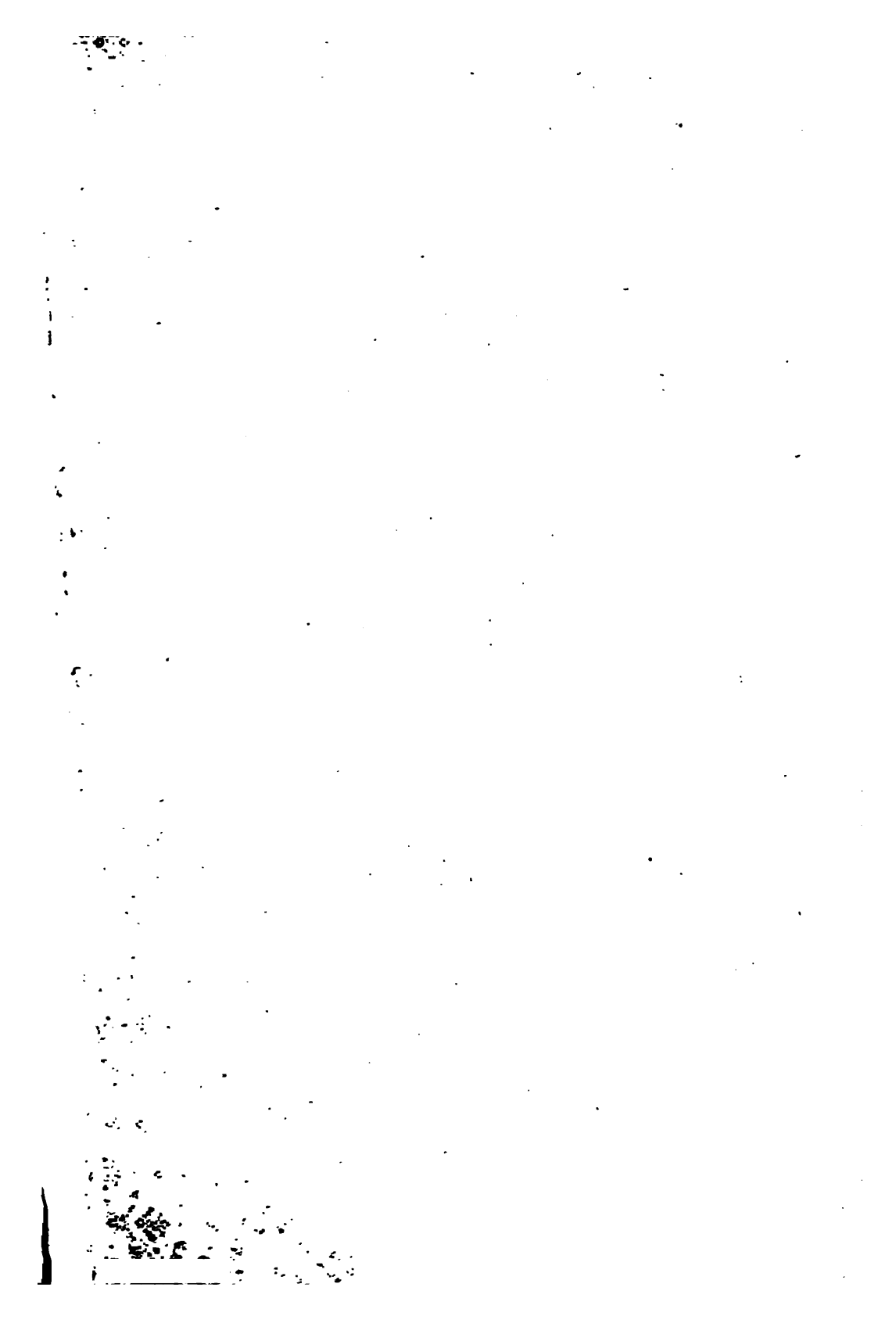
- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

## Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.







HF  
1025  
A56  
1877

Karl Andree

# Geographie des Welthandels.

17102

---

Dritter Band.

Europa.

Bweite Hälfte.

Bearbeitet von

Dr. Max Hanshofer.

---

Stuttgart.

Verlag von Julius Maier.

1877.

Buchdruckerei von Hammer & Liebig in Stuttgart.

## Vorwort.

Nachdem es dem Verfasser der „Geographie des Welthandels“, Dr. Karl Andree, nicht vergönnt gewesen, sein großes Werk auch noch durch die Bearbeitung der Handelsverhältnisse Europa's zu vervollständigen, faßte die Verlagshandlung den Plan, durch das vorliegende Werk diese Lücke auszufüllen. Als auch dem hiefür gewonnenen Autor, Herrn S. Glogau, Sekretär der Frankfurter Handelskammer, mancherlei Hindernisse die alleinige Durchführung der mühsamen Arbeit erschwerten, mußten neue Autoren herangezogen werden. Dieselben theilten sich in die Gesamtarbeit dergestalt, daß dem Unterzeichneten die sämtlichen Europäischen Staaten mit Ausschluß des Deutschen Reichs und Oesterreich-Ungarns verblieben.

Wem die „Geographie des Welthandels“ bekannt ist, dem wird es nicht entgehen, daß das vorliegende Buch in der Behandlungsweise des Stoffes von dem genannten Werke wesentlich abweicht. Aber man möge dem unterzeichneten Verfasser keinen Vorwurf daraus machen. Denn so sehr denselben der Wunsch befeelte, im Geiste Andree's weiter zu arbeiten, so stellten sich doch der vollständigen Verwirklichung dieses Wunsches Hindernisse entgegen, welche in der verschiedenen Natur des Gegenstandes lagen und deßhalb unüberwindlich waren. Die Betrachtung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse muß sich nothwendig bei den außereuropäischen Staaten ganz anders gestalten, als innerhalb des Culturkreises von Europa. In den außereuropäischen Ländern ist ja fast ausnahmslos die Natur als Factor der Production und des Verkehrslebens viel wichtiger, als im alten Europa. Hier lagert die Cultur breit auf den Flächen der Länder, jede brauchbare Hectare Landes mit ihrer Thätigkeit bedeckend; hier arbeitet der Geist der modernen Weltindustrie in zahllosen kleinen und großen Ortschaften; hier spinnt sich ein dichtgewobenes Netz von

künstlichen Verkehrsmitteln über die Länder hin; hier ist so Vieles aus dem Wirthschaftsleben ziffermäßig darstellbar. Anders außerhalb Europa's. In den andern Welttheilen finden wir — mit geringen Ausnahmen — ein lebhafteres Verkehrsleben nur an einzelnen Punkten und entlang einzelner Linien, an den Meeresküsten und den Ufern der großen Ströme. Dort treten aus den großen Ländermassen viel deutlicher die einzelnen commercieell wichtigen Punkte und Verkehrszüge hervor; viel bedeutender werden die einzelnen von der Natur und der Handelsgeschichte bevorzugten Hafensplätze, Stromthäler, Straßenzüge, Märkte, Gebirgspässe u. s. f. Es ist deßhalb fast selbstverständlich, daß bei den außereuropäischen Ländern die Darstellung und Erklärung einzelner hervorragender Erscheinungen viel wichtiger ist und deßhalb die Gesamtbetrachtung viel reichere Farben, viel mehr glänzende Lichter und tiefere Schatten zeigt, als bei den Europäischen Staaten, wo die Statistik längst als treue Buchhalterin ihre Ziffermengen liefert und zu deren gewissenhafter Aufzeichnung auffordert. Wo einmal Zahlen vorliegen, kann sich die wissenschaftliche Behandlung eines Gegenstandes der Zahlen nicht mehr entschlagen, so sehr dieselben auch manchmal geeignet sind, die Darstellung trocken erscheinen zu lassen. Die große wilde Natur der afrikanischen Wüsten wie der asiatischen und amerikanischen Hochgebirgseinöden; die paradiesische Ueppigkeit der west- und ostindischen Inselsturen, die Erinnerungen an verschwundene Culturvölker und an den ehernen Schritt der Conquistadoren mußten nothwendig dem Werke Andree's Reize verleihen, welche das vorliegende Buch entbehrt. Hier konnte die Aufgabe nur darin liegen, innerhalb der erdrückenden Fülle des Stoffes jedem einzelnen Theile desselben nach seiner wirthschaftlichen Bedeutung Raum und Beachtung zu gewähren.

München am 20. Junt 1877.

**Dr. Max Haushofer.**



## Inhalts-Übersicht.

	Seite
Belgien . . . . .	1
Frankreich . . . . .	44
Großbritannien und Irland . . . . .	172
Spanien . . . . .	383
Portugal . . . . .	398
Italien . . . . .	417
San Marino . . . . .	484
Monaco . . . . .	485
Malta etc. . . . .	485
Griechenland . . . . .	486
Die europäische Türkei . . . . .	508
Montenegro . . . . .	545
Serbien . . . . .	546
Rumänien . . . . .	551
Das europäische Rußland . . . . .	563
Schweden . . . . .	644
Norwegen . . . . .	679
Dänemark . . . . .	701
Die Niederlande . . . . .	715
Luxemburg . . . . .	747

---

1875  
1876  
1877  
1878  
1879  
1880  
1881  
1882  
1883  
1884  
1885  
1886  
1887  
1888  
1889  
1890  
1891  
1892  
1893  
1894  
1895  
1896  
1897  
1898  
1899  
1900

## Das Königreich Belgien.

**Lage, Grenzen.** Wenig europäische Länder sind in Bezug auf ihre geographische Weltlage dem Königreich Belgien gleichzustellen; von keinem wird es übertroffen. Mitten zwischen den wichtigsten Culturstaaten der Welt und zugleich am frequentesten Theile des Meeres gelegen, wird es im Norden durch die Niederlande und die Nordsee, im Westen durch die Nordsee und Frankreich, im Süden durch Frankreich, im Osten durch das Deutsche Reich, das Großherzogthum Luxemburg, das Herzogthum Limburg und die Niederlande begrenzt. Die Landgrenzen sind weit vorherrschend: 1271 Kilometer, während die Küste nur eine Entwidlung von 67 Kilom. hat. Die gesammte Bodenfläche enthält 29455 □Kilom. Die Form des Territoriums ist die eines rechtwinkligen Dreiecks, dessen nördliche Seite an die Niederlande, die östliche an Deutschland, Luxemburg und Limburg, die südwestliche dagegen, die Hypothenuse, an Frankreich gelehnt ist. Während demnach eine Spitze gegen die überaus frequente Passage des Canals weist, lehnen sich die Seiten des Landes an die industriellsten Gebiete der großen benachbarten Culturstaaten an.

**Eintheilung.** Belgien ist in 9 Provinzen getheilt, mit folgenden Zahlen der Bevölkerung und des Flächeninhalts:

Provinz:	□Kilom.	Einwohner 1870.
Antwerpen . . . . .	2831	492482
Brabant . . . . .	3282	879814
Westflandern . . . . .	3234	668976
Ostflandern . . . . .	2999	897726
Fennegau . . . . .	3721	836285
Lüttich . . . . .	2893	592177
Limburg . . . . .	2412	200336
Luxemburg . . . . .	4417	205784
Namur . . . . .	3660	319525
	<hr/> 29455	<hr/> 5.087105

**Bevölkerung.** Die Bevölkerung von Belgien besteht aus zwei scharf unterschiedenen Nationalitäten: 1) Flämen oder Flämänder, deutschen Stammes, die ein entstelltes Deutsch-Holländisch reden, 2.406491 Seelen, und 2) Wallonen, französischen Ursprunges, ein theilweise entartetes Französisch (wallonisch) sprechend, 2.041784; dazu Bruchtheile von rein deutscher Bevölkerung an der Ostgrenze. Geographisch sind beide Nationalitäten so vertheilt, daß die wallonische von der französischen Grenzlinie her wie ein Keil in die

blämische eindringt; die Spitze dieses Keils ist bei Lüttich. Die Sprache der gebildeten Stände ist französisch. Ueberwiegend blämisch sind Ostflandern und Antwerpen, Limburg und Westflandern, auch noch Brabant; in den übrigen Provinzen herrscht das Französische vor.

**Bodengliederung.** Die horizontale Bodenconfiguration ist durch die oben angegebenen Grenzen schon angedeutet; die belgische Nordseeküste streicht geradlinig, ohne Buchten und Vorsprünge, von Ostnordost nach Westsüdwest als ausgeprägte Flachküste. Die verticale Gliederung des Landes zeigt ein allmähliges Ansteigen von Süd nach Nord und von West nach Ost. An der Küste und an den Grenzen gegen die Niederlande finden sich die größten fruchtbaren Tiefebene mit reichster Bewässerung, weiter südlich und östlich langsames Anschwellen des Bodens bis zu den Plateaulandschaften der Ardennen, wo die Baraque Michel, nahe der preußischen Grenze, 672 Meter hoch liegt.

Die größten Strecken Flachlandes finden sich in den Provinzen Antwerpen und Limburg, dann auch in Brabant und Hennegau, in Ost- und Westflandern. Manche Landschaften, die sog. Polders, liegen so tief, daß sie nur durch Dämme gegen die Ueberschwemmungen des Meeres geschützt werden können. Belgien besitzt gegen 500 □Kilom. solcher Polders.

Neben der politischen Eintheilung des Landes her läuft noch eine Eintheilung in solche Landschaften, welche durch natürliche Grenzen von einander geschieden sind und Namen tragen, die seit langer Zeit üblich sind. Außer den schon genannten Polders sind solche Landschaften die Dünen an der Seeküste, an sie angrenzend Flandern, welches andrerseits durch die untere Schelde und die Dender begrenzt wird; ferner das Land Waes, längs der Schelde unterhalb Gent bis zur holländischen Grenze; die Landschaft Cad-fand ist eine Fortsetzung der gleichnamigen holländischen Landschaft; die Campine (Kempenland) nimmt den nördlichen Theil der Provinzen Antwerpen und Limburg ein: der nordöstliche Theil von Brabant ist das Hageland; der südliche heißt Wallonisch-Brabant; der südliche Theil von Antwerpen Klein-Brabant. Eine Landschaft des Hennegau führt den Namen Borinage; zwischen Sambre und Maas liegt im Nordosten die Marlagne, im Süden die Veer (Fagne); eine feuchte Hochebene nördlich der Ardennen ist das Hohe Veer (Hautes Fagnes) mit Torfmooren. Die Landschaft am linken Maasufer in der Provinz Lüttich ist die Hesbaye; zwischen Maas und Durthe liegt der Condroz; ein südlicher Theil desselben ist die Famenne. Noch weiter südlich beginnen die Ardennen und endigen bei Arlon.

Selbst die Ardennen aber sind mehr Hügel- und Plateaulandschaften, als eigentliche Berggegenden; nur die Flüsse bilden häufig tiefe Thäler und Schluchten mit steilen Felswänden.

**Bewässerung.** Die Binnengewässer Belgiens gehören fünf Stromgebieten an: den Gebieten der Maas, der Schelde, des Rhein, der Yser und der Seine.

**I. Gebiet der Maas.** Die Maas oder Meuse entspringt im französischen Departement Haute Marne, tritt unterhalb Gibet in Belgien ein, durchströmt die Provinzen Namur und Lüttich und tritt nach einem in der Hauptsache von Südwest nach Nordost gerichteten Laufe, der in seiner ganzen Länge

von 128 Kilom. schiffbar ist, nach den Niederlanden über, wo sie sich in großem Bogen wieder westwärts wendet und nach vielen Windungen in mehreren Armen der Nordsee zufließt. Die wichtigsten ihrer Nebenflüsse sind die 95 Kilom. weit schiffbare Sambre und die 24 Kilom. schiffbare Ourthe, erstere von Westen, letztere von Süden her aus den Ardennenthälern der Maas zufließend.

II. Das Gebiet der Schelde ist commerziell am wichtigsten. Die Schelde selbst, in Frankreich, Departement Aisne, entspringend, durchfließt in der Richtung von Südwest nach Nordost das belgische Tiefland, tritt unterhalb Antwerpen in die Niederlande über, wo sie sich in die Nordsee ergießt, schiffbar in einer Länge von 240 Kilom. Die Schelde verdankt ihre Berühmtheit theils der Fruchtbarkeit ihrer Uferlandschaften, die von ihr bewässert werden, theils ihrer geographischen Weltstellung. Während die Maas das theilweise sterile Gebiet der Ardennen in vielgewundenem Laufe durchbricht, ist die Schelde ein Strom des Hügellands, weiter abwärts des angeschwemmten Deltalandes. Zudem ist auch der an den Schelde-Ufern wohnende flamändische Volksstamm geistig und wirtschaftlich bevorzugt vor dem wallonischen Stamm an der oberen Maas.

Dazu kommt noch die günstige Beschaffenheit der Scheldemündung, welche bei Antwerpen zur Fluthzeit 40—50 Fuß tief und 1000 Ellen breit ist, so daß ein beträchtlicher Theil des Laufes der Schelde Seeschiffen Zugang gestattet und tief im Inneren des Landes ein prächtiger Seehafen entstehen konnte. Von Nebenflüssen der Schelde sind folgende die wichtigsten: Der Schyn (Große Schyn), 30 Kilom., der sich bei Antwerpen in die Schelde ergießt, nachdem er sich mit dem Kleinen Schyn (17 Kilom.) vereinigt. Die Dyle, welche nach Empfang der Nethe Rupel heißt, ist 110 Kilom. lang, wovon 40 schiffbar. Die Nethe (Große Nethe) ergießt sich in den Rupel und hat 104 Kilom., wovon 51 schiffbar. Die Kleine Nethe, ein Zufluß der vorigen, hat 57 Kilom. Länge, wovon 18 schiffbar. Größere Zuflüsse der Dyle sind auch noch die Senne, 103 Kilom.; ferner der in der Campine entspringende Demer, von dessen 93 Kilom. langem Laufe 37 Kilom. schiffbar. Die Dendre oder Dender kommt aus Hennegau und ergießt sich bei Dendermonde in die Schelde, 105 Kilom., wovon 76 schiffbar.

III. Dem Stromgebiete des Rhein gehören nur ein paar unbedeutende Flüßchen an.

IV. Die Yser kommt aus Frankreich und ergießt sich in Belgien unterhalb Nieuport in's Meer, 41 Kilom., durchgängig schiffbar. Von ihren Zuflüssen sind nennenswerth: Grefelbeek, 31 Kilom., davon 12 schiffbar; Yperlée, 29 Kilom., 3 schiffbar. Zarrebeek (Zufluß des Grefelbeek), 14 Kilom., 2 schiffbar; Haenebeek (Zufluß der Yperlée), 21 Kilom., 3 schiffbar.

V. Dem Stromgebiet der Seine gehört in Belgien ein Theil des Oberlaufes der Dife an.

Die gesammten schiffbaren Flußläufe des Königreichs betragen 952 Kilometer. —

An schiffbaren Kanälen ist Belgien sehr reich. Zu erwähnen sind:



1. Der Seitenkanal der Ourthe, 32 Kilom. lang;
2. Der Seitenkanal nach der Maas (Lüttich-Mastricht), 20 Kilom.;
3. Die Zuid Willemsvaart (Mastricht-Bois le Duc), 45 Kilom.;
4. Kanal der Campine oder Maas-Schelde-Kanal, 89 Kilom., nebst einer dreifachen Verzweigung von 80 Kilom.
5. Der Löwen-Mechelner Kanal, 30 Kilom.;
6. Der Kanal von Brüssel nach Willebroet, 28 Kilom.;
7. Der Kanal von Charleroi nach Brüssel, 74 Kilom., mit Verzweigungen von 15 Kilom.;
8. Der Kanal von Mons-Condé, 19 Kilom., mit 1 Kilom. Abzweigung;
9. Der Kanal Pommeroeul-Antoing, 25 Kilom.;
10. Der Kanal von Boffuyt nach Courtrai, 15 Kilom.;
11. Der Kanal von Espierres nach Lille, 8 Kilom.;
12. Seitenkanal von Yperlée oder Boefinghe, 12 Kilom.;
13. Der Loo-Kanal, 15 Kilom.;
14. Der Kanal der Basse-Colme (Furne-Bergues), 11 Kilom.;
15. Der Kanal von Neuport nach Dinkirchen, 19 Kilom.;
16. Der Kanal von Platschendaell und Neuport, 21 Kilom.;
17. Der Kanal von Waerebaert oder von Moerdylt, 8 Kilom.;
18. Der Kanal von Bourgogne, 2 Kilom.;
19. Der Ostende-Brügge-Kanal, 22 Kilom., mit 2 Abzweigungen; zusammen von 19 Kilom.;
20. Der Gent-Brüsseler Kanal, 47 Kilom.;
21. Der Kanal von Damme oder von Brügge nach V'Ecuse, 14 Kilom.;
22. Der Kanal von Brügge nach Liffeweghe, 16 Kilom.;
23. Der Kanal von Sas de Gand oder von Gent nach Terneuzen, 19 Kilom., wovon die Bassins von Gent über 2 Kilom. einnehmen;
24. Der Kanal von Moerbaert, 22 Kilom.;
25. Der Kanal der Durme, 26 Kilom.;
26. Der Kanal der Zuid-Deede, 12 Kilom.;
27. Der Kanal der Lange-Deede, 5 Kilom.;
28. Der Kanal des Damvaert, 2 Kilom.;
29. Der Kanal von Stekene, 5 Kilom.;
30. Der Kanal von Lieve, 11 Kilom.;
31. Der Kanal von Deynze auf Heyst oder von Schipdonk, Ableitung der Lys, 54 Kilom.;
32. Der Kanal Leopold oder Selzaete, 39 Kilom.

Im Ganzen zählt man 776 Kilometer Kanäle.

Landwirthschaftliche Produktion. Der belgische Landbau hat trotz der geringen Begünstigung, welche Klima und Bodenbeschaffenheit ihm erwiesen, eine glänzende Ausbildung erhalten. Etwa ein Viertel der Gesamtbevölkerung des Landes beschäftigt sich mit Ackerbau; am geringsten ist der Prozentsatz der Ackerbau treibenden Bevölkerung in der Provinz Lüttich (nur 16 pCt.), am größten in Limburg (30 pCt.), 27 bis 28 pCt. in den beiden Flandern und Antwerpen, 24 in Luxemburg, 22 in Namur, 21 in Brabant, 20 im Hennegau. Die Größe des der Bodenkultur zugänglich gemachten Areal ist stets im Steigen und unter den angebauten Grundstücken vermehren sich fortwährend die mit den werthvolleren Fruchtarten bestandenen.

Weizen wird auf den größten Flächen in Brabant angebaut; aber die flandrischen Provinzen und Hennegau liefern relativ die höchsten Erträge.

Der Anbau des Roggens beginnt gegenüber jenem des Weizens zurückzubleiben; Brabant, die flandrischen Provinzen und Antwerpen stehen im Roggenbau obenan.

Der Anbau des Hafers concentriert sich vorzugsweise auf Luxemburg

und Namur, wo es noch hinreichend viel schwach bebautes Land gibt, um bei der Eintheilung der Schläge dem genügsamen Hafer den Vorrang zu geben. In neuerer Zeit hat der Anbau von Hafer, welcher früher importirt werden mußte, zugenommen.

Der Spelz bildet das Hauptnahrungsmittel für einen großen Theil der Bevölkerung in den Provinzen Namur, Lüttich und Luxemburg und wird auch im Hennegau viel angebaut. Die Provinz Namur baut allein mehr davon als das ganze übrige Belgien. In den genannten Provinzen hat sich die Spelzkultur in den letzten Jahrzehnten beträchtlich gesteigert; in den übrigen ist sie geringer geworden.

Das Mangkorn, für dessen Anbau die Abwechselung von Thon- und Sandboden, die sich namentlich in Ostflandern und Luxemburg findet, günstig ist, hat im Ganzen in letzter Zeit abgenommen, insbesondere in Hennegau, wo man den Weizen vorzog.

Der Buchweizen-Anbau hat am beträchtlichsten abgenommen, gerade in den dazu geeignetsten Landestheilen.

Die Gerste ist ziemlich gleichmäßig über alle Provinzen, ausschließlich Limburgs, verbreitet, hat aber auch in letzter Zeit an Terrain beträchtlich verloren.

Rüben aller Art bauen zumeist die beiden Flandern, Brabant und Hennegau, wo die Rüben hauptsächlich zur Viehfütterung verwendet werden. Der Anbau der Zuckerrübe hat seit 1846 enorm zugenommen und wird insbesondere in Hennegau und Brabant getrieben. Der Durchschnittsertrag im Verhältniß zur Bodenfläche stellt sich am günstigsten in Westflandern.

Von anderen Handelspflanzen sind nennenswerth der Kaps (West- und Ostflandern, Brabant und Hennegau), der Lein (Ost- und Westflandern, Hennegau), mit erheblicher Zunahme.

Unter den Gemüsepflanzen sind Bohnen, Erbsen und Widen in steter Abnahme; Kartoffeln am stärksten vertreten in Brabant, Flandern und Antwerpen. Das Areal der Gemüsegärten ist stets steigend.

Von den 2,945539 Hectaren, welche ganz Belgien an Bodenfläche umfaßt, waren im Jahre 1866 2.663753 Hect. angebaut, und zwar 1.339795 in Eigenthum und Nießbrauch, 1.323958 Hect. in Pacht. Hievon kamen auf:

	1856.	1866.
	Hectaren:	Hectaren:
Getreidepflanzen . . . . .	947578	967133
Hilfsfrüchte . . . . .	58205	37909
Industrie- und Handelspflanzen . . . . .	70000	115308
Wurzeln und Viehfutter . . . . .	335762	377766
Wiesen und Weiden . . . . .	312498	365805
Brache . . . . .	64418	53892
Gemüsegärten . . . . .	35281	37330

Von seinen Bodenfrüchten exportirt Belgien nur wenig, am meisten Gerste und Mehl, während die Einfuhr für den eigenen Consum beträchtlich und im Steigen ist. So wurden für die belgische Consumtion in den letzten Jahren an Cerealien (meist Weizen) und Mehl importirt:

	1865.	1867.	1869.	1870.	1874.
in Millionen Centnern:	4,7	5,3	6,3	6,6	?
in Millionen Franken:	51,7	89,9	89,1	89,7	236



Die Waldungen sind in den letzten Jahrzehnten stetig und stark ge-  
lichtet worden. Sie gingen binnen 40 Jahren von 20 pCt. der Gesamt-  
bodenfläche auf 12 pCt. zurück, theils durch Veräußerung von Staatswäldern,  
theils durch Urbarmachung von Gemeinde- und Privatwaldboden. In den  
Ardenennen finden sich noch Eichenwälder, anderwärts große Anpflanzungen von  
Weiden zum Korbflechten und von Canadischen Pappeln für die Verfertigung  
von Holzschuhen.

**Viehzucht.** Die Pferdezucht ist nicht sehr belangreich und ziemlich  
stationär; die Provinz Luxemburg hat relativ die meisten Pferde. Man be-  
müht sich jetzt um deren Veredelung (Gestüt zu Terbuieren). Die Hornvieh-  
zucht hat sich seit Anfang des Jahrhunderts sehr gehoben und ist am blühendsten  
in den flandrischen Provinzen und in Brabant; der Export an Rindvieh und  
Schafen (namentlich nach Frankreich) ist im Ganzen steigend. Doch hat sich  
im Lande, wegen Verminderung, resp. Urbarmachung der Weiden, die Zahl  
der Schafe sehr verringert, und erst in den letzten Jahren wieder gehoben.  
Der belgische Viehexport betrug:

	Rindvieh.	Schafe.	Schweine.	Pferde.
1860	41622 Stück für 11 Mill. Fr.	48836 Stück 1,4 Mill. Fr.	142714 Stück 2,2 Mill. Fr.	12949 Stück 8,3 Mill. Fr.
1867	12084 Stück 3,1 Mill. Fr.	34287 Stück 1,1 Mill. Fr.	83260 Stück 1,1 Mill. Fr.	14241 Stück 9,4 Mill. Fr.
1871	19868 Stück 6,1 Mill. Fr.	53228 Stück 2,5 Mill. Fr.	124175 Stück 2,1 Mill. Fr.	14733 Stück 9,9 Mill. Fr.

**Industrie.** Belgien ist ein Industriestaat ersten Ranges. Einzelne  
Zweige der belgischen Industrie sind zwar alt, indem auf dem Gebiete der  
Woll- und Leinenmanufactur Flandern und Brabant schon vor Jahrhunderten  
den Weltmarkt mit ausgezeichneten Waaren versorgten; aber hauptsächlich datirt  
der grandiose industrielle Aufschwung des Landes seit der Unabhängigkeit  
desselben. Ihre wichtigste Grundlage findet die belgische Industrie in dem  
Kohlen- und Eisenreichtum des Landes; getragen und unterstützt wird sie  
aber auch durch die günstige Weltlage, die zahlreichen Wasserstraßen, die früh-  
zeitige Entwicklung des Eisenbahnnetzes, die freien staatlichen Einrichtungen,  
durch mancherlei Fördermittel und die unleugbare Tüchtigkeit und Emsig-  
keit der Bevölkerung.

Am raschesten ist der Aufschwung der eigentlichen Großindustrie, welche  
mit die colossalsten Etablissements auf europäischem Boden in's Leben rief.  
Während im Jahre 1850 ganz Belgien erst 3374 Dampfmaschinen mit 65930  
Pferdekraft besaß, arbeiteten 1871 schon 10454 Maschinen mit 334006  
Pferdekraft.

In eigenthümlicher Weise haben sich die beiden Nationalitäten Belgiens  
in die Haupterwerbszweige getheilt. Die wallonische Bevölkerung, in den ge-  
birgigen Landestheilen wohnend, warf sich auf Bergbau und Metallindustrie,  
die flämische auf Handel und Seefahrt; Landbau und Textilindustrie haben  
beide Volksstämme gemeinsam.

**Bergbau.** Belgien ist reich gesegnet mit nutzbaren Fossilien, auf deren  
Ausbeute die blühende Industrie des Bodens erwachsen ist.

Die erste Stelle, der Masse und dem Werthe nach, behauptet unter den  
mineralischen Rohproducten des Landes die Steinkohle. Belgien besitzt

zwei Steinkohlenbecken, welche zusammen in der Hauptrichtung von Ost nach West streichen und den 20. Theil des Landes einnehmen. Das westliche Becken zieht vom Flüsschen Samsen in der Provinz Namur nach dem Thale der Sambre, erreicht bei Charleroi eine nordsüdliche Ausdehnung von 22 Kilom. und erstreckt sich dann gegen Frankreich in der Richtung auf Valenciennes und Douai. Es hat in Belgien eine Ausdehnung von circa 900 □ Kilom., davon 75725 Hect. in der Provinz Hennegau und 14326 Hect. in der Provinz Namur. Das kleinere westliche Becken folgt dem Thale der Maas und setzt sich in Preußen fort. Bei Lüttich erreicht es eine nordsüdliche Breite von 22 Kilom.; es hat in Belgien eine Oberfläche von 550 □ Kilom., wovon das meiste in der Provinz Lüttich. Diese Kohlenlager sind von ziemlich ungleicher Mächtigkeit, machmal 2 Meter stark. Die Zahl der Minen beträgt 284; das ganze bearbeitete Kohlenfeld Belgiens lieferte im Jahre 1871 13.733173 Tonnen (gegen 2½ Mill. im Jahre 1830 und 9½ Mill. im Jahre 1860) im Werth von 153 Mill. Franken. Davon kamen 4 Mill. Tonnen im Werth von 70 Millionen Franken zur Ausfuhr, meistens nach Frankreich. Bei der überaus starken Inanspruchnahme der Flöze sah man sich in den letzten Jahren genöthigt, in immer größere Tiefen einzudringen, was den Betrieb erschwert und vertheuert. Trotzdem stieg die Ausfuhr in den letzten Jahren noch und ergab im Jahre 1874 den Werth von 81 Mill. Franken. — Vom Jahre 1830 bis 1860 hat sich die Bevölkerung in den 4 großen Steinkohlendistrikten Belgiens verdoppelt. Mehr als die Hälfte des Productionswerthes an Kohle wird zu Arbeitslöhnen verausgabt, im Jahre 1860 die Summe von 56 Mill. Franken. Der durchschnittliche Arbeitslohn für die Kohlenarbeiter stellte sich 1845 auf 1 Fr. 14 Cent., 1850 auf 1 Fr. 39 Cent., 1855 auf 2 Fr. 42 und 1860 auf 2 Fr. 45 Cent. — Import an Steinkohlen findet in geringem Maaße aus England und Frankreich statt.

Bei allem Reichthum an Kohlen sind doch auch einige ungünstige Verhältnisse zu beklagen: zahlreiche Verwerfungen; geringe Mächtigkeit der Flöze und sehr tiefe Lagerung derselben. Diese Lagerungen reichen häufig bis zu 750 Meter in die Tiefe; der Schacht der „Viviers réunis“ bei Gillly ist sogar 1040 Meter tief.

Von anderen nughbaren Mineralien sind Eisen-, Blei- und Kupfererze reichlich vorhanden und die Ausbeute derselben in Zunahme. 1871 gab es in Belgien über 100 concessionirte Metallgruben mit 8758 Arbeitern. Es wurde producirt an

Eisen . . . . .	697272 Tonnen im Werth von	6.327684 Fr.
Bleude . . . . .	19970	1.142933 "
Galmei . . . . .	41159	1.784568 "
Bleiglanz . . . . .	11549	1.969645 "
Schwefelkies . . . . .	42272	901038 "

Neben den genannten Erzen sind Manganerze und alcaunhaltige Schiefer von Bedeutung. Zahlreiche Gemeinden bauten das sogenannte Eisenahl (Mooreisen) aus, namentlich in der Provinz Namur.

Die mineralische Rohproduktion gewinnt ferner aus zahlreichen Brüchen Marmor, der sogar exportirt wird und am vorzüglichsten bei Dinant und Gochenée gebrochen wird, Schiefer in Namur, Luxemburg und Lüttich, Flintensteine, Wehsteine (berühmt die aus Lüttich und Luxemburg, insbesondere

aus der Ortschaft Vielsalm); endlich nutzbare Erden (Porcellanerde, Fayenceerde) und Magnesia, Maun und Schwefel, auch Torf. Im Jahre 1871 besaß Belgien im Ganzen 2788 Steinbrüche mit 23306 Arbeitern und einem Gesamtproduktionswerth von 31 Mill. Franken.

Hüttenindustrie. Die mineralurgischen Etablissements, deren Produktion 1838 erst einen Werth von 52 Mill. Fr. ergab, erreichte 1860 die Summe von 129 Mill. Fr. — 1871 zählte sie 449 Etablissements zur Verarbeitung der Mineralien und waren die einzelnen Zweige dieser Industrie folgendermaßen vertreten:

Die Eisenindustrie zählte 343 Etablissements, worunter 49 thätige Hochofen (51 unthätige nicht gerechnet), welche 609230 Tonnen Eisen im Werth von 44 Mill. Fr. producirten, 174 Gießereien mit einem Produktionswerth von 13 Mill. Fr. und 120 Eisenfabriken mit einer Produktion von 96 Mill. Franken. Hennegau und Lüttich zählen die meisten und größten dieser Etablissements.

Für Stahl gab es 2 Etablissements mit einer Produktion von 8900 Tonnen und 3 Mill. Fr. Werth; für Blei 9 Etablissements, die meisten in Lüttich, mit 9287 Tonnen und 4 Mill. Fr.; für Kupfer (Lüttich und Namur) 5 Werke mit 2562 Tonnen und 5 Mill. Fr.; für Zink 20 Werke mit 65390 Tonnen und 29 Mill. Fr. (Lüttich); für Nickel 1 Werk; für Alaun ebenfalls eines (Lüttich) mit 2432 Tonnen und 395400 Fr. Produktionswerth.

Die Etablissements für Maschinenbau sind zahlreich und unübertroffen in der Mustergültigkeit ihrer Einrichtungen und Leistungen. Der belgische Maschinenbau hat das Land vollständig von England emancipirt, was den Bedarf an Maschinen betrifft. Die berühmteste unter den belgischen Maschinenfabriken ist die 1819 von John Cockerill zu Seraing bei Lüttich gegründete, welche zeitweise 9000 Arbeiter beschäftigt hat und mit über 220 Dampfmaschinen arbeitet. Aber auch die Etablissements „St. Leonhard“ in Lüttich, „Phoenix“ in Gent und andere Fabriken in Couillet, Brüssel, Verviers, Dugrée, Nivelles, Gribegnée, Lirlemont, Tubize u. a. O. erfreuen sich eines wohlbegründeten Rufes. Die Ausfuhr an Maschinen (nach Spanien, Rußland, Frankreich, den Niederlanden zc.) ist fortwährend im Zunehmen.

Auf gleicher Höhe steht die Fabrikation anderer Metallwaaren. So hat namentlich die Waffenfabrikation in Lüttich und Umgebung einen Weltruf sich errungen. Dieser Industriezweig datirt seinen Aufschwung seit 1789 und beschäftigt gegen 20000 Arbeiter. Die Arbeitstheilung ist dabei auf das minutiöseste durchgeführt; jeder Arbeiter fertigt nur einen bestimmten Theil der Waffe; die Fabrikanten kaufen dann diese Theile und lassen sie zusammenstellen. Jetzt allerdings ist diese Methode, die außerordentlich solide Arbeit lieferte, im Abnehmen und man geht mehr zum maschinenmäßigen Betrieb über. Es wird Klage geführt, daß unreelle Speculanten in neuerer Zeit viel Ausschußwaare nach Amerika brachten und dadurch dem Industriezweige großen Schaden zufügten. Auch einige Staatsanstalten concurriren in dieser Branche mit der Privatindustrie; so die königliche Kanonengießerei und die Waffenmanufaktur in Lüttich, ferner das „Arsenal de construction“ zu Antwerpen. Nicht ganz auf der Höhe der englischen und deutschen einschlägigen Industrie steht die belgische Fabrikation von Messerwaaren, vorzugs-



weise in Gembloux (Prov. Namur) und Lierre (Prov. Antwerpen) vertreten. Die Industrie letztgenannter Stadt fertigt bloß gewöhnliche und Rasirmesser, welche im Lande, in Frankreich, Holland, der Schweiz und Deutschland Absatz finden. Die Fabrication von Feilen, Grabstichel und anderen Werkzeugen von polirtem Stahl (Lüttich und Namur) findet Absatz im Lande selbst und steigende Ausfuhr. Die Nägelfabrication (Lüttich und Charleroi) geht mehr und mehr von der häuslichen Nebenbeschäftigung der Landbevölkerung, die sie ehemals war, zum Großbetrieb über. Kleinere Eisenwaaren werden in Herstal, Blech in der Gegend von Huy, an der Durthe und in Hony, Draht in Lüttich und Brüssel fabricirt.

Die Fabrication feuerfester Baumaterialien und Gefäße liefert sowohl für den großen Bedarf der einheimischen Industrie, als auch zur Ausfuhr mannigfache Waare; die sich durch Güte und Wohlfeilheit auszeichnet. Die Niederlande, Frankreich, Deutschland, England, die Vereinigten Staaten sind Hauptabzugsgebiete. Eine Actiengesellschaft, welche einen großen Flächenraum in Andenne und Seilles bei Namur ausbeutet, ergibt unter Anwendung einer großen Arbeiterzahl und mechanischer Kräfte eine sehr bedeutende Production, von welcher die Hälfte in's Ausland geht. Beschränkter ist die Production der Fabriken zu Tilleur und Huy (Prov. Lüttich), Saint-Ghislain und Baudour (nächst Mons), zu Gent und anderwärts.

Bemerkenswerth ist die Production und der Export an rohen Thonwaaren. Die permanenten Ziegel- und Backsteinbrennereien (also abgesehen von den bloß vorübergehend thätigen) haben ihren Sitz hauptsächlich zu Boom und Umgebung (Prov. Antwerpen), außerdem im Limburgischen (Haelen, Tongern, Redheim, Herd-St.-Lambert), wo sehr gutes Material sich findet, dann in beiden Flandern, in der Umgebung von Ypern und in den Arrondissements Termonde, St. Nicolas und Brügge, endlich in Rebecq-Rognon (Brabant). Das Product geht nicht allein nach Frankreich, Deutschland und den Niederlanden, sondern selbst nach Scandinavien und Cuba.

Die großen Drainirungsarbeiten, welche seit Jahren im Lande stattfanden, haben zahlreiche Etablissements zur Fabrication von Drainageröhren in's Leben gerufen, die meisten im Hennegau. Töpferwaaren werden in Tirmont und Löwen (Prov. Brabant), in Marche (Prov. Luxemburg) und in Ciney (Prov. Namur) fabricirt; Steingutwaaren hauptsächlich zu St. Vaast (Hennegau); Thonpfeifen zu Andenne (Prov. Namur), zu Nimy (Hennegau) und Brée (Limburg). Thonpfeifen gehen namentlich in großen Mengen nach den Niederlanden und den Hansestädten. Fayencefabriken für gewöhnliche Waare bestehen im Hennegau, zu Tournay, St. Vaast und Jemappes; Fabriken für feines Porcellan in Tournay; für Sächsisches oder Englisches Porcellan zu Baudour und St. Vaast (Hennegau), Brüssel und Hal (Brabant), St. Servais und Andenne (Namur). Die Ausfuhr ist beträchtlich im Steigen.

Sehr lebhaft arbeitet die belgische Glasindustrie in den Arrondissements von Mons, Namur, Lüttich und Charleroi, und kämpft dießseits und jenseits des Oceans mächtig gegen die fremde Concurrrenz. Die Ausfuhr ist 1873 bis über 16 Millionen Francs gestiegen; einzelne Etablissements (wie jenes zu Val-Saint-Lambert bei Lüttich) beschäftigen über 1000 Arbeiter.

Großartige Spiegelfabriken (Sainte Marie d'Dignies, Arrondissement Charleroi und die Manufaktur von Floreffe) concurriren durch die Qualität ihres Productes mit den ersten Etablissements der Welt.

Die Leinen-Industrie, der älteste Industriezweig Belgiens, hat ihre ursprüngliche Heimath in Ost- und Westflandern und ist heute noch sehr bedeutend. Seit 1835 hat die Maschinenspinnerei Eingang gefunden; die Folge war der Ruin der Handweberei und eine schwere volkswirthschaftliche Krisis, welche sich durch anderthalb Jahrzehnte hinzog. Aber die Regierung that ihr Möglichstes, die Krisis zum Besseren zu wenden; sie ließ die brodlos gewordenen Handarbeiter in etwa 100 Schulen in der Leinentweberei unterrichten. In der That gelang es, die Krisis zu überstehen. Jetzt ist die mechanische Leinenspinnerei über einen großen Theil des Landes verbreitet, das Handspinnrad fast völlig verdrängt und die Leinenindustrie beschäftigt wieder gegen 300000 Arbeiter. Die Spinnerei wird auf mechanischem Wege in etwa 30 Etablissements getrieben, der gesponnene Zwirn größtentheils im Lande verbraucht. Gent allein beschäftigt etwa die Hälfte aller mechanischen Spinnereien; auch in Tournay ist der Industriezweig stark vertreten. Zu Lokeren und zu Tamise (Westflandern) produciren die dortigen Spinnereien nur starke Nummern; in Roulers (Westflandern) arbeiten 4 bis 5 Spinnereien. Brügge besitzt ein großes Etablissement. Mehrere Fabriken im Arrondissement Nivelles fertigen hauptsächlich Nähzwirn und Garn für die Hausweberei. Mecheln besitzt zwei Spinnereien, Lüttich eine, Saint Gilles bei Brüssel eine. Alost, Menobe und St. Nicolas (Westflandern) haben mehrere Zwirnfabriken; Spigenzwirn liefern Courtrai und Tournai, Battiszwirn Braine le Comte und Soignies.

Die Leinentweberei ist in einer großen Zahl von Gemeinden in Ost- und Westflandern, Brabant, Hennegau und Antwerpen vertreten. Segel- und Packleinwand fabriciren Gent, Tamise, Zele, St. Nicolas und Roulers; Zwilling wird in Turnhout, Roulers und Iseghem, Damast in Courtrai, Alost, Brügge, Brüssel, Nieuve Eglise fabricirt. In seinen Linnen ist Belgien unübertroffen; Courtrai ist dafür das Centrum.

Auch die Wollindustrie ist ein alter und berühmter Zweig des belgischen Gewerbleißes. Ihr Hauptmittelpunkt findet sich zu Berviers und Umgebung. Die Rohwolle für die belgische Wollindustrie bildet jetzt einen der wichtigsten Einfuhrgegenstände des Landes; Bezugsquellen für die Wolle sind zumeist Südamerika, Deutschland, Frankreich und England und die Niederlande.

Die Kammgarnspinnerei ist seit etwa 30 Jahren in Belgien heimisch, und zwar in Brabant, Hennegau und Ostflandern. Wollgarne werden zwar in erheblichen Mengen aus dem Auslande eingeführt, ohne aber die inländische Wollspinnerei beeinträchtigen zu können; im Gegentheile hat letztere sogar im Eifer der Concurrenz ihre Sortimente vermehrt und neue Etablissements entstehen lassen. Die Ausfuhr an Wollgarn stieg 1873 bis auf 91 Millionen Francs, sank aber im nächsten Jahre wieder auf 49 Millionen. Eigenthümlich ist die starke Ausfuhr an Wollgarn nach England trotz der hohen Entwicklung der englischen Wollspinnerei.

Die Tuchfabrikation bewahrt ihren alten Ruhm. Die Tuchfabriken von Berviers und Umgebung, welche im Jahre 1833 erst 100000 Stück per Jahr im Werthe von etwa 25 Millionen Francs producirten, steigerten ihre Production zwanzig Jahre später bis auf 200000 Stück, 1860 bis auf 340000 Stück im Werthe von 68 Millionen Francs. Die Ausfuhr belgischer Wollwaaren beläuft sich jährlich auf einen Werth von etwa 40 Millionen Francs. Außer Berviers sind Lüttich und Dolhain, Fodimont, Stabelot, Thuin, Firkemont, Ypern, Boperingen, Brüssel und Mecheln, Lournai (Teppeiche) nennenswerth. Die noch junge Fabrikation von Stoffen aus geschorner Wolle hat sehr beträchtliche Fortschritte gemacht.

Die wichtigsten Absatzgebiete für die belgischen Wollgewebe sind die Niederlande, Deutschland, Amerika, die Schweiz, während die große Masse von Wollgeweben, welche nach Frankreich und England declarirt werden, durch diese Länder nur ihren Transitweg nehmen, um in Havre, Marseille und Liverpool zc. nach den Vereinigten Staaten, nach der Levante und nach Italien verschifft zu werden.

Die Fabrikation feiner Luxus Teppiche hat ihren Sitz zu Lournay und zu Ingelmünster (Westflandern). Lournay producirt die großen à noeuvs genannten Teppiche nach Art der levantinischen und französischen mit reicher Farbenpracht und Ornamentik. Die Fabrikation von Teppichen aus Thierhaaren ließ rasch außer Lournay noch eine Reihe anderer Etablissements entstehen (Brüssel, Verchem, Mergem).

Die Baumwollindustrie wurde 1798 zuerst in Gent, welches seitdem ihr Hauptsitz blieb, eingeführt und ist rasch zu reicher Blüthe gekommen. Jetzt beschäftigt sie 28 bis 30000 Arbeiter. Es werden jährlich durchschnittlich gegen 15 Millionen Kilogr. Rohbaumwolle eingeführt, hieraus circa 14 Millionen Kilogr. Garn geliefert im Werthe zu 35 Millionen Francs (der Werth der eingeführten Rohwolle beträgt 21 Millionen). 13 Millionen Kilogr. Garn werden (nachdem das übrige ausgeführt) zur Fabrikation von Geweben verwendet und hieraus ein Productwerth von 74 Millionen Francs erzeugt. Außer Gent ist auch das Arrondissement Nivelles eine Hauptstätte der Branche; hier sind 11 sehr große Spinnereien mit über 60000 Spindeln; in Brügge, Lournay, Brüssel, Lamise, Courtrai, Alost, St. Denis, Braine le Comte mehr vereinzelte Etablissements. Calicots und rohe Gewebe werden hauptsächlich zu Gent durch die Maschinenindustrie fabricirt; die Fabrikation der Kattunleinwand hat abgenommen und der Weberei von aus Baumwolle und Leinen gemischten Stoffen Platz gemacht. Diese Industrie hat sich von St. Nicolas und Voteren aus auch nach Gent, Brüssel, Dendermonde, Firkemont, Roulers und dem Arrondissement Nivelles verbreitet. Die Baumwolldruckerei hat ihren Sitz hauptsächlich zu Gent, Brüssel und Umgebungen. Die Absatzgebiete der belgischen Baumwollindustrie sind: die Niederlande, Frankreich, Chile, England, Deutschland, Brasilien, die La Plata-Staaten und die Vereinigten Staaten.

Die Spitzenindustrie Belgiens ist weltberühmt und unerreicht. Die Brüsseler Spitzen mit ihren eminent zarten und feinen Mustern sind die schönsten, die überhaupt gemacht werden. Brüssel versendet allein für 2 bis 3 Millionen Francs jährlich bloß nach Frankreich. Die sog. Valenciennes



Spigen werden zumeist in Courtrai, Ypern, Gent, Brügge und Alost gefertigt; die Mechelner Spigen, leicht, weiß und fein, außer in Mecheln auch in Antwerpen und Löwen. Grammont fabricirt seidene und baumwollene Spigen. Die belgische Spigenindustrie beschäftigt gegen 130000 Klöpplerinnen, der Productionswertb beläuft sich durchschnittlich auf 50 Millionen Francs, wovon etwa die Hälfte als Arbeitslohn verausgabt wird.

Die Strumpfwirkerei nebst verwandten Gewerbszweigen hat sich im Arrondissement Tournay concentrirt, und zwar in Tournay selbst, in Leuze und Péruwelz, wo sie eine beträchtliche Arbeiterzahl beschäftigt. Für den Export bildet Holland das wichtigste Absatzgebiet.

Die Bänder- und Lizenfabrikation ließ in Brügge, Brüssel, Denendermonde, Nivelles, Roulers, Ypern und Comines Etablissements entstehen, deren Producte im Lande selbst den meisten Absatz finden und außerdem fast nur nach den Niederlanden exportirt werden.

Posamentirwaaren werden fast nur für den eigenen Bedarf des Landes fabricirt. Früher war Brüssel der Hauptsitz dieser Industrie; seit mehreren Jahren hat sie sich im Arrondissement Nivelles ausgebreitet.

Die Seidenindustrie hat bisher in Belgien keinen rechten Boden gefunden, nur in der Fabrikation mittelfeiner schwarzzeidener Stoffe arbeitet Antwerpen seit mehr als 100 Jahren. Gegen 600 Webstühle arbeiten für einige 30 Fabrikanten, und zwar in Vierre, Mecheln, Deynze, Alost, Löwen und Brüssel. Eine große Seidenspinnerei mit 2000 Spindeln besteht zu Aeth im Hennegau. Da Belgien seinen Bedarf nicht deckt, werden Seidenstoffe aus Frankreich, Deutschland, der Schweiz und England importirt.

Unter den verschiedenen Zweigen der Nahrungsmittelindustrie spielt die Bierbrauerei eine nicht unbedeutende Rolle. Die jährliche Production des Landes an Bier wird auf 7 Millionen Hectoliter geschätzt; Ausfuhr und Einfuhr halten sich ziemlich das Gleichgewicht. Die Biere von Gent, Brüssel, Löwen, Namur, Dieft und Högarde, verschieden an Geschmack und Gehalt, sind renommirt. Hennegau zählt die meisten Etablissements; das ganze Königreich besaß im Jahre 1860 2726 Brauereien; die Zahl vermindert sich wegen der Concentration in großen Etablissements.

Rascher Aufschwung nimmt die Rübenzuckerfabrikation. Im Jahre 1851 zählte man 40 Fabriken, 1860 65, jetzt 150 Fabriken mit 33000 Arbeitern, 845 Dampfmaschinen und einer Consumption von 300000 Tonnen Steinkohlen. Schon werden 44500 Hectaren Landes für Anbau von Zuckerrüben verwendet. Noch vor 20 Jahren deckte die belgische Rübenzuckerfabrikation nicht den fünften Theil des einheimischen Bedarfs; jetzt übersteigt der Export an Rohzucker den Import schon um circa 12 Millionen Francs.

Die Salzraffinerieen, welche sich zumeist mit Raffinirung des Kochsalzes von Liverpool beschäftigen, nehmen an Zahl ab. Außer englischem Steinsalz wird auch französisches Seesalz raffinirt (für die Brüsseler Glasindustrie); die Fabrikanten Gemischer Producte in Namur verwenden spanisches Salz, welches sie aus Cadix über Ostende beziehen.

Handel. Durch seine glückliche Lage an den belebtesten Theilen der europäischen Meere und zwischen den mächtigsten Culturstaaten der alten Welt ist Belgien in hohem Grade zu einem Lande des internationalen Durchgangs-



verkehrs geschaffen. Schon vom 13. Jahrhundert an fingen einzelne belgische Städte, zuerst Brügge, später Antwerpen an, diese Aufgabe zu erfassen und lebhaften Handel nach Südeuropa zu treiben. Die spanische Herrschaft brachte aber den Handel dieser Städte in Rückgang, später die holländische Uebermacht, welcher es gelang, die Schelde, diese wichtigste Lebensader des belgischen Handels, zu sperren. Die Vereinigung der Niederlande mit Frankreich zu Ende des 18. Jahrhunderts, die Herstellung des Hafens von Antwerpen durch Napoleon I. wirkten wieder günstig auf den belgischen Handel, noch mehr die Vereinigung Belgiens mit Holland durch den Wiener Congreß. Die Revolution Belgiens und seine Ablösung von den Niederlanden wirkte insofern wieder störend, als die Niederlande die Scheldemündungen, resp. das Recht behielten, von jedem passirenden Schiffe  $1\frac{1}{2}$  fl. Zoll per Tonne zu erheben. Dieser Zoll wurde erst 1863 abgelöst; Belgien bezahlte die Ablösungssumme an die Niederlande und wurde dafür von den anderen SeeStaaten entschädigt. Auch die Gleichstellung holländischer und belgischer Schiffe auf den Gewässern zwischen Schelde und Rhein erkaufte Belgien durch eine Rentenzahlung an die Niederlande.

Der wahrhaft glänzende Aufschwung, den der belgische Handel in den letzten Jahrzehnten genommen hat, ist neben der Aufhebung des Scheldezolls vorzugsweise den belgischen Bahnen zuzuschreiben, welche das Land in eine directe und rasche Verbindung mit Deutschland, Oesterreich und Frankreich setzten, Antwerpen und Ostende zu mächtig aufblühenden Handelsplätzen und Belgien selbst zu einer der geräuschvollsten Werkstätten Europa's machten, während die Niederlande trotz ihres vorzüglichen Canalnetzes, trotz ihrer alten Verbindung mit Deutschland durch die Rheinschiffahrt, trotz ihres ausgedehnten Colonialbesitzes und berühmten Seehandels relativ hinter Belgien zurückblieben, weil sie ihre Eisenbahnverbindungen mit dem Osten und Südosten zu lange vernachlässigten. Die Folge war, daß um 1850 der deutsche Handel von Amsterdam und Rotterdam weg nach Antwerpen und Ostende sich zog und daß Belgien seit 1839 bis 1862 seinen Gesamthandel verfünffachte, während Holland ihn bloß verdoppelte. Freilich muß man dabei beachten, daß Eisenbahnen in Belgien unter allen Umständen einen günstigeren Wirkungskreis finden mußten, als in Holland, und zwar wegen des großen Steinkohlenreichtums in Belgien, der den Bahnen zugleich Nahrung und Arbeitsaufgaben verschafft.

In Bezug auf Münze, Maaß und Gewicht gilt das französische System. Belgien prägt Silberstücke zu 5,  $2\frac{1}{2}$ , 2, 1,  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{5}$  Franken, Nidelmünzen zu 20, 10 und 5 Centimes, Kupfermünzen zu 2 und 1 Cent. Bis 1850 wurden auch Goldstücke zu 10 und 25 Fr. geprägt, seitdem aber das Prägen von Gold durch Gesetz abbestellt und seit 1861 die Circulation französischer Goldmünzen gestattet.

Die Maaße sind dieselben wie in Frankreich, nur unter anderen Benennungen. Der Liter heißt „Litron“, der Meter „Mune“ (Eile), der Hektoliter „Baril“.

Von Geld- und Creditinstituten dürften Erwähnung finden: die Nationalbank, welche Noten emittirt, mit einem Anlagekapital von 25 Mill. Fr., seit 1850 thätig, mit einer Filialbank zu Antwerpen und zahl-

vroher Zwangscommune: die Stadt von Belgien, 1833 von Brüssel ge-  
gründet, Capital 51 Mill. Fr.; die 1833 mit einem Capital von 4 Mill. Fr.  
gegründete Compagnie der Stadt von Straßburg; die 1845 in's Leben getre-  
tene Société de 1845 in Straßburg, die sich mit der Umwandlung der  
der Mobilien große Bedeutung erwarb; die Société de crédit  
financier, die Förderung des Grundeigentums unter unmittelbarer Verwaltung;  
die Société générale; die Société de navigation industrielle;  
die Société des actions réelles etc. dem schickliche industrielle und  
commercielle Unternehmungen, insbesondere für Niederländischen, Griechischen,  
Sardinischen und Portugiesischen Unternehmungen.

Die Handelspolitik Belgiens wird von zwei Hauptmomenten be-  
stimmte, indem man erstens die Gleichberechtigung der Flaggen bis zu einem  
gewissen Grade anerkennt, und nur in Sachen, aber Befreiung besonderer  
Waren, einen Vorzug einräumt (zuerst gehören die Waaren mit der Türkei,  
Russland, Mexiko, Griechenland, China und den Vereinigten Staaten), oder an-  
dereorts Waaren abführt, welche die maximale Gleichberechtigung mehr oder  
weniger negieren und nur in Hinsicht auf bestimmte Handelsartikel günstigere  
Zölle einräumen (so in den Verträgen, welche mit Frankreich, dem Zoll-  
verein, den Niederlanden und dem Königreich Sardinien abgeschlossen wurden).

Die Zölle werden bei den meisten Waaren nach Gewicht, Maß und  
Zahl, bei manchen auch nach dem Werthe erhoben.

Als Handelsgesetzbuch gilt seit 1. Januar 1808 der französische  
Code de Commerce (i. Frankreich), nach der Trennung von Holland beibe-  
halten, unter Beibehaltung der inzwischen publicirten Gesetze. Unter den Er-  
gänzungsgesetzen sind namentlich zu erwähnen das Gesetz vom 18. April 1851  
über die Fallimente, Bankerotte und Zahlungsbefristungen und das Gesetz vom  
21. März 1859 über die Personalhaft.

Börsen sind in Brüssel, Antwerpen, Brügge, Gent, Mons, Lüttich,  
Löwen, Ostende und Termonde; Handels- und Fabrikammern ebenfalls  
in allen größeren Handels- und Industriestädten; in letzteren ist auch das In-  
stitut der Arbeiterschiedsgerichte schon vielfach verbreitet.

Nach den offiziellen Berichten stellte sich der auswärtige Handel im Jahre  
1873 wie folgt:

Als Werth der Gesamteinfuhr (im Generalhandel) wird die Summe  
von 2424.843067 Fr. angegeben. Davon gingen für 1483.131341 Fr. auf  
Land- und Flußwegen ein, für 941.711735 Fr. zur See.

Beim Eintritt waren von den Gütern bestimmt:

zum Consum . . . . .	1822.814352 Fr.
für Entrepôts . . . . .	123.858995 "
zur direkten Durchfuhr . . . . .	978.669729 "

Für den Specialhandel wurden Waaren im Werthe von 1422.725445  
Fr. angegeben. Es ergibt sich im Vergleich zum Vorjahre eine Zunahme bei  
der Einfuhr im Generalhandel von 104.541725 Fr. oder 4,5 pCt., im Spe-  
cialhandel von 144.792351 Fr. oder 11,3 pCt.

Der Werth der gesammten Ausfuhr (im Generalhandel) betrug:  
2104.864708 Fr. Davon entfallen auf den Specialhandel: 1158.576559

Franken. Von der Ausfuhr gingen mit dem Land- und Flußtransport für 1502.704265 Fr., seewärts für 662.160503 Fr.

Gegen das Jahr 1871 ergibt sich eine Vermehrung:  
im Generalhandel von . . . 64.669736 Fr. oder 3,4 pCt.  
im Specialhandel . . . 107.443312 " " 10,2 "

Die Durchfuhr setzte sich zusammen aus:  
direktem Transit für . . . 978.669729 Fr.  
aus den Entrepôts für . . . 27.618480 "

Von den Transitgütern gingen wieder aus:  
fluß- und landwärts für . . . 721.485919 Fr.  
seewärts . . . 284.802290 "  
zusammen . . . 1006.288209 Fr.

Da der Transit im Jahre 1872 den Werth von 1049.061785 Fr. erreicht hatte, so ergibt sich eine Verminderung um 42.773576 Fr. oder um 4 pCt.

Alle diese Summen umfassen nur Waaren, nicht aber rohe und gemünzte Edelmetalle. Der Verkehr an letzteren stellte sich folgendermaßen:

Zur Einfuhr kamen  
im Generalhandel 1203.966000 Fr. Gold. 201.759000 Fr. Silber.  
" Specialhandel 14.529000 " " 79769 " "

In der Ausfuhr erschienen  
im Generalhandel 1189.598000 Fr. Gold. 125.432000 Fr. Silber.  
" Specialhandel 160000 " " 8.442000 " "

Jene Länder, welche namentlich bei Contanten-Austausch sich betheiligten, waren:

		bei Silber:	
		Einfuhr.	Ausfuhr.
aus und nach			
Preußen . . . . .		61.299000 Fr.	90.444000 Fr.
England . . . . .		37.802000 "	1.697000 "
Frankreich . . . . .		96.603000 "	32.420000 "

		bei Gold:	
		Einfuhr.	Ausfuhr.
aus und nach			
Preußen . . . . .		160.944000 Fr.	1033.555000 Fr.
England . . . . .		3.537000 "	158.000000 "
Frankreich . . . . .		1039.270000 "	1.151000 "

Von fremden Ländern betheiligten sich hauptsächlich folgende am auswärtigen Handel (Werthe in 1000 Fr. ausgedrückt), nach dem Generalhandel:

	Gesamteinfuhr.	Antheil an derselben in pCt.	Gesamtausfuhr.	Antheil an derselben in pCt.	Durchfuhr von	Durchfuhr nach
Rußland . . . . .	83465	3,4	15345	0,7	11307	2787
Schweden und Norwegen . . . . .	28380	1,2	11771	0,6	2736	3326
Dänemark . . . . .	6367	0,3	2711	0,1	1	798
Deutschland (mit						
Luxemburg . . . . .	553560	22,8	620977	28,7	382521	354912
Niederlande . . . . .	276295	11,4	245236	11,3	97545	113320
Großbritannien . . . . .	347994	14,3	465005	21,6	93000	233054
Frankreich . . . . .	678523	28	597290	27,6	338725	217229
Portugal . . . . .	4247	0,2	3045	0,1	292	698
Spanien . . . . .	22436	0,9	14742	0,7	349	3652
Italien . . . . .	6247	0,3	16691	0,8	264	3726

	Gesamteinfuhr.	Antheil an denselben. in pCt.	Gesamtausfuhr.	Antheil an denselben. in pCt.	Durchfuhr von	nach
Schweiz . . . .	16095	0,7	50319	2,3	14550	33024
Oesterreich . . . .	15247	0,6	23236	1,1	13704	10605
Griechenland . . . .	1947	0,1	833	—	1063	2
Türkei . . . . .	12019	0,5	3035	0,1	12	1145
Marokko und Tunis . . . .	3386	0,1	86	—	7	59
Ägypten . . . . .	927	—	3086	0,1	—	1341
Nippon . . . . .	12201	0,5	60	—	19	37
Australien . . . . .	14635	0,6	9	—	14393	2
Ver. Staaten . . . . .	133091	5,7	29062	1,3	1962	12771
Spanisch Westindien . . . .	4244	0,2	9416	0,4	289	2081
Englisch Westindien . . . .	3656	0,1	1888	0,1	—	226
Haiti und Venezuela . . . .	9096	0,4	—	—	1332	—
Brazilien . . . . .	23552	1,2	21272	1	7026	13563
Uruguay . . . . .	40933	1,7	2715	0,1	1107	1044
Rio de la Plata . . . . .	94330	3,9	12799	0,6	22387	5427
Chile und Peru . . . . .	19294	0,8	8351	0,4	—	1267

Bei der Einfuhr waren die wichtigsten Artikel im Generalhandel (Werthe in 1000 Fr.): 266.922 Seidenwaaren, 242.964 Rohwolle, 116.578 Wollgewebe, 108.454 Weizen, 99.910 rohe Häute, 89.528 Kaffee, 71.632 rohe Baumwolle, 67.046 Flach, 65.355 Holz aller Art, 49.962 Mineralien, 49.620 Kurzwaaren, 44.478 Seide, 42.946 Fleisch, 40.677 Mehl, 38.007 Gerste, 35.721 Wein, 33.882 Oelisaaten, 33.773 Leinen- und Hanfgarn, 33.386 raff. Petroleum, 33.083 altes und Roheisen, 32.302 Guano, 32.210 Baumwollwaaren, 31.362 Maschinen aller Art, 28.710 Rindvieh, 27.427 Wollgarn, 25.403 Roggen, 23.033 Schafvieh, 22.962 Oel aller Art, 21.038 Eisenerz, 20.589 Eisenwaaren, 19.926 Steinkohlen, 17.813 Rohtabak, 17.570 Rohzucker, 16.520 Kunstfachen, 15.988 Kleidungsstücke, 14.891 Harz, Theer, Bech, 14.616 Stahl, 14.292 rohes Kupfer, 13.938 roher Reis, 13.907 Glaswaaren, 13.374 Leder, 12.997 Farbwaaren, 12,717 Berg, 12.252 Mais und Hafer, 12.153 Papier, 11.558 Porcellan und Fayence, 10.913 Baumwollgarn, 10.021 Pferde.

Unter den Gegenständen der Ausfuhr sind die wichtigsten (in 1000 Fr.):

	im Generalhandel:	im direkten Transit:
Seidenwaaren . . . .	239.496	238.608
Wollenwaaren . . . .	129.327	89.684
rohe Wolle . . . . .	128.144	122.860
Steinkohlen . . . . .	112.307	2.122
Flach . . . . .	95.817	20.621
Wollengarn . . . . .	91.417	19.839
Maschinen . . . . .	67.739	19.305
Rohe Häute . . . . .	63.175	7.609
Leinengarn . . . . .	51.331	23.353
Steine . . . . .	47.582	3.262
Kurzwaaren . . . . .	44.437	41.162
Bearbeitetes Eisen . . . .	43.897	6.934
Rohzucker . . . . .	42.290	4.472
Seide . . . . .	37.519	35.164
Cotes . . . . .	35.801	—
Rohe Baumwolle . . . . .	35.594	35.594
Eisenwaaren . . . . .	35.407	16.966



	im Generalhandel:	im direkten Transit:
Kaffee . . . . .	35.398	35.398
Glas . . . . .	34.974	6.598
Baumwollwaaren . . . . .	34.919	18.052
Weizen . . . . .	33.082	1.622
Rohes Zinn . . . . .	32.052	7.156
Leinenwaaren . . . . .	31.032	3.294
Fette . . . . .	27.823	1.210
Fleisch . . . . .	27.770	790
Echienen . . . . .	26.484	6.789
Papier . . . . .	26.455	8.876
Schafvieh . . . . .	24.625	9.198
Raff. Petroleum . . . . .	21.081	28
Holz . . . . .	19.819	8.741
Roggen . . . . .	18.392	3.237
Rohes und altes Eisen . . . . .	17.178	13.641
Glaswaaren . . . . .	16.050	12.847
Waffen . . . . .	15.648	1.383
Butter . . . . .	16.274	88
Wein . . . . .	15.013	14.873
Kerzen . . . . .	14.701	456
Leder . . . . .	14.443	7.330
Kleidungsstücke . . . . .	14.401	10.905
Kupfer . . . . .	13.778	4.847
Gemüse . . . . .	13.257	127
Kunstfachen . . . . .	12.498	4.523
Porcellan . . . . .	11.769	10.609
Blei . . . . .	10.544	5.045
Mehl . . . . .	10.287	6.132
Raff. Zucker . . . . .	10.240	1.120

Die wichtigsten Waaren, welche im Verkehr zwischen Belgien und den einzelnen fremden Staaten umgesetzt wurden, bestanden in folgendem (Werthe in 1000 Fr.; kleinere Werthe als 5 Mill. Fr. sind nicht berücksichtigt):

I. Bei der Einfuhr kamen aus:

Rußland:	22.395 vegetabilische Webstoffe, 17.824 Weizen, 14.810 Delsaaten, 10.189 Roggen, 8.254 Holz aller Art, 7.820 anderes Getreide und Mehl;
Schweden und Norwegen:	21.969 Holz;
Dänemark:	5.142 Weizen;
Deutschland:	178.395 Seidenstoffe, 58.127 rohe Wolle, 57.776 Wollenwaaren, 25.560 Thiere, 25.453 rohe Baumwolle, 21.722 Kurzwaaren, 17.628 vegetabilische Webstoffe, 17.218 Weizen, 16.832 Seide, 15.931 Eisenerz, 12.579 Baumwollwaaren, 9.467 Erze, 9.193 Holz, 8.496 Leder und Lederwaaren, 8.117 rohe Häute;
Holland:	42.708 Kaffee, 22.372 Rindvieh, 15.293 vegetabilische Webstoffe, 13.870 Erze und Metalle, 9.581 Weizen, 8.623 Fische, 8.341 rohe Baumwolle, 7.818 Gerste, 7.715 Mehl, 7.220 Porcellan, 6.930 Wolle, 6.824 Zinn, 6.400 Glas, 5.952 Papier, 5.374 rohe Häute, 5.181 Zinn;
Großbritannien:	51.882 Wolle, 20.340 Roheisen, 19.836 Wollgewebe, 17.784 Kaffee, 16.315 Seide, 15.211 Maschinen, 13.818 Oele, 13.664 rohe Baumwolle, 13.372 Getreide und Mehl, 12.725 Kupfer und Nickel, 11.594 Stahl, 11.473 Fleisch, 9.470 vegetabilische Webstoffe, 8.368 Baumwollwaaren, 8.230 rohe Häute, 8.067 bearbeitetes Eisen, 8.044 Leder, 6.941 Steinkohlen, 6.630 Chemikalien, 6.264 Baumwollgarn;
Frankreich:	98.294 Seidenwaaren, 61.041 Wolle, 43.487 Wollwaaren, 32.651 Wein, 23.791 Leinengarn, 27.258 Mehl, 26.967 Kurzwaaren, 23.967 Flach, Hanf, Jute, 22.010 Wollengarn, 15.447 Holz, 13.295 Gerste, 12.657 Eisen-

Großartige Spiegelfabriken (Sainte Marie d' Dignies, Arrondissement Charleroi und die Manufaktur von Floresse) concurriren durch die Qualität ihres Productes mit den ersten Etablissements der Welt.

Die Leinen-Industrie, der älteste Industriezweig Belgiens, hat ihre ursprüngliche Heimath in Ost- und Westflandern und ist heute noch sehr bedeutend. Seit 1835 hat die Maschinenspinnerei Eingang gefunden; die Folge war der Ruin der Handweberei und eine schwere volkswirtschaftliche Krisis, welche sich durch anderthalb Jahrzehnte hinzog. Aber die Regierung that ihr Möglichstes, die Krisis zum Besseren zu wenden; sie ließ die brodlos gewordenen Handarbeiter in etwa 100 Schulen in der Leinenweberei unterrichten. In der That gelang es, die Krisis zu überstehen. Jetzt ist die mechanische Leinenspinnerei über einen großen Theil des Landes verbreitet, das Handspinnrad fast völlig verdrängt und die Leinenindustrie beschäftigt wieder gegen 300000 Arbeiter. Die Spinnerei wird auf mechanischem Wege in etwa 30 Etablissements getrieben, der gesponnene Zwirn größtentheils im Lande verbraucht. Gent allein beschäftigt etwa die Hälfte aller mechanischen Spinnereien; auch in Tournay ist der Industriezweig stark vertreten. Zu Lokeren und zu Lamise (Ostflandern) produciren die dortigen Spinnereien nur starke Nummern; in Roulers (Westflandern) arbeiten 4 bis 5 Spinnereien. Brügge besitzt ein großes Etablissement. Mehrere Fabriken im Arrondissement Nivelles fertigen hauptsächlich Nähzwirn und Garn für die Hausweberei. Mecheln besitzt zwei Spinnereien, Vütlich eine, Saint Gilles bei Brüssel eine. Alost, Menove und St. Nicolas (Ostflandern) haben mehrere Zwirnfabriken; Spizenzwirn liefern Courtrai und Tournai, Battistzwirn Braine le Comte und Soignies.

Die Leinenweberei ist in einer großen Zahl von Gemeinden in Ost- und Westflandern, Brabant, Hennegau und Antwerpen vertreten. Segel- und Packleinwand fabriciren Gent, Lamise, Zele, St. Nicolas und Roulers; Zwillich wird in Turnhout, Roulers und Iseghem, Damast in Courtrai, Alost, Brügge, Brüssel, Nieuve Eglise fabricirt. In seinen Linnen ist Belgien unübertroffen; Courtrai ist dafür das Centrum.

Auch die Wollindustrie ist ein alter und berühmter Zweig des belgischen Gewerbfleißes. Ihr Hauptmittelpunkt findet sich zu Verviers und Umgebung. Die Rohwolle für die belgische Wollindustrie bildet jetzt einen der wichtigsten Einfuhrgegenstände des Landes; Bezugsquellen für die Wolle sind zumeist Südamerika, Deutschland, Frankreich und England und die Niederlande.

Die Kammgarnspinnerei ist seit etwa 30 Jahren in Belgien heimisch, und zwar in Brabant, Hennegau und Ostflandern. Wollgarne werden zwar in erheblichen Mengen aus dem Auslande eingeführt, ohne aber die inländische Wollspinnerei beeinträchtigen zu können; im Gegentheile hat letztere sogar im Eifer der Concurrenz ihre Sortimente vermehrt und neue Etablissements entstehen lassen. Die Ausfuhr an Wollgarn stieg 1873 bis auf 91 Millionen Francs, sank aber im nächsten Jahre wieder auf 49 Millionen. Eigentümlich ist die starke Ausfuhr an Wollgarn nach England trotz der hohen Entwicklung der englischen Wollspinnerei.

Die Tuchfabrikation bewahrt ihren alten Ruhm. Die Tuchfabriken von Berviers und Umgebung, welche im Jahre 1833 erst 100000 Stück per Jahr im Werthe von etwa 25 Millionen Francs producirten, steigerten ihre Production zwanzig Jahre später bis auf 200000 Stück, 1860 bis auf 340000 Stück im Werth von 68 Millionen Francs. Die Ausfuhr belgischer Wollwaaren beläuft sich jährlich auf einen Werth von etwa 40 Millionen Francs. Außer Berviers sind Vüttich und Dolhain, Fodimont, Stavelot, Thuin, Firkemont, Ypern, Poperingen, Brüssel und Mecheln, Lournai (Leypiche) nennenswerth. Die noch junge Fabrikation von Stoffen aus geschornen Wolle hat sehr beträchtliche Fortschritte gemacht.

Die wichtigsten Absatzgebiete für die belgischen Wollgewebe sind die Niederlande, Deutschland, Amerika, die Schweiz, während die große Masse von Wollgeweben, welche nach Frankreich und England declarirt werden, durch diese Länder nur ihren Transitweg nehmen, um in Havre, Marseille und Liverpool zc. nach den Vereinigten Staaten, nach der Levante und nach Italien verschifft zu werden.

Die Fabrikation feiner Lugalsteppiche hat ihren Sitz zu Lournay und zu Ingelmünster (Westflandern). Lournay producirt die großen à noeuds genannten Teppiche nach Art der levantinischen und französischen mit reicher Farbenpracht und Ornamentik. Die Fabrikation von Teppichen aus Thierhaaren ließ räsich außer Lournay noch eine Reihe anderer Etablissements entstehen (Brüssel, Berchem, Mergem).

Die Baumwollindustrie wurde 1798 zuerst in Gent, welches seitdem ihr Hauptsitz blieb, eingeführt und ist räsich zu reicher Blüthe gekommen. Jetzt beschäftigt sie 28 bis 30000 Arbeiter. Es werden jährlich durchschnittlich gegen 15 Millionen Kilogr. Rohbaumwolle eingeführt, hieraus circa 14 Millionen Kilogr. Garn geliefert im Werthe zu 35 Millionen Francs (der Werth der eingeführten Rohwolle beträgt 21 Millionen). 13 Millionen Kilogr. Garn werden (nachdem das übrige ausgeführt) zur Fabrikation von Geweben verwendet und hieraus ein Productwerth von 74 Millionen Francs erzeugt. Außer Gent ist auch das Arrondissement Nivelles eine Hauptstätte der Branche; hier sind 11 sehr große Spinnereien mit über 60000 Spindeln; in Brügge, Lournay, Brüssel, Lamise, Courtrai, Alost, St. Denis, Braine le Comte mehr vereinzelte Etablissements. Calicots und rohe Gewebe werden hauptsächlich zu Gent durch die Maschinenindustrie fabricirt; die Fabrikation der Kattunleinwand hat abgenommen und der Weberei von aus Baumwolle und Leinen gemischten Stoffen Platz gemacht. Diese Industrie hat sich von St. Nicolas und Lokeren aus auch nach Gent, Brüssel, Dendermonde, Firkemont, Roulers und dem Arrondissement Nivelles verbreitet. Die Baumwolldruckerei hat ihren Sitz hauptsächlich zu Gent, Brüssel und Umgebung. Die Absatzgebiete der belgischen Baumwollindustrie sind: die Niederlande, Frankreich, Chile, England, Deutschland, Brasilien, die La Plata-Staaten und die Vereinigten Staaten.

Die Spitzenindustrie Belgiens ist weltberühmt und unerreicht. Die brüsseler Spitzen mit ihren eminent zarten und feinen Mustern sind die schönsten, die überhaupt gemacht werden. Brüssel versendet allein für 2 bis 3 Millionen Francs jährlich bloß nach Frankreich. Die sog. Valenciennes



Verkehrsmittel. In Bezug auf seine Verkehrsmittel ist Belgien von keinem Lande des europäischen Continents übertroffen. Gute Straßen durchziehen alle Provinzen; im Jahre 1867 waren es deren 7096 Kilom., wovon 5070 durch den Staat, der Rest durch die Provinzen und durch Concessionäre hergestellt. In den 30 Jahren nach seiner Selbstständigkeit hat Belgien sein Straßennetz verdoppelt. Die Breite der Straßen beträgt 15, 10 und 8 Meter.

Die Binnengewässer, natürliche wie künstliche wurden schon oben angeführt; auf ihnen vollzieht sich ein großer Theil des nationalen, auf der See auch des internationalen Schiffverkehrs.

Der Schiffverkehr ergab folgendes Resultat:

Eingelaufen sind in belgischen Häfen an Segel- und Dampfschiffen:

im Jahre 1872	6184	Schiffe	mit	1.878106	Tonnen	Tragfähigkeit
" " 1873	6854	"	"	2.488071	"	"
" " 1874	6363	"	"	2.389187	"	"

Im letzten Jahre waren von diesen Schiffen 5438 beladen, 925 kamen in Ballast. Am Tonnengehalt theilten sich die belgischen Schiffe mit 7 pCt., an der Beladung mit 6,7 pCt. Die Mannschaft bestand zu 20 pCt. aus Belgiern.

Ausgelaufen sind aus belgischen Häfen Segel- und Dampfschiffe:

im Jahre 1872	6241	Schiffe	mit	1.907530	Tonnen	Tragfähigkeit
" " 1873	6794	"	"	2.395793	"	"
" " 1874	6457	"	"	2.431642	"	"

Im letzten Jahre waren 3200 auslaufende Schiffe beladen, 3257 gingen mit Ballast aus. (Auch die Postdampfer sind zu den in Ballast verkehrenden Schiffen gerechnet.) Der belgische Antheil an den Schiffen war 15 pCt., am Tonnengehalte derselben 6,9 pCt., an der Ladung 9,8, an der Mannschaft 19,6 pCt.

Was den Dampfschiffverkehr insbesondere betrifft, so sind 1874

Eingelaufen 3479 Dampfer mit 1.514388 Tonnen Ladung und 1.625810 Tonnen Ladungsfähigkeit; beladen waren 2600, Belgien gehörten davon 26,4 pCt. an.

Ausgelaufen sind 3506 Dampfer mit 1.126647 Tonnen Ladung bei 1.636890 Tonnen Ladungsfähigkeit. Die Ladung vertheilte sich auf 2200 Schiffe; die übrigen fuhren ohne Ladung ab.

Marine. Belgien ist kein Seestaat; es betreibt seinen Seehandel meistens mit Schiffen fremder Flaggen. Die belgische Handelsmarine hat seit 1839 fortwährend abgenommen. Damals betrug sie noch 156 Schiffe; diese Zahl schwand 1872 auf 59 und 1874 auf 57 Schiffe, unter welchen sich jedoch die Dampfer vermehren. Man zählte

im Jahre 1872	40	Segler	und	19	Dampfer
" " 1873	41	"	"	28	"
" " 1874	33	"	"	24	"

Die gesammte Ladungsfähigkeit beträgt 45322 Tonnen, durchschnittlich 452 Tonnen auf ein Segelschiff, 1267 Tonnen auf ein Dampfschiff.

Von allen Schiffen gehören Antwerpen 43 mit 41887 Tonnen, Ostende 8 mit 2386 Tonnen, Gent 3 mit 555 Tonnen, Brüssel, Löwen und Brügge je eins.

Auf allen Schiffen wurden 78839 Personen befördert; 37182 Personen kamen nach Belgien, 36341 verließen es. Außerdem wanderten 5316 nach den Vereinigten Staaten, nach Brasilien und den Ländern am Rio de la Plata aus.

Für den Stodfischfang wurden 1874 163 Schiffe ausgerüstet, welche eine Beute von 2 Millionen Kilogr. erzielten. Die kleine Haringsschifferei wurde von 24 Schaluppen ausgeübt, welche eine Beute von 84000 Francs machten, die höchste bis jetzt erreichte Summe. Die große Haringsschifferei wird nicht mehr ausgeübt. Der Fang der sogenannten „frischen Fische“ warf 1.929000 Francs ab. Auch die Zahl der an der Seefischerei sich betheilenden Schiffe ist im Abnehmen; sie war am größten im Jahre 1862, wo sie 277 betrug, jetzt nur mehr 252. Oftende sendet die meisten dieser Schiffe, 140 mit 5708 Tonnen, aus.

Dampfsschiffahrtscourse. Von Antwerpen aus vermitteln folgende Dampferlinien den Verkehr nach allen Richtungen:

1. Antwerpen-Bahia, Rio Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Rosario über Lissabon (Comp. Franç. de Navig., Moreno, Wille de Bahia u.) den 10. und 24. jedes Monats. Preise 650, 550, 250 Fr.
2. Nach Bremen (Norddeutscher Lloyd) 1—2 mal monatlich.
3. Nach Dublin, Belfast alle 14 Tage. Preis 25 und 15 Sch. (Gort Steam Ship Comp.)
4. Dinkirchen, Bordeaux (Westa) alle 20 Tage.
5. Glasgow (Gort St. Sh. C.) jeden Samstag. 25 Sch., 12 $\frac{1}{2}$  Sch.
6. Goolle (Walter Stanhope) zweimal wöchentlich. 20 Sch.
7. Grimsby (Eugenie u.) zweimal wöchentlich. 15 Sch.
8. Hamburg (Castor) alle 14 Tage in 35 St. Preise 40 und 35 Fr.
9. Hamburg (Brit. Gen. Steam Ship Comp.) alle 10 Tage und jeden zweiten Samstag. 40 und 20 Fr.
10. Harwich dreimal wöchentlich in circa 12 Stunden. Preise: 18 Fr. 90 Cent., 12 Fr. 60 Cent.; bis nach London 31 Fr. 50 Cent., 25 Fr. 20 Cent., hin und zurück ermäßigte Preise. Billets für die Fahrt von Köln bis London zu haben.
11. Havre (Marie Austin) wöchentlich.
12. Havre, Lissabon, Oporto, Cadix, Gibraltar, Malaga (Bille du Havre u.) wöchentlich.
13. Hull zweimal wöchentlich in 22 Stunden. 15 Sch. und 10 Sch.
14. Keith (Windfor u.) einmal wöchentlich. 1 Pf. St. 10 Sch.
15. Lissabon, Genua, Livorno, Civita vecchia, Palermo, Messina (Carpio u.) zweimal monatlich.
16. Liverpool (Gort St. Sh. C.) zweimal wöchentlich.
17. London (Gen. St. Navig. Comp. Schiffe: Orion, Berlin, Pearl of Aberdeen) dreimal wöchentlich in 14—16 Stunden. 22 und 16 Sch.
18. London (Baron D'By) wöchentlich in 16—18 Stunden. 20 und 15 Sch.
19. London über Harwich (f. Harwich).
20. Newcastle (Tyne Steam Ship Comp.) einmal wöchentlich in 30 Stunden. 30 und 15 Sch.
21. New-York (White Croß Linie) alle 20 Tage. 375 Fr., Zwischendeck 100 Fr.
22. New-York (Red Star Linie). 500, 350, 100 Fr.
23. Philadelphia (Red Star Linie). 500, 350, 100 Fr.
24. Rio Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres über Southampton und Lissabon (Belg. Roy. M. C.) einmal wöchentlich. Bis Lissabon 8 Pf. St., bis Rio Janeiro in 21 Tagen 30 Pf. St., bis Montevideo in 26 Tagen 30 Pf. St., bis Valparaiso in 45 Tagen 75 Pf. St.
25. Rio Janeiro, Montevideo über Havre, zweimal monatlich.
26. Rotterdam, dreimal wöchentlich in 9 Stunden.

27. St. Petersburg (King of the Belgians).  
 28. Santander, Vigo, Cadix, Malaga, Alicante, Valencia, Barcelona, zweimal monatlich.  
 29. Santos, S. Catherine, Rio grande do Sul über Lissabon.  
 30. Valparaiso, Arica, Iquique, Callao über Havre und Montevideo, monatlich.  
 Bis nach Chile 1500, 900, 400 Fr.

Von Ostende aus gehen regelmäßige Dampfschiffahrten nach:

Dover, täglich 10 Uhr Vormittags und 8 Uhr Abends in 4 Stunden. Preise: 19 Fr. 15 Cent., 12 Fr. 75 Cent.

London (G. St. Nav. Comp.), dreimal wöchentlich in 12 Stunden. Preise: 16 Sch. und 12 Sch.

Für beide Fahrten direkte Billets von Köln ab.

Eisenbahnen. Belgien spielt in der Geschichte der Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens eine ganz hervorragende Rolle. Man entschloß sich von vornherein zur Herstellung eines Staatseisenbahnnetzes (im Jahre 1834) und zum Betrieb der Bahnen als Staatsanstalten. Bald zeigten sich aber mannigfache Uebelstände: eine sehr theure Verwaltung, mechanische und durch zu viel Formalien beschränkte Thätigkeit des Personals, Ueberfluß an Regulativen und Instructionen u. s. f., in Folge schlechte Rentabilität, so daß die Volksvertretung mehrmals auf Aenderung der Verwaltungsformen drang. Das deutsche wie das französische Eisenbahnwesen machten in jener Erfindungszeit einen viel günstigeren Eindruck.

Man beschloß deshalb 1844, den Grundsatz des Staatsbahnsystems zu verlassen und die projectirten Linien der Privatunternehmung zu überlassen.

Dieß geschah; doch behielt der Staat einige der wichtigsten Linien in seinem Eigenthum und seiner Verwaltung. Im Ganzen halten sich annähernd der Privatbahnbetrieb und der Staatsbetrieb in Belgien jetzt das Gleichgewicht (s. unt.).

Technisch ist das belgische Eisenbahnwesen dem englischen ähnlich: vorherrschende Stein- und Eisenconstruction; kleine Stationen mit Drehscheibensystem. Die Einrichtungen für die Bequemlichkeit der Passagiere haben sich verbessert.

Das belgische Eisenbahnnetz ist dichter, als in irgend einem anderen Lande der Erde. Auf jeder Quadratmeile Landes liegen durchschnittlich  $\frac{2}{3}$  Meilen Bahn.

Die Karte des belgischen Eisenbahnnetzes läßt, was bei der dichten Bevölkerung des Landes und den zahlreichen Städten leicht begreiflich ist, gar kein System erkennen; es ist ein dichtgesponnenes Netz, dessen Fäden in den mannigfachsten Richtungen sich verlaufen. Doch läßt sich erkennen, daß ebensowenig eine durchgehende gerade Linie von West nach Ost, noch eine solche von Nord nach Süd führt, wohl aber wichtige Parallelbahnen von Nordwest nach Südost: Antwerpen-Namen, Scheldemündung (Terneuzen)-Lüttich, Ostende-Namur; ferner die große Durchgangslinie Paris-Brüssel-Rotterdam. Die in ostwestlicher Richtung laufenden Linien zeigen sich regelmäßiger und gerader, als die meridionalen Linien. Ein eigentliches Centrum ist in Brüssel zu erkennen, wo fünf Linien zusammentreffen; aber rings um Brüssel liegen noch zahlreiche wichtige Knotenpunkte: im Norden Mecheln und Antwerpen, im Nordwesten Gent und Brügge, im Westen Courtrai, im Südwesten Braine le Comte und Mons, im Süden Charleroi, im Südosten Namur, Landen

und Lüttich, im Osten Löwen, Hessel und Maastricht. An Küstenplätze laufen drei Linien aus dem Inneren: nach Vladdenberghe, Ostende und Nieuport; von den Linien, welche die Landesgränzen überschreiten, führen die meisten nach Frankreich (9). Das dichtgesponnene belgische Bahnnetz ist mit wenigen Ausnahmen rings von großen Lücken umgeben, welche dasselbe sehr charakteristisch hervortreten lassen.

Ende 1873 betrug die Gesamtlänge des Belgischen Eisenbahnnetzes 3333 Kilom. Davon sind 619,2 Kilom. durch den Staat gebaut und betrieben; 45,2 Kilom. durch Gesellschaften gebaut und vom Staat angekauft; 920,5 Kilom. durch Gesellschaften gebaut, aber vom Staat betrieben; so daß sich im Ganzen 1585 Kilom. in Staatsbetrieb befanden. Hierzu kommen die Luxemburgischen Linien (Grand Luxembourg), seit 1873 durch den Staat erkaufte und in besonderer Verwaltung betriebene, mit 309,8 Kilom. — Als reine Privatbahnen erbaut und betrieben sind Strecken in einer Länge von 1438,1 Kilom. —

Die einzelnen Linien waren im Jahre 1873:

I. Vom Staat erbaut und betrieben:

1. Braine le Comte zur französischen Grenze bei Quiebrain, 50 Kilom., wichtigste Stationen außer Braine le Comte noch Mons und Turbise.
2. Brüssel-Antwerpen mit Zweigbahn, 58,8 Kilom., die Fortsetzung der erstgenannten Strecke in nördlicher Richtung, äußerst frequent. Wichtigste Zwischenstationen; Mecheln (Malines, Knotenpunkt) und Contich (Abzweigung nach Vier).
3. Brüssel-Löwen über Cortenberg, 23,9 Kilom.
4. Brüssel-Lüttre, 10,8 Kilom.
5. Brüssel-Namur, 109,1 Kilom., wichtige und frequente Linie; bedeutendste Zwischenstationen die Knotenpunkte Ettignies und Gembloux.
6. Brüsseler Ringbahn, 8,1 Kilom.
7. Mecheln-Preussische Grenze (Ostbahn) mit Zweigbahn, 135 Kilom., eine der wichtigsten Strecken für den internationalen Verkehr; Mittelglied der Linie des Eisenverkehrs aus Deutschland nach Ostende. Wichtigste Zwischenstationen und Kreuzungspunkte: Wesplaer, Löwen, Tirlemont, Landen, Lüttich.
8. Contich nach Vier, 6,2 Kilom.
9. Gent-Französische Grenze über Mouscron und Mouscron-Tournay, 76,3 Kilom. Wichtigste Zwischenstationen: Dieuze, Courtrai, Mouscron.
10. Genter Gürtelbahn, 9,8 Kilom.
11. Mecheln-Ostende (Westbahn) mit Verbindungsbahn, 128,8 Kilom. Wichtigste Zwischenstationen: Gent und Brügge.
12. Verbindungsbahn des Kohlenbeckens von Bellecourt, 2 Kilom.

II. Von Gesellschaften erbaut und vom Staat erkaufte:

1. Mons-Manage und La Louvière-Mariemont, 33,2 Kilom.
2. Pepinster-Spa, 11,9 Kilom., von der Linie Lüttich-Namen abzweigend.

III. Von Gesellschaften erbaut und vom Staate mittelst Pacht oder mit Antheil am Ertrag betrieben:

1. Braine le Comte-Gent, 55,7 Kilom.
2. Von Brüssel gegen Lille und Calais zur französischen Grenze, 43,6 Kilom. Wichtigste Zwischenstationen: Hal, Engghien, Ath, Leuze, Tournay. Grenzstation: Blandain.
3. Dender und Baes und Brüssel nach Gent über Alost, 101,8 Kilom.
4. Belgisch-Preussische Verbindungsstrecke (von Welkenraedt zur Grenze), 17,1 Kilometer.
5. Spa-Luxemburgische Grenze (Jonction Grand ducale), 54,8 Kilom.
6. Plateau de Herbe, 19 Kilom.
7. Tournay-Toubise, 47,8 Kilom.



8. Bahnnetz, übernommen von der „Compagnie des Bassins houilliers du Hainaut“, im Einzelnen folgende Linien:  
 Baume-Marchienne mit Kohlen-Zweigbahn, 30,1 Kilom.;  
 Denderleu-Courtrai, 59,6 Kilom.;  
 Ecauffiennes-Truquelines und Kohlen-Zweigbahn, 45,1 Kilom.;  
 Framerie-St. Ghislain und Dour, von Dour nach Monceau, Thulin  
 und Quiévrain, 31,8 Kilom.;  
 Lignes du Haut et du Bas Flénu und St. Ghislain, 64,5 Kilom.;  
 Manage-Biéton und Bascoup Chapelle-Trazegnies, 14,1 Kilom.;  
 Manage-Wavre, 42 Kilom.;  
 Mons-Gilly und Bonne Espérance, 19,9 Kilom.;  
 Biéton-Trazegnies und Courcelles Centre mit Kohlen-Zweigbahnen, 38,2  
 Kilometer;  
 Duenaft Industriebahn, 9 Kilom.;  
 Von St. Ghislain in der Richtung gegen Gent und Tournay nach Ba-  
 scelles, 98,2 Kilom.;  
 Taminés-Landen und Firkemont-Namur, 100,3 Kilom.

#### IV. Privatbahnen:

1. Antwerpen-Gent über St. Nicolas und Lokeren, 49,2 Kilom.
2. Chimay, 56,6 Kilom.
3. Gent-Brügge über Geeloo, 45,1 Kilom.
4. Die Grand Central Belge Eisenbahn, im Einzelnen folgende Linien:  
 Nachen-Mastricht-Landen, 50,9 Kilom.;  
 Antwerpen-Rotterdam, 30,1 Kilom.;  
 Entre Sambre et Meuse, 127,5 Kilom.;  
 Ost Belge, 148 Kilom.;  
 Nord de la Belgique, 122,4 Kilom.
5. Hesbaye-Condroz (von Huy nach Modane), 12,8 Kilom.
6. Lüttich-Mastricht 17,9 Kilom.
7. Lüttich-Limburger Bahn, 109,5 Kilom.
8. Pierre-Turnhout, 37,3 Kilom.
9. Mecheln-Terneuzen, 41,8 Kilom.
10. Nord Belge, 160,1 Kilom.
11. Société des Bassins houillers du Hainaut, im Einzelnen folgende Linien:  
 Brügge-Geyst, 23,3 Kilom.;  
 Geeloo-Antwerpen, 14,3 Kilom.;  
 Geeloo-Lokeren, 42 Kilom.;  
 Westflandrische Bahn (Flandre occidentale), 149,3 Kilom.;  
 Gent-Terneuzen, 22,3 Kilom.;  
 Lichtervelde-Dünkirchen, 42,1 Kilom.;  
 Dikende-Armentière, 67,8 Kilom.;  
 Ouest de Belgique, 42,2 Kilom.
12. Virton, 24,4 Kilom.

Außerdem befanden sich Ende 1873 im Baue folgende Linien, von denen aber fast sämmtlich schon einzelne Strecken eröffnet waren:

1. Brüssel-Lüttre (Staatsbahn), 41 Kilom.
2. Lütticher Ringbahn (Staatsbahn), 4 Kilom.
3. Ringbahn in Charleroi (Privatbahn), 25 Kilom.
4. Geeloo-Antwerpen (Moerbeke-Antwerpen, Privatbahn), 34 Kilom.
5. Von Framerie nach Chimay und Verzweigung (Privatbahn), 31 Kilom.
6. Hesbaye und Condroz, 75 Kilom.
7. Lüttre-Chatelineau, 16 Kilom.
8. Bahn des Plateau von Herve, 30 Kilom.
9. Virton-Bahn, 30 Kilom.;

Postwesen. 1871 bestanden im Lande 434 Postbureauz, nachdem seit der Selbstständigkeit Belgiens daran gearbeitet worden, möglichst zahlreiche Gemeinden des Landes in den Postverkehr hineinzuziehen. Die Zahl der

Briefe betrug im genannten Jahre 52 Millionen, über 10 Stück auf den Kopf der Bevölkerung, dazu 49 Mill. Zeitungsblätter, 18 Mill. Kreuzbandsendungen, 6 Mill. amtliche Schreiben.

Telegraphen. Der elektrische Telegraph ist seit 1846 eingeführt. Man zählte

im Jahre 1860	1467	Kilom. Leitung,	4115	Kilom. Draht
"	1872	4480	"	15802

in letzterem Jahre bestanden 478 Telegraphenbureaux. Belgien hat unter allen Ländern im Verhältniß zur Linielänge die meisten Bureaux, entsprechend der dichten Bevölkerung. Am stärksten ist der Telegraphenverkehr von und nach Frankreich, dann der belgisch-holländische, fast gleich mit diesem der belgisch-deutsche; der belgisch-englische Verkehr ist ungefähr halb so stark wie der belgisch-holländische. Brüssel allein nimmt ungefähr den 4. Theil des ganzen belgischen Telegraphenverkehrs in Anspruch; zunächst folgt Antwerpen.

Finanzen. Zur Zeit der Vereinigung mit Holland hatte Belgien die Hälfte des gemeinsamen Staatsbedarfs aufzubringen, durchschnittlich 40 Mill. Gulden oder 88 Mill. Francs. Jetzt dagegen betragen die Ausgaben das Fünffache: 204 Mill. Francs im Jahre 1873 gegen 205 Mill. Einnahmen. Von den Einnahmen wurden 38 Mill. durch directe Steuern aufgebracht (Grundsteuer 20 Mill., Personalsteuer 13 Mill.; Gewerbesteuer 4,8 Mill., Bergwerksteuer 0,6 Mill.), durch indirecte Steuern 81 Mill. (Zoll 13 Mill., Accise 27 Mill., Enregistrement 41 Mill.), durch Domänen 1,3 Mill., durch Staatsanstalten 73 Mill. (Post 4,4 Mill., Eisenbahnen und Telegraphen 68 Mill., Paketpostdienst zwischen Ostende und Dover 600000 Francs), verschiedene andere Einnahmen 10 Mill. (darunter Staatschatz 5 Mill.).

Von den Ausgaben entfallen auf die Staatsschuld 47 Mill., Dotationen 4 Mill., Justiz 16 Mill., Auswärtiges 1,5 Mill., Inneres 15,0 Mill., öffentliche Arbeiten 66 Mill., Kriegswesen 37 Mill., Finanzen 13,0 Mill., Rückertattung und Ausfälle 0,7 Mill. Francs.

Trotz der erhöhten Ausgaben befindet sich das Land besser, als zur Zeit der Vereinigung mit Holland. Im Jahre 1869 hatte der Staat schon 533 Mill. Francs für Verkehrsmittel verwendet, davon 264 Mill. für Eisenbahnen, das übrige für Kanäle, Straßen zc.

Politik und Sociales. Trotz der anscheinend glänzenden Entwicklung, welche das belgische Volksleben in materieller Hinsicht genommen hat, lassen sich doch tiefe und gefährliche Mißstände innerhalb desselben nicht verkennen. Die Bevölkerung ist thätig und intelligent; die beiden Volksstämme wirken in Bezug auf das Erwerbsleben einträchtig und energisch zusammen; die Verfassung gewährt dem Volke mehr Freiheiten als irgend eine andere europäische Verfassung; das politische Treiben ist lebhaft und rührig. Aber die Schulbildung ist vielfach noch sehr ungenügend; der clericale Einfluß hat in schredenerregender Weise zugenommen und die Schule, die Politik und die Finanzen zu beherrschen begonnen und während er auf der einen Seite die geistige und innere politische Freiheit des Landes aufs ärgste bedroht, erhebt sich auf der anderen Seite gegen Besitz und Ordnung der unheimliche Geist der socialen Zerstörung, der in den dichtbevölkerten Industriebezirken und

Arbeiterstädten Belgiens mehr Nahrung findet, als irgendwo auf dem continentalen Europa.

### I. Provinz Brabant.

1. Arrondissement Brüssel. Brüssel (von Bröcksel, d. h. Moor, franz. Bruxelles), die Hauptstadt des Königreichs Belgien mit 314077 Einw., liegt an der Senne, einem Zuflusse der Schelde und an zwei Kanälen, von welchen der eine aus vier mitten in der Stadt befindlichen Bassins in die Rupel führt (Kanal v. Willebröck) und dadurch Brüssel mit Antwerpen verbindet, während der andre in die Sambre nach Charleroi führt. Brüssel liegt in wohlbebauter fruchtbarer Gegend im Centrum Belgiens und besteht aus einem oberen aristokratischen Theile mit eleganten Gebäuden und größtentheils französischem Wesen und aus einer unteren Stadt, die von der Senne und den Kanälen durchschnitten, Sitz des Erwerbslebens ist und vlämischen Charakter zeigt und in deren Mitte das berühmte Rathhaus auf dem großen Marktplatz ein prächtiges Zeugniß der alten Blüthe Brüssels ist. Wenig europäische Städte haben sich so machtvollen Aufschwungs zu erfreuen, als Brüssel seit der Unabhängigkeit Belgiens. Seit dem Jahre 1824 hat sich die Bevölkerungszahl von 84000 auf über 300000 (mit 8 Vorstädten) gehoben. Diese Bevölkerung, aus vlämischen und französischen Elementen gemischt, trägt an sich den ausgeprägten Typus des ganzen belgischen Volks, seines Reichthums, seiner Erwerbsgrundlagen, seiner Sitten und seines politischen Treibens. Brüssel concentrirt in sich nicht nur die Interessen der Politik, der Kunst und Wissenschaft des Landes; es ist auch heute noch und war stets eine hervorragende Stätte wirthschaftlicher Arbeit. Unter den mannigfachen Zweigen der Brüsseler Industrie ist die Spizenklöppelei der eigenartigste und berühmteste. Die Brabanter Spizen oder Brüsseler Ranten werden von tausenden fleißiger Hände in und um Brüssel in zahllosen Varietäten und nach den vollendetsten Mustern gefertigt. Die vorzüglichsten Sorten dieser Spizen kosten bis zu 150 Francs die Elle und wird der Flachs hiezu im Lande gewonnen. Neben der Spizenindustrie sind noch hervorragend die Fabrikation von Wollstoffen und Baumwollwaaren, unübertroffen die Erzeugnisse des Luxuswagenbaues; die Papierfabrikation, die Hüte, Nadeln, Schmuckwaaren, Porcellan-, Fayence- und Glaswaaren, die Lichterfabrikation, die Zuckersfabrikation, die Wand-, Porsamentier- und Bortenwaaren, die Handschuhe, die Maschinenfabrikation und chemischen Producte, Teppiche und Lederwaaren, die großen Buchdruckereien Brüssels erfreuen sich auch eines guten Rufes. Der Handel ist lebhaft und befaßt sich sowohl mit dem Vertrieb der einheimischen Industrieproducte, als auch mit der Rohproduction der Umgebung: mit Getreide, Alee-, Lein- und Rübsaat, Flachs u. s. f. Durch Vermittelung Antwerpens betheiligt sich Brüssel auch am Seehandel, was sowohl durch die Kanalverbindung nach der Schelde hin, als auch durch die Eisenbahnen, in deren Mittelpunkt die Stadt sich befindet, erleichtert wird. Zudem ist Brüssel der Sitz zahlreicher Institute zur Förderung des Handels und Credits.

Neben Brüssel sind im Arrondissement noch zu nennen:

Trelles mit 23972 Einw. Porcellan- und Seifenfabrikation;  
St. Gilles mit Flachsspinnerei und Fabrikation chemischer Producte;

Molenbeck=St. Jean, 24032 Einw.; große Werkstätten für Eisenbahnmaterial, Maschinenfabriken, Eisengießerei, Seifen- und Teppichfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Kodelberg, Fabrikation von Lackleder, Eisen- und Kupfergießerei;

Zette, Eisenbahnstation, Bündholzfabrikation;

Schaerbeek, 18541 Einw., mit Seifen- und Parfümeriefabrikation; Eisen- und Kupfergießerei;

Laeken, Eisenbahnstation mit chemischen Fabriken;

St. Josse-ten-Noorde, 21871 Einw., mit Teppichfabriken, Holzindustrie, Eisengießerei;

Etterbeek, Gerberei;

Saventhem, Papierfabrikation;

Uccle, Papier- und Leinwandfabrikation, Baumwolldruckerei;

Watermael=Boitsfort, Eisenbahnstation mit Baumwollspinnerei und Weberei, Rothfärberei;

Rhode=St. Gendse, Papierfabrikation;

Hoeylaert, Eisenbahnstation;

Overyssche, Leinwandbleichen;

Forest, Eisenbahnstation mit Färberei, Bleicherei und Seidenzucht;

Anderlecht, Woll- und Baumwollweberei, Kattunfärberei und Druckerei, Baumwollspinnerei, Wachsleinwandfabrikation, Gerberei etc., Jahrmarkt. Die kleinen Ortschaften Herinnes, Pamel, Lennik=St. Quentin, Thollenbeek, Gammerages, Asche, Merxtem, Opwyd mögen wegen ihrer Jahrmärkte Erwähnung finden; wichtiger sind wieder:

Hal, an der Senne und am Canal von Charleroi gelegen, Eisenbahnstation mit Rübenzucker- und Sichorienfabrikation, Brauerei und Brennerei, Gerberei, Salzaffinerie etc.;

Leeuw St. Pierre, Eisenbahnstation mit Baumwollspinnerei, Wollspinnerei und Weberei etc., 2 Jahrmärkten;

Tourneppe, mit Papierfabrikation und Jahrmarkt;

Lembecq, Eisenbahnstation mit Rübenzucker- und Papierfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Londerzeel, Eisenbahnstation, Jahrmarkt;

Bilvorde, sehr altes Städtchen, Eisenbahnstation an der Senne, Baumwollweberei, Roßhaarzeug- und Posamentierwaarenfabrikation, Jahrmarkt.

2. Arrondissement Löwen. Hauptstadt des Arrondissements ist Löwen (Louvain) an der canalisirten Dyle und Demer und als Eisenbahnpunkt ersten Rangs im Mittelpunkte von fünf zusammentreffenden Linien gelegen. Für Bodenfrüchte und Oele ist Löwen ein wichtiger Markt; von einheimischen Industriezweigen sind nennenswerth die Fabrikation von Spigen, Del, Papier und Tuch, Brauerei, Gerberei und Färberei. Einwohnerzahl 32976.

Commerciell erwähnenswerthe Punkte des Arrondissements sind noch:

Hérent, mit Branntweimbrennereien;

Heverlè, dergleichen;

Tirlemont (Thienen), mit 12354 Einw., an der großen Geete gelegen, Kreuzung von Bahnlirien, mit Zuckeraffinerie, Brauerei, Brennerei,



Gerberei, Maschinenfabrik, Flanell- und Strumpffabriken, Oelmühlen, 1 Jahrmarkt;

Hougaerde, Jahrmarkt, Brauerei und Brennerei;

Diest an der Demer, mit Jahrmarkt, Wollkammerei, Brauerei, Brennerei und Gerberei;

Haecht, Eisenbahnstation mit Weberei;

Werchter, mit Weberei und Getreidemühlen;

Aerschot, Eisenbahnstation mit 2 Jahrmärkten, Spitzenfabrikation und Brauerei.

3. Arrondissement Nivelles. Wichtigster Platz Nivelles (Nyvel) am Zusammenfluß der Thines und Dodaine gelegen 31 Kilom. südlich von Brüssel, Kreuzungspunkt zweier Bahnlinien. Baumwoll- und Wollindustrie, Leinen- und Watistfabrikation, Papier- und Maschinenfabrikation sind hier vertreten; ein Jahrmarkt. Andere nennenswerthe Plätze sind:

Braine l'Alleud, mit Baumwollspinnerei und Weberei, 2 Jahrmärkte;

Waterloo, das durch seine Schlacht berühmte Dorf fabricirt Rübenzucker und chemische Producte;

Rebecq-Rognon, mit Steinbrüchen und einer Tabakfabrik;

Tubise, Eisenbahnstation mit Baumwollspinnerei und Oelmühlen;

Braine le Chateau, mit Papierfabrik, 1 Jahrmarkt;

Ittre, mit Baumwollspinnerei und Papierfabrik;

Virginal, arbeitet in denselben Industriezweigen; ebenso

Wabre an der Dyle, zugleich Eisenbahnstation, 2 Jahrmärkte;

Court St. Etienne, Eisenbahnstation mit Baumwollspinnerei;

Grez-Doiceau, Eisenbahnstation mit Flachsspinnerei, Papier- und Farbenfabrikation;

Ottignies, Knotenpunkt von Eisenbahnen, Papierfabrikation;

Todoigne, mit Woll- und Tabakindustrie;

Perwez, mit Messerschmieden, 4 Jahrmärkten;

Baisy-Thy, mit Oel- und Getreidemühlen;

Marbais, Eisenbahnstation;

Genappe, Eisenbahnstation mit Posamentierwaarenfabrik und Gerberei.

## II. Provinz Antwerpen (Anvers).

1. Arrondissement Antwerpen. In ihm liegt die Stadt Antwerpen mit 123571 Einwo., Festung mit starker Citadelle, der wichtigste Seehafen Belgiens und einer der wichtigsten Seehandelsplätze der Erde. Die Stadt liegt am rechten Ufer der Schelde, welche sich hier fast zum Meeresarme erweitert, ruhig fließt, bis über Antwerpen hinauf der Ebbe und Flut zugänglich ist und bei beträchtlicher Tiefe den größten Seeschiffen Zugang zur Stadt gewährt. Antwerpen ist 67 Kilom. vom Meer, 39 Kilom. von Brüssel entfernt. Canäle, deren zahlreiche auch die Stadt selbst durchschneiden, stellen Wasserverbindungen mit dem Rheine und mit der Maas her; außerdem ist Antwerpen durch Eisenbahnlinien nach allen Seiten hin mit Holland, Deutschland und dem übrigen Belgien in Verbindung gesetzt. Der commercielle Einfluß der Stadt, der ihr durch ihre ungewöhnlich günstige Lage, wie durch eine reiche handelsgeschichtliche Vergangenheit gewahrt ist, reicht weit

in's Innere Europas und in transatlantische Länder; der ruhmreiche Conkurrenzkampf, den sie seit Jahrhunderten mit den rivalisirenden Städten Brügge, Rotterdam und Amsterdam führt, ist heutzutage zu Gunsten Antwerpens entschieden. Die Schifffahrtsbewegung des Hafens von Antwerpen ergab im Jahre 1871 folgendes Resultat: Eingelaufen sind 4805 Schiffe mit 1.763200 Tonnen; ausgelaufen sind 4945 Schiffe mit 1.775750 T. Sehr beträchtlich ist namentlich der Transithandel Antwerpens. Die Stadt ist ein kolossales Waarenlager, von welchem aus überseeische Stapelartikel nach den europäischen Binnenstädten vertheilt werden. Die wichtigsten dieser Stapelartikel sind: Baumwolle, Wolle und Flachs, Edelmetalle, Häute und Leder, Zuder, Kaffee, Thee, Tabak, Indigo, Reis, Getreide, in den letzten Jahren besonders auch Petroleum. Die eigene Industrie der Stadt ist bedeutend in Tuch, Zwirn, Leder, Seiden- und Baumwollwaaren, Spitzen, Wachstuch, Bleichen und Färbereien, Zuckerraffinerie, Diamantschleiferei, Gold- und Silberwaaren, Tapeten, Bleiweiß; sehr beträchtlich der Schiffbau. Unter den Förderungsmitteln des Handels und Verkehrs sind zu erwähnen: die älteste Börse in Europa, mehrere bedeutende Asscuranzinstitute, Banken und Handelsgesellschaften, regelmäßige Dampfeschifffahrtscourse nach den wichtigsten Häfen der Nordsee, des mittelländischen Meeres und atlantischen Oceans (s. Seite 21), endlich die großartigen Docks, von welchen 2, das Grand Bassin und das Petit Bassin durch Napoleon I. angelegt wurden und 340 Schiffe mittlerer Größe fassen. Die neueren Docks (Bassin du Rattendyk, Bassin au Bois, Bassin de la Campine, Bassin du Canal) bieten ungleich größere Räume. Diese Docks sind 10 Meter tief, durch Schleusen mit der Schelde verbunden und umgeben von Magazinen, Kaufhallen und Packhäusern.

Außer Antwerpen sind im Arrondissement noch zu nennen:

Borgerhout (Teppich- und Tabakfabriken, Färberei und Bleicherei), Berchem (Seinenindustrie), Deuerne (Teppichfabriken), Mergem (Seiden- und Wollindustrie), Conlich (Eisenbahnstation), Boom an der Rupel (Schiffbau), Hemigem (Seinenindustrie), Enkeren (Eisenbahnstation), Capellen (Bergleichen), Brecht (Weberei), Calmpthout (Eisenbahnstation, Weberei), Eischen (Eisenbahnstation).

2. Arrondissement Mecheln. Wichtigste Stadt Mecheln (Malines) mit 35529 Einw., in fruchtbarer flacher Gegend an der Dyle und dem Löwen-Antwepener Canal, zugleich ein Hauptknotenpunkt des belgischen Eisenbahnnetzes, 24 Kilom. nordöstlich von Brüssel. Mecheln hat eine lebhafteste Industrie: Flachs- und Hanfspinnerei, Fabrikation von wollenen Decken, Spitzen, Seidenwaaren, Tapeten, Hüten, Stärke, Nadeln, Kupferschmelze, Lohgerberei, große Staatsbahnwerkstätten, drei Jahrmärkte.

Außerdem sind noch erwähnenswerth:

Willebroek an der Vereinigung des Canals von Brüssel mit der Rupel, mit 1 Jahrmakt;

Puers, mit Weberei, Delfabrik, Jahrmärkten;

Bornhem, unfern der Schelde, mit Jahrmärkten, Weberei von Segel- und Sackleinwand;

Hingene, mit Weberei und Brauerei;

St. Amand, dergleichen;

Pier (Pierre), Eisenbahnnotenpunkt am Zusammenfluß der Kleinen und Großen Nethe, mit 2 Jahrmärkten; Industrie in Seidenmaaren, Spitzen, Schuhwaaren, Stickeri, Lohgerberei, Salzfiederei zc. 15043 Einw.;

Beclaer, Weberei und Jahrmärkte;

Heyst op den Berg, mit Weberei und Mühlen; in der Nähe eine große Armencolonie;

Putte, mit Jahrmarkt, Weberei zc.;

Voisshot, Eisenbahnstation, mit Jahrmärkten;

Düffel, mit Fabrication von Wollstoffen, Jahrmarkt;

Wavre=St. Catherine, Weberei;

Wavre=Notre Dame, Weberei, Jahrmarkt;

Koningshoydt, Weberei.

3. Arrondissement Turnhout. Hauptort Turnhout mit 13723 Einw., 78 Kilom. nordöstlich von Brüssel, in der Campine, Eisenbahnstation, Baumwoll-, Flachs- und Hanfweberei, Papierfabrication, Gerberei, Spitzenklöppelei, Färberei und Bleicherei.

Gheel, mit berühmter Irrenanstalt, Spitzenfabrication und Weberei, 11260 Einw.;

Moll, mit Jahrmärkten, Tuchmacherei, Spitzenfabrication und Gerberei;

Herenthals, Eisenbahnstation an der kleinen Nethe, mit Woll- und Spitzenindustrie;

Tielen, Eisenbahnstation;

Herenthout, mit 2 Jahrmärkten;

Oelen, Jahrmarkt;

Westerloo, mit Weberei. 2 Jahrmärkte;

Arendond, Strumpfwirkerei;

Nethy, 2 Jahrmärkte;

Hoogstraeten, Jahrmärkte, Weberei im Armenhause.

### III. Provinz Ostflandern.

1. Arrondissement Gent. Wichtigste Stadt Gent (Gand) mit 116,693 Einw. an der Schelde, befestigt, auf 25 durch zahlreiche Brücken verbundenen Inseln erbaut und durch den Canal von Terneuzen mit dem Meere verbunden, 55 Kilom. nordwestlich von Brüssel, hochberühmt schon seit den Tagen des 15. Jahrhunderts durch ihre Industrie und ihren Handel. Gent ist eine der schönsten und größten belgischen Städte; jetzt noch der erste Platz des Landes für Leder und Baumwollenzeuge; daneben auch lebhafte Industrie in Spitzen und Leinenwaaren, Leinen- und Kattundruderei, Gerberei, Brauerei, Schiffbau, in Papier, Zucker, Tabak, Seife, Bleiweiß, Fayence, Leim, Wollkrägen, Wachs- tuch, Spiellarten, Stednadeln, Treffen, Tabakspfeifen, Wachsalichtern, Kupfer- schmelze und Maschinenfabrication. Starker Handel in Leder und Baumwoll- zeugen, in Flachs, Hanf, Klee- und Rübsaat, Getreide, Tabak und Krapp; namentlich in Blumen und Pflanzen (400 Treibhäuser); Eisenbahnnotenpunkt.

Ledeberg, mit Baumwollspinnerei, Eisengießerei, Bleiweißfabrik, Jahrmarkt;

Tronchiennes, Eisenbahnstation mit Jahrmärkten;

Destelbergen, Spitzenfabrication, Jahrmärkte;

- Heusden, Fabrication gemischter Producte;  
 Geeloo, Eisenbahnknotenpunkt an der kanalisirten Lieve, Industrie in Spizen,  
 Woll- und Baumwollgeweben, Flachsspinnerei, Leinweberei, 2 Jahrmärkte;  
 Waldegem, mit Spizen- und Holzschuhfabrication;  
 Adegem, Eisenbahnstation, Spizenindustrie;  
 Dosterzeele, Holzschuhfabrication;  
 Meirelbeke, mit Jahrmarkt;  
 Baelegem, Holzschuhfabrication;  
 Melle, Eisenbahnstation, Baumwoll- und Spizenindustrie;  
 Sabere, Eisenbahnstation, 2 Jahrmärkte;  
 Revele, 2 Jahrmärkte, Spizenfabrication;  
 Aeltre, Eisenbahnstation mit 3 Jahrmärkten, Handel;  
 Vooterhulle, Oelfabrication;  
 Hansbeke, Eisenbahnstation, Holzschuhfabrication;  
 Landegem, Eisenbahnstation, Spizenfabrication, 2 Jahrmärkte;  
 Somergem, Spizenindustrie, Baumwoll- und Leinenindustrie, 2  
 Jahrmärkte;  
 Anesselaere, Spizenfabrication, 2 Jahrmärkte;  
 Urjel, dergleichen;  
 Meerendré, Holzschuhfabrication;  
 Bellem, Segeltuch und Spizenfabrication, Jahrmarkt;  
 Loochristy, Spizen und Holzschuhe, Jahrmarkt;  
 Moerbeke, Thonwaaren;  
 Wachtebeke, Spizen;  
 Wynkel, Stärkfabrication;  
 Grunshautem, 3 Jahrmärkte;  
 Dujffe, 2 Jahrmärkte;  
 Synnem, Eisenbahnstation, Korbflechterei, Jahrmarkt;  
 Deynze, Eisenbahnstation, Industrie in Spizen, Stärke und Holz-  
 schuhen, 3 Jahrmärkte;  
 Machelen, Eisenbahnstation, Spizenindustrie, Jahrmärkte;  
 Dijene, Eisenbahnstation, Spizenindustrie, Baumwollspinnerei;  
 Capryde, Spizen, Sack- und Segelleinwandweberei, Jahrmärkte;  
 Baisvelde, Spizen, Jahrmarkt;  
 Lembeke, Spizen;  
 Waterbliet, Jahrmarkt;  
 Everghem, Eisenbahnstation, Fabrication von Baumwollzeugen und  
 Spizen, Jahrmarkt;  
 Dostader, Oelfabrication, Jahrmärkte;  
 Wondelgem, Eisenbahnstation;  
 Nazareth, Spizen- und Holzschuhfabrication, Jahrmärkte;  
 Swynaerde, Spizenfabrication;  
 Assenede, dergleichen;  
 Ervelde, dergleichen, 2 Jahrmärkte;  
 Waerschott, Eisenbahnstation, Flachspinnerei und Baumwollspinnerei, Spizen-  
 fabrication, Leinenweberei, 2 Jahrmärkte;  
 Sleydinge, Leinenindustrie, 2 Jahrmärkte.

2. Arrondissement Termonde. Wichtigste Stadt ist Dendermonde (Termonde), 29 Kilom. nordwestlich von Brüssel, am Einfluß der Dender in die Schelde, befestigt, Eisenbahnknotenpunkt, mit Industrie in Baumwollwaaren, Spizen, Delfabrikation, Rattundruckerei. Der Handel befaßt sich vorzugsweise mit Getreide, Hanf und Flachs und wird gefördert durch einen Seehafen und 2 Jahrmärkte. In der Umgegend wird der feinste Flachs von ganz Flandern erzeugt.

Nennenswerth sind noch:

Buggenhout, Eisenbahnstation mit Spizenfabrikation;

Baesrode, Schiffbau, Jahrmart;

Saint-Gilles-lez-Termonde, Fabrikation von Baumwolldecken;

Audegem, Eisenbahnstation, Delfabrikation;

St. Nicolaß, mit 23388 Einw., Eisenbahnstation, lebhafteste Industrie in Baumwoll- und Wollzeugen, Spizen, Nähadeln, Thonwaaren; Handel mit Getreide, Flachs, Kleeaat und Leinwand, Jahrmärkte;

Sinay, Baumwollzeugfabrikation, Jahrmart;

Kalk (Moss), befestigte Stadt an der Dender, mit 18978 Einw., Eisenbahnstation, lebhafteste Industrie in Flachs- und Baumwollspinnerei, Leinweberei, Spizen, Rattundruck, Seidentwaaren, Schiffahrt und Handel, letzterer namentlich in Getreide und Hopfen bedeutend.

Lede, Eisenbahnstation, Spizenfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Wichelen, Eisenbahnstation, Jahrmart;

Moorssel, Spizenfabrikation;

Meire, Spizenfabrikation und Leinweberei;

Nieuwerkerken, Spizen- und Posamentierwaarenindustrie;

St.-Gilles-Waes, Holzschuhfabrikation, Jahrmart;

Stefene, Stärkfabrikation, Thonwaaren zc., Jahrmart;

Bracene, Spizen- und Holzschuhfabrikation, Jahrmart;

Nieuwerkerken, Spizen- und Holzschuhfabrikation, Eisenbahnstation;

Wetteren, Stadt an der Schelde, Eisenbahnstation, Spizen-, Delf- und Pulverfabrikation, Musterwerkstätten für Weberei, Handel, Jahrmärkte;

Calden, Spizenindustrie, Leinweberei, Jahrmart;

Laerne, Spizen, Jahrmärkte;

Schellebelle, Jahrmärkte;

Tamise, an der Schelde, Flachs- und Baumwollspinnerei, Segelleinwandweberei, Salzfiederei, Holzschuhfabrikation, Jahrmart;

Küpelmonde, an der Schelde, Spizenfabrikation, Seefischerei;

Cruybeke, Holzschuhfabrikation, Jahrmart;

Haesdonck, Siamoise- und Holzschuhfabrikation;

Beveren, Eisenbahnstation, Spizen- und Holzschuhfabrikation, Leinen- und Baumwollweberei, Jahrmart;

Melsele, Spizen- und Holzschuhfabrikation;

Kieldrecht, Spizenfabrikation, Jahrmart;

Calloo, Spizenfabrikation, Stickerie, Jahrmart;

Zwyndrecht, Eisenbahnstation, Jahrmart;

Lokeren, im Waeslande, Eisenbahnstation an der canalisirten Durme, mit berühmtem Flachsbaum, lebhafter Industrie in Baumwollstoffen, Leinen-

damast, Zwillich, Spitzen, Silberwaaren, Bleichen, Handel mit Landesprodukten und Leinwand, 16912 Einw.;

Egaerde, Spitzenfabrikation, Jahrmarkt;

Zele, Eisenbahnstation, Fabrikation von Dedern, Sack- und Segelleinwand und Stärke, 2 Jahrmärkte;

Verlaere, Seilerei, Packleinenweberei, Jahrmarkt;

Obermaire, 2 Jahrmärkte;

Hamme, Städtchen mit Spitzen-, Bänder- und Ligenfabrikation, Seilerei, Flachindustrie, Jahrmarkt;

Waesmünster, Fabrikation von Packleinen;

Moerzeke, Spitzen- und Flachindustrie, Jahrmarkt.

3. Arrondissement Audenarde. Hauptort Audenarde (Audenarde), befestigt, an der Schelde, 59 Kilom. westlich von Brüssel, Knotenpunkt von Eisenbahnen mit Spitzen- und Zwirnfabrikation, 3 Jahrmärkten.

Wortegem, Spitzen- und Holzschuhfabrikation;

Etichove, Eisenbahnstation;

Berchem, Sichorienfabrikation, 2 Jahrmärkten;

Gyne, Eisenbahnstation;

Kinoben, Eisenbahnstation an der Dender mit Zwirn- und Spitzenfabrikation;

Denderhautem an der Dender, mit Spinnerei und Spitzenfabrikation;

Denderwindese an der Dender, mit Spitzenindustrie;

Meerbeke, mit 2 Jahrmärkten;

Denderleeuw, kleiner aber wichtiger Eisenbahnknotenpunkt an der Dender, mit Spitzenfabrikation;

Grammont (Geerardsbergen, Geertsberge), Eisenbahnstation an der Dender mit Fabrikation von schwarzen Spitzen und Tischzeug, Jahrmärkten;

Herzele, Spitzen- und Holzschuhfabrikation, Jahrmärkte;

Erembodeghem, desgleichen;

Haeltert, desgleichen, dazu Spinnerei und Leinweberei;

Hautem-St. Lévin, Spitzen- und Holzschuhfabrikation;

Renay (Ronse), Städtchen mit Eisenbahnstation und lebhafter Industrie in Zwirn, Spitzen, Tuch, Wollzeug, 3 Jahrmärkte, 11844 Einw.;

Ruyen, Sichorienfabrikation, Jahrmarkt;

Sottegem, Spitzenfabrikation, 3 Jahrmärkte;

Belfique-Ruddershove, Spitzenfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Esche-St. Lévin, Holzschuhfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Audenhove-St. Marie, Spitzenfabrikation;

Nederbrakel, desgleichen.;

#### IV. Provinz Westflandern.

1. Arrondissement Brügge. Hauptstadt der Provinz ist Brügge (Bruges), mit 47205 Einw., 101 Kilom. nordwestlich von Brüssel, 14 Kilom. von der Nordseeküste entfernt, an den Kanälen nach Gent, Sluys, Ostende, Newport, Veurna und Ypern, Hauptknotenpunkt von Eisenbahnlinien. Wenn sich Brügge von jener glanzvollen Höhe, die es im 14. und 15. Jahrhundert als Hauptniederlage der Hanse behauptet hatte, seit der Veränderung der

großen Welthandelsstraßen mit dem Zeitalter der Entdeckungen sehr herabgekommen und namentlich von Antwerpen weit überflügelt worden ist und, wie wenig andere Städte Europa's, als eine Erinnerung vergangener Herrlichkeit erscheint mit ihren breiten Straßen und alterthümlichen Gebäuden, so regt sich doch auch in der Gegenwart noch industrielles und commercielles Leben fleißig. Die gewerbliche Thätigkeit beschäftigt sich mit der Erzeugung von Spizen, Leinwand, Damast, Baumwoll- und Wollstoffen, Leder, Tabak, Stärke, Seife, Stickerwaaren; Schiffbau wird lebhaft betrieben; der Handel beschäftigt sich namentlich mit Leinwand und Landesprodukten. Seeschiffe von 200—300 Tonnen Tragkraft können auf den Kanälen bis vor die Stadt gelangen, in deren Nachbarschaft der Hafen von Sluis (Schleufe) am Zwin liegt, mit Brügge durch einen Kanal verbunden. Eine Handelskammer, Schifffahrtsschule zc. dienen zur Förderung der commerciellen Interessen.

Sonst sind im Arrondissement noch zu nennen:

Dostcamp, Eisenbahnstation mit Spizenzfabrikation;

Beernem, ebenfalls Spizenzfabrikation;

Nedelem, mit 2 Jahrmärkten;

Blankenbergh, Eisenbahnstation an der Seeküste, Schiffbau, Seefischerei, Seebad, Seilerwaaren;

Heyst, Seefischerei und Seebad;

Noerkerke, mit 2 Jahrmärkten;

Thourout, Städtchen mit Eisenbahnstation, im Mittelalter sehr blühender Handel, jetzt noch Leinweberei, 2 Jahrmärkte;

Lichtervelde, Eisenbahnstation, mit Spizenzfabrikation und Weberei;

Rüddervoorde, Holzschuhmacherei;

Cortemarck, Eisenbahnstation, Spizenzfabrikation und Weberei;

Coudelaere, Weberei, Branntweinbrennerei, Calicot- und Siamoisefabrikation, Jahrmarkt;

Ichteghem, Flachsendustrie;

Mertrycke, Weberei;

Handzaeme, Eisenbahnstation, Weberei;

Ostende, Stadt und Festung am Einfluß der Gueule in die See, 16735 Einw. Ostende ist der zweite Seeplatz des Landes mit einem guten, jährlich von über 20000 Schiffen besuchten Hafen. In neuerer Zeit ist es namentlich der Silberlehr zwischen London und dem Continent, der Ostende starke Frequenz verschafft. Durch Kanäle ist Ostende mit Brügge, Gent, Neuport und Dünkirchen verbunden, zugleich Endstation zweier Bahnlilien. Die Stadt treibt Schiffbau, Seefischerei (Ostender Austern bilden einen bedeutenden Handelsartikel nach dem Innern des Continents), Seilerei, Handel, Dampfschiffahrtsunternehmungen (siehe oben); als Seebad hat Ostende in den letzten Jahrzehnten glänzenden Aufschwung genommen. Erwähnenswerth ist der 1500 Schritt lange, aus Steinblöcken erbaute Damm.

Ferner: Bredene, mit Weinschwarzfabrikation;

Ghistelles, mit 2 Jahrmärkten;

Erneghem, Spizenzfabrikation;

Thielt, altes Städtchen, mit 10177 Einw., Eisenbahnstation, Weberei, Leinen- und Delfabriken, 2 Jahrmärkte;



Bitthem, Ardohe, Runssede und Wynghene treiben Weberei; Schebezele und Coolscomp, Spizenzfabrikation und Weberei.

2. Arrondissement Cortryk. Hauptstadt des Arrondissements: Cortryk (Courtray) an der Dys, 90 Kilom. westlich von Brüssel, mit 23276 Einw., wichtiger Knotenpunkt des belgischen Eisenbahnnetzes, berühmt durch seine Tafelleinen, daneben auch Spizen-, Zwirn- und Sticereitwaaren, Woll- und Baumwollweberei, vorzügliche Bleichen; der Flachs aus der Umgegend ist sehr gesucht, der Handel in Flachs und Leinwaaren lebhaft, 3 Jahrmärkte.

Anseghem, mit Weberei und Jahrmärkten;

Lendelede, Spizenzfabrikation und Weberei;

Guerne, Flachsindustrie;

Hulste, Spizenzfabrikation und Weberei;

Mouscron (Moescroen), Eisenbahnstation an der Gränze gegen Frankreich, mit Baumwoll- und Wollindustrie, Jahrmarkt;

Dottignies, Woll- und Baumwollweberei, Baumwollspinnerei, 2 Jahrm.

St. Génois, Spizenzfabrikation, Weberei, 2 Jahrmärkte;

Bellegghem, Bergbau;

Kollegghem, Fabrikation halbwollener Zeuge;

Menin (Meenen), Festung an der Dys, Eisenbahnstation, Spizenzfabrikation, Baumwollweberei, Tabakfabrikation, Salinen;

Wewelghem, Spizenzfabrikation und Flachsindustrie;

Wedegghem, Weberei;

Lauwe, Weberei, Flachsindustrie;

Harlebeke, Eisenbahnstation an der Dys, Spizen- und Tabakfabrikation, Weberei, Jahrmarkt;

Waereghem, Eisenbahnstation, mit Spizen- und Zündholzfabrikation, Flachsindustrie und 3 Jahrmärkten;

Koulers (Kousselaer) an der Mandel, Eisenbahnstation, mit lebhafter Industrie in baumwollenen und halbleinernen Zeugen, Spizen, Cichorien und Flachs, Produktenhandel, 2 Jahrmärkte;

Kumbek, Weberei, Spizen- und Cichorienfabrikation;

Ingelmünster, Eisenbahnstation, Weberei, Spizen- und Oelfabrikation;

Iseghem an der Mandel, Eisenbahnstation, Zuderindustrie, Weberei, Schuhwaaren, 2 Jahrmärkte;

Meulebeke, Spizen- und Flachsindustrie, 2 Jahrmärkte;

Nerseele, Weberei;

Denterghem, Spizenzfabrikation, Handspinnerei, Weberei, 2 Jahrmärkte;

Abelghem, Weberei, Bergbau, 2 Jahrmärkte;

Heestert, Spizenzfabrikation;

Moorseele, Spizen- und Leinwandfabrikation;

Heule, Weberei;

Doffroosebeke, Spizenzfabrikation, Weberei;

Waden, Weberei, 2 Jahrmärkte.

3. Arrondissement Ypern. Wichtigster Platz ist Ypern (Ypres) am Yperle, 120 Kilom. westlich von Brüssel, stark besetzt, Eisenbahnstation. Die thätige Industrie der Stadt beschäftigt sich mit der Fabrikation von

Spigen, von leinenen, baumwollenen und wollenen Bändern und anderen Woll- und Baumwollwaaren. Doch ist sie nur mehr der Schatten früherer Herrlichkeit, denn im 13. Jahrhundert zählte sie 200000 Seelen und mehr als 4000 Webstühle, jetzt beträgt ihre Bevölkerung nur 16166 Einw.;

Langemarq, Spigenfabrikation, Leinweberei und Handel;

Blamertynghe, Flachsendustrie;

Wervicq, Gränzstädtchen am Oys, Eisenbahnstation, mit Flachsendustrie und Tabakindustrie, 1 Jahrmarkt;

Gheluwe, Flachsendustrie;

Comines, Eisenbahnstation an der Oys, mit Fabrikation von Zwirn und baumwollenen Bändern und Flachsbereitung;

Paschendaele, Eisenbahnstation und Leinweberei;

Moorslede, Leinweberei, Holzschuhfabrikation, 1 Jahrmarkt;

Westroosebete, Weberei;

Zonnebete, Leinweberei;

Dofnieuwkerke, Spigenfabrikation und Leinweberei;

Messines, 2 Jahrmärkte;

Warneton, Gränzfestung an der Oys, mit Tabakfabrikation;

Neuve Eglise, Tabakfabrikation;

Ploegsteert, mit 6 Jahrmärkten;

Hooglede, Spigenfabrikation, Leinweberei;

Staden, Spigenfabrikation;

Gits, Spigenfabrikation, Weberei;

Beveren, Spigen- und Schorrenfabrikation, Leinweberei;

Poperinghe, Städtchen mit Eisenbahnstation, Woll- und Tabakindustrie, Leinweberei, Hopfenbau, 4 Jahrmärkte, 10865 Einw.;

Reninghelst, Spigenfabrikation;

4. Arrondissement Beurne. Hauptort des Arrondissement ist Beurne (Furnes), Städtchen nahe an der Meeresküste, 142 Kilom. westlich von Brüssel, durch Kanäle mit Dünkirchen, Nieuport und Brügge verbunden, Eisenbahnstation. Die Industrie beschäftigt sich mit Seidenspinnerei, Spigenfabrikation, Leinweberei, der Handel mit Getreide, Butter und Käse, 3 Jahrmärkte.

Kleinere Plätze sind:

Alveringhem, mit 2 Jahrmärkten;

Dixmude (Dixmuiden), Eisenbahnstation an der Ozer, mit 5 Jahrmärkten, Butterhandel;

Merden, Spigenfabrikation und Weberei;

Clerden, Seilerei und Weberei;

Zarren, Eisenbahnstation, mit Spigenfabrikation und Weberei;

Rousbrügge-Haringhe, mit 4 Jahrmärkten;

Nieuport, kleine Festung an der Ozer (Oser),  $\frac{1}{2}$  Meile vom Meer entfernt, Eisenbahnenendpunkt und kleiner Seehafen, treibt Fischfang und Handel;

Rehem, Spigenfabrikation und Leinweberei.

#### V. Provinz Hennegau (franz. le Hainaut).

1. Arrondissement Mons. Mons (Bergen), ist Hauptstadt der Provinz, 56 Kilom. südwestlich von Brüssel, auf einer Anhöhe an der Trouille

und an Kanälen gelegen, welche nach der Schelde und nach Condé führen, befestigt, Eisenbahnnotenpunkt. 23128 Einw., Industrie in Zucker-, Seifen-, Tabak-, Spitzen-, Fayence- und Thonpfeifenfabrikation, Woll- und Baumwollspinnerei, Eisengießerei. In der Nähe die werthvollsten und ergiebigsten Steinkohlenreviere. Handel, Handelsgericht und Börse.

Kleinere Plätze sind:

Jemappes, mit 11405 Entw., Eisenbahnstation, Coaks-, Fayence- und Maschinenfabrikation, Steinkohlengruben;

Cuesmes, mit Steinkohlengruben;

Rimy-Maizières, mit Rübenzucker-, Cichorien- und Thonpfeifenfabrikation;

Obourg, Papierfabrikation;

Doussu, Eisenbahnstation, mit Steinkohlengruben, Rübenzucker- und Maschinenfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Quaregnon, mit Dampfmaschinenfabrikation und Kohlengruben;

Wasmes, Eisenbahnstation, mit Dampfmaschinenfabrikation und Kohlengruben, 2 Jahrmärkte;

Hornu, Dampfmaschinenfabrikation, Seilerei, Kohlengruben;

St. Ghislain an der Haine, Eisenbahnstation, mit Tabak- und Coaksfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Thulin, Rübenzuckerfabrikation, Wollspinnerei, Wollweberei;

Henfies, Dampfmaschinen- und Cichorienfabrikation;

Roelz, Tabakfabrikation, Jahrmärkte;

St. Vaast, Eisenbahnstation, mit Fayence- und Glasfabrikation, Salzfabrikation, Kohlengruben;

Houdeng-Aimeries, Kohlen- und Eisengruben, Drahtzieherei;

Haine-St. Paul, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Eisenblechfabrikation, Hammerwerk;

Strépy, Eisenbahnstation, mit Steinkohlengruben;

Casteau, Pulverfabrikation;

Bâturages, Maschinenfabrikation, Kohlengruben;

Frameries, Eisenbahnstation, Seilerei, Kohlengruben;

Doux, Gerberei, Kohlengruben, Jahrmärkte;

Clouges, Kohlengruben, Jahrmarkt;

Quiévrain, Rübenzucker- und Cichorienfabrikation, Jahrmarkt;

Roisin, Tabakfabrikation und Steinbrüche;

Soignies an der Senne, Baumaterialien, Jahrmärkte;

Braine le Comte, Eisenbahnstation, Baumwollspinnerei;

Ecaussinnes d'Eng'hien, Eisenbahnstation, Steinbrüche, Papierfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Leuz, Eisenbahnstation, Jahrmarkt;

Baudour, Fabrikation feuerfester Baumaterialien;

Herchies, Eisenbahnstation, Jahrmarkt;

Chèvres an der Dender, Eisenbahnstation, mit Jahrmarkt;

Eng'hien, Spitzen- und Cichorienfabrikation, 2 Jahrmärkte;

Steenkerque, Cichorienfabrikation, Leinwandbleichen, Steinbrüche;

Marcq, Weberei und Sülly, Cichorienfabrikation.

## 2. Arrondissement Charleroi.

Charleroi, Stadt und Festung an der Sambre und einem nach Brüssel führenden Kanal, 52 Kilom. südlich von Brüssel, mit 12150 Einw., Centrum einer der dichtesten Partien des belgischen Eisenbahnnetzes, mit lebhafter Industrie: Steinkohlengruben, Eisengießerei, Eisenwaaren, Maschinenfabrikation, Gasfabriken, sechzehntägige Messe im Juli. Die Umgebung der Stadt ist sehr gewerbefleißig.

Gilly, mit 15598 Einw., lebhafte Industrie in Dampfmaschinenfabrikation, Eisengießerei, Hohöfen, Pulverfabrikation, Steinkohlengruben;

Zumet, mit 15262 Einw., Glasfabrikation, Ketten- und Nagelschmieden, Kohlengruben;

Montignies sur Sambre, 10410 Einw., mit Steinkohlengruben und Hohöfen;

Châtelet an der Sambre, Eisenbahnstation, Steinkohlengruben, Thonwaaren, Jahrmärkte;

Rour, Steinkohlengruben, Ketten- und Nagelschmieden;

Dampremy, Kohlengruben, Glasfabrikation;

Marcinelle, Kohlengruben, Hohöfen, Eisengießerei, Pulverfabrikation, Jahrmarkt;

Lodelinsart, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Steinbrücke, Glasfabrikation, Ziegelöfen;

Mont-sur-Marchienne, Kohlengruben, Steinbrücke;

Couillet, Eisenbahnstation, sehr lebhafte Industriethätigkeit: Hohöfen, Eisengießerei, Drahtzieherei, Dampfmaschinenfabrikation;

Chatelineau, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Hohöfen, Drahtfabrikat.;

Farciennes, Eisenbahnstation, Kohlengruben;

Bouffiuoux, Eisenbahnstation, Hohöfen, Steinbrücke, Thonwaaren;

Pont de Loup, Kohlengruben;

Aiseau, Kohlengruben, Hohöfen, Spiegelglasfabrikation;

Fontaine l'Évêque, Kohlengruben, Steinbrücke, Eisenwaaren, Ketten- und Kupferschmieden;

Courcelles, Kohlengruben, Nagelschmieden, Weberei, Jahrmärkte;

Marchienne au Pont, Kohlengruben, Hohöfen, Drahtfabrikation;

Monceau sur Sambre, Kohlengruben, Hohöfen, Eisengießerei, Blechfabrikation;

Chapelle-lez-Herlaimont, Kohlengruben, Messerschmieden;

Trazegnies, Nagelschmieden, Wollweberei, Jahrmarkt;

Montignies le Tilleul, Kohlengruben, Steinbrücke, Drahtzieherei;

Forchies la Marche, Kohlengruben, Nagelschmieden;

Binche, Eisenbahnstation an der Haye, Spitzen- und Lederfabrikation, Jahrmärkte;

Morlanwelz, Kohlengruben, Hohöfen, Fabrikation mechanischer Schlösser, Drahtzieherei, Blechfabrikation;

Carnières, Schlosserei;

Haine St. Pierre, Glas- und Dampfmaschinenfabriken, Jahrmarkt;

Gosselies, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Nagelschmieden, Gerberei, Jahrmarkt;

Fleurus, Eisenbahnstation, Woll- und Baumwollweberei, Eichorienfabrikation, Kohlengruben, Jahrmärkte;

Ransart, Kohlengruben, Nagelschmieden;

Senefte, Eisenbahnstation, Eisengießerei, 3 Jahrmärkte;

Gouy le Piedon, Eisenbahnstation, Nagelschmieden;

Feluy, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Pappfabriken;

Pont à Cellès, Nagelschmieden;

Arquennes, Eisenbahnstation, Hohöfen, Baumaterialien;

Thuin an der Sambre, Eisenbahnstation, Hohöfen, Gerberei;

Lobbes, Eisenbahnstation, Fabrikation mechanischer Schlösser;

Chimay, Eisenbahnstation, Eisengruben und Eisenwerke;

Momignies, Strumpfwaren- und Holzschuhfabrikation;

Sivry, Kammgarnspinnerei, Strumpfwaren, Holzschuhe;

Beaumont, Wollweberei, Strumpfwirkeri, 24 Märkte;

Solre sur Sambre, Marmorerschleiferei.

3. Arrondissement Tournay.

Tournay (Doornyk) an der Schelde, 31531 Einw., besetzt, 81 Kilom. von Brüssel, Eisenbahnstation. Die Industrie liefert Teppiche, Porzellan- und Fayencewaaren, Woll- und Baumwollwaaren, Leinengarn und Leinwand, Strumpfwaren, Leder;

Antoing, an der Mündung des Kanals von Antoing, liefert Baumaterialien und Thonwaaren, zwei Jahrmärkte;

Rumes, Tabakfabrikation, Salzfabrikation, Ziegelfabrikation;

Peruwelz, Rübenzuckerfabrikation, Wollspinnerei, Gerberei, Nützensfabrikation;

Blaton, Eisenbahnstation, Baumaterialien, 2 Jahrmärkte;

Leuze an der Dender, Eisenbahnstation, Kammgarnspinnerei, Strumpfwaren, Oelmühlen;

Basècles, Eisenbahnstation, Marmor, Baumaterialien;

Lessines an der Dender, in der Nähe großer Waldungen, Eisenbahnstation, Zündhölzchen- und Eichorienfabrikation zc., Jahrmärkte;

Acren, Eisenbahnstation, Spizen- und Eichorienfabrikation, Weberei, Handspinnerei, 2 Jahrmärkte;

Biévène, Weberei, Jahrmärkte;

Chon, Spizenfabrikation;

Flobecq, Weberei, Handspinnerei zc., Jahrmärkte.

## VI. Provinz Namur.

1. Arrondissement Namur.

Namur (Namen), 23288 Einw., besetzte Provinzhauptstadt an der Mündung der Sambre in die Maas, im Mittelpunkte von 6 ausstrahlenden Bahnlinien, 62 Kilom. südöstlich von Brüssel. In der nächsten Umgebung finden sich Kohlen- und Eisenminen, Marmorbrüche; die Stadt selbst liefert Stahl- und Messingwaaren, Eisengußwaaren, berühmte Messerschmiedwaaren, Leder, Chemikalien.

Jambes, Eisenbahnstation, mit Tabak- und Baumwollenindustrie;

Marché les Dames, Eisenbahnstation mit Hohöfen;



St. Marc, mit Bleiminen, Bleigießerei, Gemischer Industrie;  
 Nivelais, Eisenbahnstation, mit Kohlengruben;  
 Floresse, Eisenbahnstation;  
 Tamines, Eisenbahnstation, mit Kohlengruben;  
 Ermeton, Hohofen, Marmorindustrie;  
 Gemblour, Eisenbahnstation, Messerwaaren, Leder, Salzfiederei, Jahr-  
 märkte;  
 Sombreffe, Holzschuhfabrikation, Leder, Jahrmärkte;  
 Velaine, Kohlengruben, Ziegelfabrikation;  
 Ligny, Eisenbahnstation, Eisenminen, Steinbrüche;  
 Andenne, Eisenbahnstation an der Maas, Papier-, Fayence- und Thon-  
 pfeifenfabrikation, feuerfeste Thonwaaren, Kohlengruben. Export von Pfeifen-  
 thon nach Holland;  
 Mozet, Kammgarnspinnerei, Steinbrüche;  
 Sclaye, Eisen-, Blei-, Thon- und Kohlengruben.

## 2. Arrondissement Dinant:

Dinant, 90 Kilom. südöstlich von Brüssel, Städtchen mit Eisenbahn-  
 station an der Maas, Papierfabrikation und Gerberei, Marmorbrüche, 10  
 Jahrmärkte;  
 Bouvignes, Eisenbahnstation mit Eisengießerei;  
 Anseremme, Hohofen und Drahtzieherei;  
 Ciney, Eisenbahnstation, Thonwaaren, 12 Jahrmärkte;  
 Walcourt, Eisenbahnstation;  
 Morialme, Eisenbahnstation, mit Eisenminen, Drahtfabrikation;  
 Yves-Gomezée, Hohöfen, Drahtfabrikation;  
 Couvin, Eisenbahnstation, Eisenminen, Hohöfen, Drahtfabrikation,  
 Spizgenfabrikation;  
 Mariembourg, Eisenbahnstation, mit Flachsendustrie;  
 Cul des Sarts, Kohlengruben;  
 Florennes, Eisenbahnstation, Drahtfabrikation, Jahrmärkte;  
 Gemelle, Eisenbahnstation, mit Steinbrüchen;  
 Philippeville, Eisenbahnstation, Jahrmärkte;  
 Cerfontaine, Eisenbahnstation, Spizgenfabrikation;  
 Roly und Jamiole, Eisenproduktion.

## VII. Provinz Luxemburg.

### 1. Arrondissement Arlon:

Arlon, Städtchen mit 5779 Einwo., an der Semoy, hoch gelegen, 190  
 Kilom. von Brüssel, eine der ältesten Städte des Landes, mit Eisenbahnstation,  
 Gerberei und Tabakfabrikation, Jahrmärkte;  
 Virton, Gerberei, Brauerei, Jahrmärkte;  
 St. Vêger, Papierfabrikation, Jahrmärkte;  
 Gérardville, Hohöfen, Drahtzieherei, Blechfabrikation, Hammerwerk,  
 Weberei;  
 Messancy, Eisenbahnstation, Weberei.

## 2. Arrondissement Neufchateau:

Neufchateau, 157 Kilom. südöstlich von Brüssel, Städtchen an der **Bierre** in den Ardennen, Eisenbahnstation, Gerberei und Schieferbrüche;

St. Hubert, Städtchen in den Ardennen, Eisenbahnstation, Gerberei, **Jahrmärkte**;

Bertrix, Weberei, Schieferbrüche, Jahrmärkte;

Vastogne, Gerberei, Jahrmärkte;

Bouillon, Städtchen an der Semoy, mit Schieferbrüchen, Eisen-**schmied**, 6 Jahrmärkten und dem Felsenschloß Gottfrieds von Bouillon;

Flamierge, Draht- und Blechfabrikation.

## 3. Arrondissement Marche:

Marche en Famenne, 109 Kilom. südöstlich von Brüssel, in der fruchtbaren Famenne gelegen, Eisenbahnstation, mit 12 Jahrmärkten, Getreidemühlen; Einwohnerzahl 2300.

Vielsalm, Eisenbahnstation, Gerberei, Schiefer- und Steinbrüche, **Jahrmärkte**.

## VIII. Provinz Lüttich.

## 1. Arrondissement Lüttich:

Lüttich (Liège), mit 101594 Einw., Festung, an der Maas, 96 Kilom. südöstlich von Brüssel, im Mittelpunkte mehrerer Eisenbahnlinien. Lüttich ist eine der industriellsten und thätigsten Städte des europäischen Continents, eine rastlos arbeitende Werkstätte. Die reichen und musterhaft betriebenen Kohlenlager der Gegend ziehen sich bis unter die Stadt, so daß Grubengänge unter den Straßen und der Maas liegen. Die Industrie beschäftigt sich mit der Fabrikation von Waffen, worin Lüttich unübertroffen ist, Geschützen, Maschinen, Eisenbahnschienen, Lokomotiven, Dampfbooten. Daneben bestehen großartige Blei- und Kupferschmelzen, Eisengießereien, Zink- und Blechhütten, Walzwerke. Rühmlichwerth ist auch die Industrie in Stahl-, Eisen-, Gold-, Silber- und Quincailleriewaaren, Nägeln, Nadeln, Werkzeugen, Tuch- und Baumwollwaaren, Flachsspinnerei, Leder, Papier, Glas, Krystall, Spiegeln, Wein, Bier, Branntwein, Del, Tabak, Eichorie zc. Der schwunghafte Handel befaßt sich mit dem Steinkohlenerport, mit den Fabrikaten der Gegend und der Stadt, mit Colonialwaaren und Landesprodukten.

Auch die ganze Umgegend der Stadt ist eine große klirrende Werkstatt, namentlich für Eisenindustrie, so:

Herstal an der Maas (Heimat Pipins), Eisenbahnstation, nahezu eine Arbeitervorstadt von Lüttich, mit Eisengießerei, Waffen- und Eisenwaarenfabrikation:

Griegnée, mit Kohlengruben, Blech- und Drahtfabrikation, Eisengießerei, Bau eiserner Schiffe;

Ans et Glain, Eisenbahnstation, mit Kohlengruben;

Tilieur, Eisenbahnstation, mit Eisenminen und Hochofen;

Jupille, Eisenbahnstation mit Kesselfabrikation;

St. Nicolas, Kohlengruben- und Waffenfabrikation;

Angleur, Zink- und Eisenhütten;

Bottem, Waffenfabrikation;

Jemeppe, Eisenbahnstation mit Kohlengruben;  
 Porion-Hozemont, Kohlengruben;  
 Flémalle Grande, Eisenbahnstation, Steinkohlengruben, Schleiffstein-  
 brücke;  
 Dologne aux Pierres, Kohlengruben, Zinkfabrikation;  
 Grâce-Berleur, Kohlengruben, Kesselschmieden;  
 Chotier, Kohlengruben, Thonpfeifenfabrikation;  
 Seraing, Dorf, an der Maas, mit 19414 Einw., Eisenbahnstation,  
 eine halbe Stunde von Lüttich. Seit 1816 mit den großartigen, von John  
 Cockerill gegründeten, jetzt einer Aktiengesellschaft gehörigen Fabrikanlagen, einem  
 der berühmtesten Etablissements der Welt. Auf einer Fläche von etwa 70  
 Morgen sind hier Steinkohlengruben, Hütten, Hochofen, Puddel-, Schweiß-,  
 Weiß- und Röstöfen, Schmiedefeuer, Messinggießerei, Dampfesselwerkstätten,  
 Werkstätten für Locomotidenbau und den Bau anderer Maschinen, Drehereien,  
 Tischlerwerkstätten, Zeichnungs- und Modelliräle. Gruben, Walzwerke, Siebe-  
 reien und mechanische Werkstätten sind durch Eisenbahnen verbunden und von  
 einem Wasserbeden, welches 50 große Maasschiffe fahrt, führt ein Kanal in  
 die Maas. In der Nähe befinden sich noch die großen Kohlengruben von  
 Espérance, die kolossale Glasfabrik von Val St. Lambert und die  
 Hochofen von St. Leffin.

Dugrée, Eisenbahnstation, mit Kohlengruben, Hochofen und Kessel-  
 schmieden;

Namet, Kohlengruben;

Fléron, Nagelschmieden;

Chenée, Eisenbahnstation, mit Blech- und Glasfabrik, Kesselschmieden;

Foret, Waffenschmieden, Wollindustrie;

Vaux sous Chèvremont, Metallplattmühlen, Draht- und Blechfabri-  
 kation, Eisengießerei, Kohlengruben;

Soumagne, Kohlengruben, Nagelschmieden;

Beyne-Heusay, Kohlengruben, Schraubenfabrikation;

Chaudfontaine, Eisenbahnstation, Waffenfabrikation, Draht- und Blech-  
 fabrikation;

Glons, Eisenbahnstation, Strohhutfabrikation;

Dalhem, Wollindustrie;

Wandre, Eisenbahnstation, Kohlengruben, Waffen- und Nagelschmieden;

Visé, Eisenbahnstation, an der Maas, Rübenzucker- und Strohhut-  
 fabrikation;

Cheratte, Kohlengruben, Waffen- und Tuchfabrikation;

Waremme, Eisenbahnstation mit 2 Jahrmärkten;

Aymaille, Eisenindustrie.

2. Arrondissement Verviers:

Verviers mit 32375 Einw., Stadt an der Vesdre, 127 Kilom. süd-  
 östlich von Brüssel, Eisenbahnstation. Besteht fast nur aus Fabrikgebäuden  
 und aus den Wohnungen der Arbeiter und Fabrikanten, ist Centrum der  
 großartigsten Tuch- und Kaschmir-Industrie des Continents. Es bestehen über  
 50 Tuchfabriken, viele Walkereien, über 30 Färbereien; der Produktionswerth  
 beträgt jährlich gegen 100 Mill. Fr.

Hodimont, Tuch- und Wollzeugfabrikation, Baumwoll- und Wollspinnerei,

Olne, Wollspinnerei, Tuch- und Wollzeugfabrikation;

Limburg, Städtchen an der Vesdre, mit Wollspinnerei, Tuch- und Wollzeugfabrikation, Jahrmart;

Dijon, Tuchfabrikation, Wollspinnerei, Färberei, Jahrmart;

Baelen, Eisenbahnstation, mit Wollspinnerei, Tuch-, Wollzeug- und Papierfabrikation, Jahrmart;

Jalhay, Wollspinnerei, Jahrmärkte;

Petit Rochain, Tuch- und Wollzeugfabrikation;

Spa, Eisenbahnstation, Fabrikation von Wollkragen und Spindeln, kleinen Holzwaaren, berühmt als Badeort;

Thug, Eisenbahnstation, mit Marmorbrüchen, Jahrmart;

Enjival, Eisenbahnstation, Jahrmart, Wollspinnerei, Tuch- und Wollweberei;

Pepinster, Eisenbahnnotenpunkt, wo sich die von Brüssel her kommende Linie nach Nordosten (Aachen) und nach Süden (Spaa und Luxemburg) verzweigt; Jahrmärkte;

Clermont, Tuchfabrikation, Jahrmärkte;

Stavelot, Leder- und Wollfabrikation, Jahrmärkte;

Herbe, Wollspinnerei, Holzschraubensfabrikation, Produktion von Limburger Käse;

Battice, Wollspinnerei und Weberei, Tuchfabrikation;

Thimister, dergleichen;

Das Arrondissement besteht vorzugsweise aus dem Thal der Vesdre, welche von der Hohen Venn her gegen die Maas zu strömt und sich sowohl durch Natur Schönheit, als auch durch großartige Eisenbahnbauten und gewerbliche Anlagen auszeichnet.

### 3. Arrondissement Huy:

Huy, befestigtes Städtchen an der Mündung des Hoyoux in die Maas, 86 Kilom. südöstlich von Brüssel, 11055 Einw., Eisenbahnstation, mit Kohlen-, Eisen- und Zinkgruben, Eisengießerei, Papier- und Eisenblechfabrikation, Jahrmärkten;

Marchin, Drahtfabrikation, Eisengießerei, Papierfabrikation;

Amay, Eisenbahnstation, Maanhütten, 2 Jahrmärkte;

Antheit, Kohlengruben, Blei-, Zink- und Eisenminen, Zinkfabrikation;

Comblain au Pont, mit Steinbrüchen, Mineralgruben, Jahrmart;

St. Georges, Steinkohlengruben;

Villars le Bouillet, dergleichen;

Landen, Eisenbahnstation;

Héron, Eisen- und Kohlenminen;

Seilles, Eisenbahnstation, mit Steinbrüchen und Eisenminen.

## IX. Provinz Limburg.

### 1. Arrondissement Hasselt:

Hasselt, Städtchen an der Demer, 77 Kilometer östlich von Brüssel,

10448 Einw., Knotenpunkt von Bahnlmnen; Gerberei, Ziegelbrennerei, Branntweinbrennerei, Jahrmärkte;

Diepenbeek, Eisenbahnstation, Jahrmarkt;

St. Trond, Städtchen mit 11260 Einw., Eisenbahnstation, Rübenzuckerfabrikation, Branntweinbrennerei, Spizenfabrikation.

## 2. Arrondissement Tongern:

Tongern, sehr altes Städtchen an der Geer (Jaer), 83 Kilom. östlich von Brüssel, Eisenbahnstation mit Gerberei, Ziegelbrennerei, Jahrmärkten;

Bilsen, Eisenbahnstation an der Demer, mit 2 Jahrmärkten;

Hoesselt, Alken, Lanaeken, Eisenbahnstationen, mit Jahrmärkten;

Maesjerd an der Maas, Papier- und Thonpfeifenfabrikation, Gerberei, Weberei, Jahrmärkte;

Beckheim, Leinen- und Wollweberei, Wollspinnerei.

## Das europäische Frankreich.

Lage, Gränzen, Eintheilung. Das Gebiet der französischen Republik umfaßt jetzt in Europa noch 528576 □ Kilom. (9587 geogr. □ Meilen). Die allgemeine Weltlage des Gebiets ist ausgezeichnet: der britisch-französische Kanal im Norden ermöglicht die leichte Seeverbindung mit ganz Nordeuropa; der atlantische Ocean im Westen weist das Land naturgemäß mit einem Theile seines Verkehrslebens nach den transoceanischen Ländern; das mittelländische Meer im Süden sichert die regste und gefahrlose Verbindung mit ganz Südeuropa, mit Vorderasien und Nordafrika und — durch den Kanal von Suez — auch mit den süd- und ostasiatischen Küsten. Die festländischen Nachbarn sind im Osten hochentwickelte Kulturvölker: Belgien, Deutschland, die Schweiz und Italien, im Südwesten haben die hochaufragenden Pyrenäen eine merkwürdige natürliche Gränze gegen Spanien gebildet. Im Ganzen sind Lage und Gränzverhältnisse sehr glückliche zu nennen; die Größe des Gebiets sichert seinem Volke stets einen der ersten Plätze unter den großen Kulturvölkern der Welt.

Das europäische Frankreich enthält jetzt 86 Departements (vor dem Kriege von 1870 waren es 89), welche in 362 Arrondissements abgetheilt sind und 35989 Gemeinden enthalten.

Horizontalgliederung. Die Horizontalgliederung zeigt eine ziemlich regelmäßige und zusammenhängende Gestalt des Territoriums, welches erst, wenn man in Einzelheiten eingeht, zahlreiche Einschnitte, Ausbuchtungen und insulare Erclaven zeigt.



Die beiden großen Halbinseln des Landes, die von Cotentin und jene der Bretagne strecken sich, nach England hinüberschauend, gegen den stark frequenten Kanal aus, indem sie den Busen von St. Michel einschließen. Aber auch die Ausbiegung des Landes nach Norden, welche in ihrer Fortsetzung als belgische Küste verläuft, schließt mit der Halbinsel Cotentin eine große offene Bucht ein, in der die Seine sich ergießt. Und diese Bucht ist für das commercielle Leben Frankreichs wichtiger, als die westlichere, weil sie der englischen Küste gerade gegenüberliegt und ebenso den Seeverkehr mit England und dem übrigen Nordeuropa, als auch jenen mit dem atlantischen Ocean trägt. Im Pas de Calais bildet Cap Gris Nez, in Cotentin Cap de la Hague, in der bretonischen Halbinsel die Pointe St. Matthieu die hervorragendste Landmarken. Jeder der drei großen Vorsprünge des französischen Gebiets hat einen wichtigen Seehafen: der nördliche Calais, der mittlere Cherbourg, der westliche Brest und auch in der Tiefe der beiden großen Buchten liegen wichtige Seehäfen: Havre und St. Malo. Die bretonische Halbinsel mit ihren zahlreichen Vorsprüngen, Einbuchtungen, vorgeschobenen Eilanden und Passagen bietet der Schifffahrt manchen Zufluchtsort gegen die Gewalt der atlantischen Wogen, aber auch manche Schwierigkeit; vertrauensvoller hat sich die Schifffahrt deßhalb noch weiter südlich in die Loiremündung bei St. Nazaire und Nantes gezogen. Auch die hierauf folgenden Buchten boten keinen so ergiebigen Schutz, als die weiter südlich zum Meeresarm erweiterte Mündung der Gironde, die durch einen ganzen Landstrich, der gleichsam einen Damm gegen die oceanischen Gefahren bildet, geschützt, in ihrem Hintergrunde das reiche Bordeaux erstehen ließ. Südlicher noch strecken sich die Sandstrecken ohne Gliederung entlang, an welche die wilde Brandung der Bai von Biskaya schlägt.

Die Inseln des Kanals wie jene des atlantischen Oceans sind nicht von commercieller Bedeutung. Manche davon sind bewohnt, manche nackte Klippen, so die Rochers du Calvados. Im Meerbusen zwischen der Halbinsel Cotentin und dem bretonischen Landvorsprung liegen die zu England gehörenden normannischen Inseln, weiterhin an der Küste der Bretagne zahlreiche kleine Inselchen, die mitunter die Schifffahrt erschweren; ganz im Westen Quessant. Weiter nach Süden folgen die besetzte Insel Belle Ile, die Gruppe La Blanche, die Inseln Dieu, Ré und Oleron.

Die Küste des mittelländischen Meeres bildet in der Hauptsache nur einen einzigen großen Golf, den von Marseille (G. de Lion) mit den Rhonemündungen. Im Westen beginnt diese Küste mit dem Cap Cerbere an der spanischen Gränze und zeigt zunächst eine Kette von Küstenseen (Lacs), dort Etangs genannt, die theilweise unter einander in Verbindung stehen. Inmitten des Golfs zeigt sich eine kleinere Bucht, jene von Nîmes Mortes, weiterhin östlich das ausgedehnte Rhonedelta (Bouches du Rhône) mit Strandseen, Baien und vortretenden Landspitzen. Noch weiter östlich beginnt die Bai, in deren Hintergrund Marseille liegt, in ihr mehrere Landspitzen, die eine gewisse Bedeutung für die Schifffahrt haben und einige kleine Inselchen (Matonneau zc.); südöstlich von Toulon noch die Inseln d'Hyères.

Die Insel Corsica ist im Westen reich ausgebuchtet, erwähnenswerth hier

der Golf von Ajaccio, im Süden die Straße von Bonifacio, welche Corsica von Sardinien trennt.

**Verticalgliederung.** Die Höhen- und Oberflächentverhältnisse Frankreichs sind sehr günstig. Das Land besitzt hinreichende Massen von Gebirgen, um ausgedehnten Stromsystemen Nahrung und Richtung zu geben und doch nicht so viel, daß der Verkehr dadurch gehindert wäre. In der Hauptsache ist der Süden und der Osten gebirgig, der Norden und der Westen flach; eigentliche Ebenen sind mit geringen Ausnahmen nicht vorhanden, sondern selbst im Tieflande ist der Boden wellenförmig. Die bedeutendsten Ebenen sind in Lothringen, in Burgund, im Westen der Gironde und an der unteren Seine und Loire. Hochebenen sind eigentlich nicht vorhanden, obgleich das Plateau von Langres manchmal als solche bezeichnet wird.

Die Gebirgserhebungen Frankreichs zerfallen in folgende 5 Gruppen:

1. Die Gruppe der Alpen im Südosten, durch die Rhone von dem übrigen Frankreich getrennt, vom Genfer See bis zum mittelländischen Meer verzweigt. Von den penninischen Alpen, der Montblancgruppe, südlich, häufig als Träger der französisch-italienischen Gränze, ziehen sich die grajischen Alpen mit den Uebergängen des Mont Genis und des kleinen St. Bernhard (2065, resp. 3000 Meter); noch südlicher die cottiſchen Alpen ohne nennenswerthe Uebergänge. Sie enden mit dem Monte Viso, wo die Seealpen beginnen mit den Uebergangspunkten des Col d'Agnello (3245 Meter) und Col de Tende (1795 Meter, auf italienischem Gebiet). Außer diesen Gruppen gehören aber zum Alpengebiet Frankreichs auch noch das Gebirgsland von Obersavoyen, welches im Westen und Nordwesten den penninischen Alpen vorgelagert ist, dann die Alpen der Dauphiné, ein westliches Parallelgebirge der cottiſchen Alpen, endlich die verschiedenen Abzweigungen der Seealpen (Basses Alpes, Esterelgebirge, Monts des Maures, M. Bevrour, M. St. Victoire u.).

2. Die Gruppe der Pyrenäen im Süden. Von ihr gehört der nördliche Abhang Frankreich an, da die Gränze zwischen Frankreich und Spanien annähernd mit der Wasserscheide der spanischen und der französischen Gewässer zusammenfällt. Der französische Abhang der Pyrenäen ist zwar in seinen Formen mannigfacher, als der spanische, sendet aber doch nur wenige Ausläufer nach Norden. Sie zerfallen in eine westliche, eine östliche und eine centrale Gruppe. Letztere ist die höchste, in ihr erhebt sich der Bignemale zu 3298 Meter. Die Pyrenäen erreichen zwar mit ihren Gipfeln bei weitem nicht die Höhen der Alpen, sind aber für den Verkehr kein geringeres Hinderniß, da ihre Pässe im Verhältnisse zu den Gipfeln ungewöhnlich hoch und beschwerlich sind. Die berühmtesten unter diesen Pässen sind der Col von Roncevaux, der Col de St. Jean de Luz, über welchen die Straße von Bayonne nach Madrid führt, dann die Pässe: Port de Gabarnie, Port d'Estaubé und Port Vinède.

3. Die Centralgruppe oder Cevennen. Sie bilden die eigentliche Hauptwasserscheide zwischen dem atlantischen Ocean und dem mittelländischen Meere und bestehen aus mehreren Einzelketten, die gesonderte Namen führen und sich aus den Küstenniederungen des südlichen Golfes und vom Canal von Languedoc her in nordöstlicher Richtung bis zum Mont Pilat erstrecken.

Im Südosten beginnt die Gruppe mit den 60 Kilom. langen Montagnes noires bei Castelnau-dary und streicht nach Nordosten hin; dann folgen die Gebaudan-Berge bis zu den Bergen von La Lozère; sie bilden den Mittelpunkt der südlichen Cevennen. Nördlich von den Bergen von La Lozère streichen die Ketten der nördlichen Cevennen, dort ist der Plomb du Cantal ein wichtiger Gebirgsknoten in der Auvergne. Die Gebirge der Auvergne ziehen sich von da nordwärts bis zum Mont Dore, wo der Puy de Saucy der höchste Punkt Centralfrankreichs ist (1864 Meter). Die nördlichen Ketten der Cevennen verzweigen sich mannigfach und senken sich nach Westen und Norden hin gegen das Becken der Loire und gegen den Canal du Centre, nördlich dessen noch die Côte d'or und die Berge von Morvan sich erheben.

Der Einfluß, welchen diese centrale Gebirgsgruppe auf das wirtschaftliche und politische Leben Frankreichs genommen hat, wird meistens unterschätzt, ist aber nicht gering. Denn das Gebirge ist nicht hoch genug, um als unüberwindliche Scheidemauer zwischen den Norden und den Süden, den Osten und den Westen Frankreichs zu treten und doch ist seine Massentwicklung groß genug, um als entscheidender Factor Gruppen des wirtschaftlichen und Volkslebens bilden zu helfen. Die Cevennen geben den Wasseradern Frankreichs eine bestimmte Form; sie unterbrechen den landwirtschaftlichen und industriellen Charakter des ganzen Wirtschaftsgebietes von Frankreich durch ihre hohen Weidestrecken, ihre Waldungen und mineralischen Lagerstätten.

4. Die Gebirgsgruppen von Ostfrankreich. Das östliche Frankreich weist keine einheitliche Gebirgsgruppe auf, sondern mehrere kleinere. Zunächst den Alpen in der Richtung von Südwest nach Nordost läuft der Jura, von Westen her aus dem Hügelland der Saone ansteigend, in mehreren Parallellketten und in einer mittleren Höhe von (in Frankreich) circa 1400 Meter. — Seine Hochflächen sind steril, aber mineralische Schätze lassen auf ihnen eine sehr gewerblustige Bevölkerung ihren Erwerb finden.

Eine Gebirgseintiefung zwischen Mühlhausen und Montbeliard trennt den Jura von den Vogesen (Vosges), einem Massengebirge, das im Westen von dem Plateau von Langres und dem lothringischen Plateaulande sacht ansteigt.

Zu den Gebirgen Ostfrankreichs gehört endlich noch ein kleiner Theil — der südwestliche Abfall — der Ardennen.

5. Die Erhebungen im nordwestlichen Frankreich — denn eine Gebirgsgruppe verdienen sie kaum genannt zu werden — sind unbedeutend: niedrige Hügelreihen, welche das Gerüste der normannischen und der bretagnischen Halbinsel bilden, vom übrigen Frankreich getrennt durch das Thal der unteren Loire.

Bewässerung. Die Gewässer Frankreichs gehören hauptsächlich vier großen Stromgebieten an: dem der Seine, der Loire, der Garonne und der Rhone. Neben diesen Hauptströmen sind nur noch unbedeutende Küstenflüsse, sowie die mit ihren Mündungen nicht mehr Frankreich angehörenden Flüsse Maas und Schelde zu nennen. 1. Die Seine entspringt auf der Côte d'or und fließt in vielen Windungen von Südost gegen Nordwest. Ihr ganzes Stromgebiet wird auf 1240 □ Meilen berechnet, ist durchwegs fruchtbar und gut

angebaut, nur durch niedrige Bänke von den benachbarten Stromgebieten getrennt. Schiffbar wird die Seine bei Véron und mündet bei Havre. Die Länge ihres ganzen Laufes beträgt 640 Kilom., wovon 554 Kilom. schiffbar. Wichtigere Nebenläufe der Seine sind von der linken Seite: a) Die Nonne, im Morvan-Gebirge entspringend, ergießt sich in die Seine bei Monteroaun. Von ihrer Gesamtlänge zu 200 Kilom. sind 119 Kilom., von Auxerre abwärts, schiffbar. b) Die Eure, auf den Hügeln der Normandie entspringend, mündet in die Seine bei Pont de l'Arche und ist 80 Kilom., von St. George bis zu ihrer Mündung, schiffbar. Von rechts fließen der Seine zu c) die Aube, 44 Kilom. weit schiffbar. d) Die Marne, im Plateau von Langres entspringend, hat eine Gesamtlänge von gegen 400 Kilom., wovon 364 schiffbar sind und fällt bei Afort oberhalb Paris in die Seine. e) Die Oise hat ihren Ursprung in den Ardennen und ergießt sich bei Conflans in die Seine. 55 Kilom. ihres Laufes sind schiffbar, 105 weitere Kilom. kanalisiert. Sie hat wieder einen wichtigen Nebenfluß in der Aisne, welche, theilweise kanalisiert, 118 Kilom. schiffbar ist.

Den Uebergang vom Gebiete der Seine zu dem der Loire bilden an der Küste einige kleine Flüsse: a) Die Touques fällt bei Pont l'Évêque in's Meer; schiffbar ist sie von Lisieux an, etwa 30 Kilom. b) Die Orne bildet den Hafen von Caen, von wo sie durch einen Canal schiffbar gemacht ist. c) Die Vire, bei Ifigny mündend, ist 24 Kilom. schiffbar. d) Der Aulne, schon dem atlantischen Ocean zufließend, mündet bei Brest und ist von Chateaulin ab schiffbar. e) Die Vilaine entspringt auf den Hügeln von Fougères und mündet bei Roche-Bernard in's Meer, 141 Kilom. schiffbar. 2. Die Loire entspringt auf dem Gebirge des Jura. Ihr Stromgebiet ist im Süden durch die Ebenen begränzt, im Norden durch niedrige Hügel. Bei St. Lambert wird sie schiffbar, weiter unterhalb aber durch enge Thalwände zum reißenden Bergstrom zusammengedrängt bis Roanne. Bei Gien wendet sie sich in großen Bogen nach Westen und fließt ruhig durch die Ebenen Westfrankreichs, um sich bei St. Nazaire in den Ocean zu ergießen. Von ihrem Gesamtlause zu 1100 Kilom. sind 822 schiffbar.

Wichtigere Nebenflüsse der Loire sind von links: a) Allier. Auf den Bergen von Lozère entspringend, wird er bei Brioude schiffbar und fließt nach einem Laufe von 370 Kilom. bei Nevers in die Loire. Schiffbar ist er von Fontanes abwärts in einer Länge von 245 Kilom. b) Der Loiret, welcher bei Orleans in die Loire mündet, ist 4 Kilom. weit schiffbar, der c) Cher, bei Tours mündend, 350 Kilom. lang, 197 schiffbar. d) Die Bièvre, 380 Kilom. lang, 75 schiffbar. e) Die Loue, bei Saumur mündend, 23 Kilom. schiffbar. f) Die Sèvre-Nantaise, 21 Kilom. weit schiffbar. g) Der Arroux, 20 Kilom. weit schiffbar. h) Die Maine (weiter aufwärts Mayenne genannt), 190 Kilom., davon 123 schiffbar, nebst ihrem Zufluß, der Sarthe, welche 125 Kilom. schiffbar ist und auch noch den 114 Kilom. schiffbaren Loir aufnimmt.

Zwischen Loire und Garonne (Gironde) sind zu nennen die Küstenflüsse Vie, 9 Kilom. schiffbar; und Sèvre-Mortaise, 84 Kilom. schiffbar.

Wichtiger ist die Charente, von Manchen dem Becken der Garonne zugerechnet. Auf den Bergen des Limonsin entspringend, hat sie einen Lauf

von 320 Kilom., wovon 192 schiffbar, und mündet in der Nähe von Rochefort.

3. Die Garonne entspringt auf spanischen Gebiete in den Pyrenäen, betritt bei Bagnères de Luchon französischen Boden, und fließt, nachdem sie ihre Richtung mehrfach verändert hat, von Toulouse ab nordwestlich. In Bordeaux trägt sie schon Seeschiffe; unterhalb dieser Stadt nimmt sie die Dordogne auf und erweitert sich zur 3 bis 14 Kilom. breiten Gironde. Ihre ganze Länge beträgt 560 Kilom., wovon 468 schiffbar.

Ihre Nebenflüsse von links sind nicht von Bedeutung, da sie meist nur kurzen Lauf haben. Von rechts nimmt sie auf: a) den Salat, 20 Kilom. schiffbar; b) den Ariège, in den Pyrenäen entspringend, 150 Kilom. lang, wovon 32 Kilom. schiffbar; c) den Tarn, der 147 Kilom. schiffbar ist und im Lozère-Gebirge entspringt; d) den Lot, der aus den Cevennen kommt, 250 Kilom. lang und 197 Kilom. schiffbar ist; e) die Dordogne, auf den Montes Dorez entspringend, wäre bei Souillac schiffbar, fließt bei Bourg in die Garonne und bildet mit ihr die Gironde, hat einen Gesamtlauf von 360 Kilom., wovon 284 Kilom. schiffbar. Ihre wichtigsten Nebenflüsse sind die Vézère, 42 Kilom. schiffbar und die Isle, 120 Kilom. schiffbar.

Von der Garonne bis zur spanischen Gränze ist ein einziger nennenswerther Fluß, der Adour. In seinem Oberlaufe ein wilder Gebirgsstrom, ist er in seinem unteren Laufe nutzbar, 280 Kilom. lang, hievon 125 Kilom. schiffbar und fällt unterhalb Bayonne in die See, nachdem er die 11 Kilom. schiffbare Bidouze und die 22 Kilom. schiffbare Nive aufgenommen.

Vom Ostabfall der Pyrenäen bis zur Rhonemündung sind nur unbedeutende Flüsschen; commercieell am wichtigsten ist unter ihnen wegen des Kanals von Languedoc die Aude.

4. Die Rhône kommt aus dem Rhônegletscher in der Gotthardgruppe und betritt französischen Boden, nachdem sie den Genfer See durchflossen. Schiffbar wird sie erst weiter abwärts, bei Seyssel, bewahrt sich aber immer den Charakter eines Bergstromes und hat durchschnittlich ein Gefälle von 1 : 400. Wo sie sich mit der Saône vereinigt, gewinnt sie eigentlich commercielle Bedeutung. Von le Parc im Ain-Departement gerechnet, beträgt ihre schiffbare Länge 497 Kilom. Unterhalb Arles zertheilt sie sich in zwei Arme (die kleine und die große Rhône), von welcher sich jeder nochmals gabelt.

Unter den Nebenflüssen von linker Seite sind zu nennen: a) Die Isère, 146 Kilom. schiffbar; b) die verheerende, 300 Kilom. lange, aber nicht schiffbare Durance; von rechts: c) der auf dem Jura entspringende Ain, 112 Kilom. schiffbar; d) die Saône, vom Plateau von Langres kommend, 323 Kilom. schiffbar mit dem 78 Kilom. schiffbaren Doubs; e) der Ardèche, 8 Kilom. schiffbar.

5. Endlich ist noch das Gebiet der Maas, jenes der Schelde und der Küstenflüsse zwischen der belgischen Gränze und der Seine zu nennen. a) Die Maas (Meuse) entspringt bei Bourbonne les Bains im Departement der Ober-Marne und tritt nach Belgien über. Schiffbar wird sie bei Verdun; von da bis zur Gränze beträgt ihr Lauf 233 Kilom. Unter ihren Nebenflüssen ist der Chiers 25 Kilom., der Semoy 15 Kilom., die Sambre



(von Landrecies bis zur belgischen Gränze) 54 Kilom. schiffbar. b) Die Schelde entspringt bei St. Quentin und wird von Cambrai ab schiffbar. Von ihrem schiffbaren Laufe entfallen auf Frankreich 63 Kilom. Von ihren Nebenflüssen auf französischem Boden ist die Scarpe 66 Kilom. schiffbar; die Oys, welche nach Belgien übertritt, hat in Frankreich 72 Kilom. schiffbaren Laufes. c) Die Yser tritt bald nach Belgien über (s. d.). d) Die Aa wird bei St. Omer schiffbar, mündet bei Gravelines und ist 90 Kilom. lang.

Binnenseen sind in Frankreich nur spärlich vertreten. Im Alpengebiet gehört ein Theil des Genfersee's zu Frankreich, dann die Seen von Anney und von Bourget, der See von Grandlieu zwischen Nantes und Paimboeuf und einige kleinere. Manche beträchtliche Teiche sind künstlich geschaffen; die großen Salzwasserteiche längs einzelner Küstenstrecken Schöpfungen der See.

Klima und Vegetation. Die klimatischen Verhältnisse sind wegen der vertikalen Bodengestaltung sowohl als auch wegen der verschiedenen Meeresnähe mannigfaltig, im Allgemeinen aber entschieden günstig. Nordfrankreich hat eine Durchschnittstemperatur von  $10^{\circ}$  Celsius, im Osten trockene, im Westen wegen der Meeresnähe feuchte Luft und überall lange Winter, die indessen, da der eigentliche Frost nie lange währt, der Bodenfruchtbarkeit kein großes Hinderniß sind. Südfrankreich hat eine mittlere Temperatur von  $16^{\circ}$ , in der Regel klaren Himmel, kaum nennenswerthe Winter, lange Sommer, einen trockenen und einen feuchten Herbst und sehr mannigfaltige Bodenprodukte. Das mittlere Frankreich hat eine durchschnittliche Temperatur von  $14$  bis  $15^{\circ}$ , keine langen Winter und starken Fröste; ebensowenig plötzlichen Wechsel der Temperatur, und daher sehr günstige Verhältnisse für die Mannigfaltigkeit und den Reichthum des Pflanzenlebens. In Folge seiner verschiedenen Klimalagen beherbergt Frankreich auch die Vegetation von Mittel- und Südeuropa; manche Früchte — selbst solche der südlichen Klimate — zeichnen sich durch eine Güte aus, die sie in anderen warmen Ländern nicht erreichen.

Bevölkerung. Die Bevölkerung Frankreichs, welche im Jahre 1700 (ohne Lothringen, Korsika und Avignon) auf 19 Mill. Seelen veranschlagt war, betrug 1872 36.102921 Seelen und ist in den letzten zwanzig Jahren fast stationär geblieben; in vielen Departements hat sie sogar abgenommen und Zunahme zeigten nur die größeren Industriestädte. Die weibliche Bevölkerung ist um ein geringes überwiegend, die Geburtenfrequenz gering ( $2,26 : 100$ ) und im Sinken, die Auswanderung unbedeutend. Die Bevölkerung ist — im Verhältniß zu anderen Ländern — sehr gleichmäßig über das Land vertheilt.

Was die Nationalität betrifft, so weiß die offizielle Statistik nur von Franzosen und Fremden; doch nimmt man an, daß nur  $32\frac{1}{2}$  Mill. dem französischen Stamme angehören; von diesen sprechen etwa 20 Mill. französisch,  $12\frac{1}{2}$  Mill. probenzalisch. Auch das Französische zeigt zahlreiche Dialekte, die oft weit davon entfernt sind, wirklich französisch zu sein (so der bretonische, baskische, das vlämische Patois, das savoyische Idiom u. s. f.); trotzdem ist das Nationalbewußtsein ein allgemeines und starkes. Von nichtnaturalisirten

Fremden sind die meisten Belgier, dann Italiener, Deutsche und Schweizer. Die Religion ist fast ausschließlich die katholische, welche 35.387703 Bekenner zählt.

Eine Klassifikation der Bevölkerung nach ihren Berufsarten vom Jahre 1872 ergibt folgendes Resultat (wobei jedoch nur die „Hauptbeschäftigten“, nicht deren sämtliche Familienangehörige angegeben sind):

## I. Landwirtschaft.

	Männer.	Frauen.
Landwirthe auf eigenem Boden . . . . .	2.201505	487797
Colonisten oder Halbpächter . . . . .	311649	12136
Pächter . . . . .	682579	28581
Ständiges landwirthschaftliches Dienstpersonal . . . . .	354210	197074
Zeitweise verwendete Tagelöhner . . . . .	917547	551626
Holzhauer und Kohlenbrenner . . . . .	85017	7231
Gärtner . . . . .	112348	20371
Summa	4.664855	1.905316

## II. Industrie.

	Männer.	Frauen.
1. Eigenthümer, Chefs		
a) Von Bergwerken . . . . .	14188	529
b) Von Hüttenwerken . . . . .	47368	4216
c) Fabrikanten . . . . .	109154	41489
d) Arbeitsübernehmer (Entrepreneurs de travaux)	75775	1913
e) Vorarbeiter, Factore . . . . .	161915	34861
2. Angestellte (Ingenieure, Verwalter und Commis) . . . . .	47649	3246
3. Arbeiter		
a) in Bergwerken und Steinbrüchen . . . . .	153932	10887
b) in Hüttenwerken und Fabriken . . . . .	593964	418042
c) in der kleinen Industrie . . . . .	950253	610191
4. Tagelöhner, Rärner . . . . .	340251	126377
Summa	2.575449	1.251811

## III. Handel.

	Männer.	Frauen.
1. Patrone, Chefs		
a) Großhändler . . . . .	75767	8258
b) Kleinhändler . . . . .	486094	199649
2. Angestellte, Commis zc. . . . .	159723	34631
3. Tagelöhner, Ausläufer, Commissionäre . . . . .	140370	46876
Summa	861954	289414

## IV. Transport, Credit, Banken, Commissionsgeschäfte.

	Männer.	Frauen.
1. Chefs und Direktoren		
a) Von Eisenbahnen . . . . .	1480	4
b) Von Fahrwerken, Dampfmaschinen zc. . . . .	10751	954
c) Von Credit- und Assuranzgeschäften . . . . .	2917	45
d) Von Banken und Wechselstuben . . . . .	3982	55
e) Rheber, Commissionäre, Makler, Dolmetscher . . . . .	8202	127
2. Angestellte, Ingenieure, Verwalter . . . . .	49502	1592
3. Arbeiter		
a) bei Eisenbahnen, Post, Telegraphen . . . . .	76928	4804
b) bei der Handelsmarine . . . . .	75431	—
c) bei der Flußschiffahrt, Kanälen zc. . . . .	26521	606
4. Tagelöhner, Rärner zc. . . . .	63846	11153
Summa	319560	19340



Landwirthschaft. Frankreich ist nicht geradezu ein Ackerbaustaat zu nennen; doch nimmt die Bodenproduktion im gesammten Erwerbsleben der Franzosen eine gebührende Stellung ein.

Von der gesammten Bodenfläche waren im Jahre 1850:

25	Millionen Hectaren	oder 48,3	pCt. Acker.
2	"	3,7	" Weinberge.
5	"	9,7	" Wiesen.
9	"	17,8	" Weiden.
8,9	"	16,8	" Wälder.
1,9	"	3,6	" Unbebauet.

Durch die Revolution von 1789 wurden die Verhältnisse des Bodenbesizes wesentlich umgestaltet, die Zahl der Grundeigenthümer sehr vermehrt und der Grundbesitz zerstückelt. Diese Zerstückelung scheint noch fortzuschreiten. Vorwiegend ist jetzt der mittlere Grundbesitz. Das Einkommen aus dem ganzen Grundbesitz war 1821 auf 1586 Mill. Fr., 1851 auf 2643 Mill. Fr. geschätzt. Die Bewirthschaftung geschieht bei der Hälfte des ganzen Grundbesizes durch die Eigenthümer, bei der anderen Hälfte durch Pächter und Meier. Die Pachtung (fermage) unterscheidet sich von der Meierei (métayage) dadurch, daß der Pächter gegen einen bestimmten Pachtzins das Gut auf eigene Kosten bewirthschaftet, während bei der Meierei der Eigenthümer dem Meier einen großen Theil des Betriebskapitals vorstreckt und ihm dafür einen bestimmten Theil des Ertrags (gewöhnlich die Hälfte) überläßt.

Verwendung des Bodens. In den 86 alten Departements (ohne Savoyen und Nizza, dagegen mit Elsaß-Lothringen) zählte man 25.581659 Hectaren Ackerland; 7.702435 Hect. Waldungen; 7.171203 Hect. Heidefeld, Weiden, Sümpfe, Debungen; 5.159226 Hect. Wiesen; 2.090544 Hect. Weinberge; 1.102845 Hect. Wege, öffentliche Plätze; 1.057114 Hect. Staatseigenthum ohne Ertrag; 826235 Hect. Gärten und Baumschulen; 563986 Hect. Kastanienpflanzungen; 441170 Hect. Flüsse, Bäche, Seen, 178733 Hect. Teiche; 159508 Hect. unproductives Land; 110725 Hect. Del-, Mandel-, und Maulbeerpflanzungen; 64717 Hect. Erlen- und Weidengebüsch; 17401 Hect. Entwässerungsgräben und Viehtränken; 14771 Hect. öffentliche Gebäude, Kirchhöfe zc.; 12273 Hect. Kanäle; 4176 Hect. Steinbrüche und Minen. Im Ganzen waren damals besteuert 49,4 Mill. Hect.; unbesteuert 2,7 Mill. Hectaren.

Die gesammte landwirthschaftliche Produktion wurde geschätzt:

	1789.	1815.	1848.
Weizen . . .	34 Mill. Hectoliter.	44 Mill. Hectoliter.	70 Mill. Hectoliter.
Roggen zc. . .	46 " "	44 " "	40 " "
Kartoffeln . .	2 " "	20 " "	100 " "
Wein . . . .	17 " "	35 " "	40—45 " "

Dagegen wurde die Ernte des Jahres 1872 folgendermaßen berechnet:

	Areal.	Produktion.
Getreide . .	15.576407 Hectare.	292 Mill. Hectoliter.
Kartoffeln . .	1.249890 " "	113 " "
Reps . . . .	291778 " "	3 " "
Zuckerrüben .	346630 " "	112 Ctr. "
Hopfen . . .	3734 " "	63508 Ctr.
Flachs . . .	86795 " "	650467 " "

	Areal.	Produktion.
Ganz . . .	108823 Hectare.	791979 Ctr.
Krapp . . .	12674 "	541107 "
Tabak . . .	10838 "	135327 "
Heu . . .	4.000000 "	197.000000 "
Erab. Klee . .	1.000000 "	44.000000 "
Luzerne . . .	750726 "	42.000000 "
Ewiger Klee . .	466661 "	20.000000 "
Rastanien . .	?	4.000000 Hectoliter.

Frankreich produziert so viel Getreide, daß eine mittelmäßige Ernte eben den einheimischen Bedarf deckt; bei einigermaßen schlechten Ernten muß importirt werden. In 40 Jahren von 1819—1858 hat Frankreich um 34 Mill. Hectoliter mehr importirt, als exportirt. Der Geldbetrag der Mehreinfuhr von 1816—1861 wurde zu 1382 Mill. Fr. berechnet. Seitdem berechnet man den Werth der Getreide-Ein- und Ausfuhr wie folgt:

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr.	Ausfuhr.
1863/64	27 Mill.	60 Mill.	1868/69	58 Mill.	92 Mill.
1864/65	18 "	76 "	1870	185 "	33 "
1865/66	32 "	215 "	1871	385 "	42 "
1866/67	202 "	65 "	1872	167 "	?
1867/68	466 "	53 "			

Der durchschnittliche Jahresbedarf wird zu 90 Mill. Hectoliter veranschlagt, wovon 75 Mill. als Nahrung für Menschen, 14 Mill. als Saatcorn, der Rest zu anderen Zwecken verbraucht werden. Es betrug die Ernte:

1861	75 Mill. Hectol.	1864	111 Mill. Hectol.
1862	99 "	1865	95 "
1863	116 "		

Mit den steigenden Ernten sind in diesen Jahren auch die Preise gesunken. Während der 18 Jahre von 1854—1871 sollen folgende Importe und Exporte an Getreide stattgefunden haben (in Millionen Hectoliter):

	Import.	Export.		Import.	Export.
1854	5,9	0,2	1863	2,9	4,6
1855	3,9	0,1	1864	1,9	4,1
1856	9,4	0,3	1865	1,6	8,4
1857	5,6	0,5	1866	1,7	7,5
1858	3,3	8,3	1867	16,8	4,4
1859	2,8	10,0	1868	16,9	4,2
1860	1,0	4,6	1869	4,0	5,2
1861	15,7	1,6	1870	8,8	2,8
1862	7,2	3,0	1871	15,2	1,5

Der wichtigste Importplatz ist Marseille, wohin das über das Mittelmeer aus den Donautiefländern (Odessa) gelangende Getreide zum Import kommt. Marseille importirte: 1866 3 Mill. Hectoliter, 1867 7 $\frac{1}{2}$  Mill., 1868 10 $\frac{1}{4}$  Mill., 1869 4 Mill., 1870 7 $\frac{3}{4}$  Mill., 1871 nahezu 8 $\frac{3}{4}$  Mill. Hectoliter.

Von den landwirthschaftlichen Produkten war der Weizen längst das wichtigste und verdrängt die anderen Getreidearten mehr und mehr, bei wachsender Ergiebigkeit der Ernten. Die Preise des Weizens sind in den verschiedenen Gegenden Frankreichs nicht gleich; die Differenz beträgt bis zu 4 Fr. pro Hectoliter. Auch der durchschnittliche Preis des Weizens im ganzen Lande ist vielen zeitlichen Schwankungen unterworfen.



Der Anbau von Mangkorn (Roggen und Weizen) ist im Rückgange begriffen. Roggen wird als Brotgetreide nur in Gegenden gebaut, wo die Landwirthschaft zurück oder der Boden schlecht ist; in anderen Gegenden wird er als Viehfutter gebaut und verwendet. Im Ganzen weicht der Roggenanbau vor dem des Weizens stetig zurück, trotz relativ wachsender Erträge. Import und Export sind unbedeutend.

Der Anbau von Hafer ist seit vielen Jahrzehnten beträchtlich im Steigen; ebenso die Ergiebigkeit dieser Kultur.

Der Anbau der Gerste ist seit langer Zeit stationär geblieben, die relative Ergiebigkeit bedeutend gestiegen. Der Ertrag beläuft sich auf etwa 21 Mill. Hectoliter in guten Jahren; der Import ist schwankend. Man erntet 12—16 Hectoliter pro Hectare.

Der Mais ist, was die bebaute Bodenfläche betrifft, ziemlich untergeordnet; die Ergiebigkeit, welche bedeutend zugenommen hat, beträgt über 15 Hectoliter pro Hectare.

Der Buchweizenbau ist im Allgemeinen gestiegen, und ergibt gegen 13 Hectoliter pro Hectare.

Die Kartoffel wird in allen Departements, doch nicht überall in gleicher Masse angebaut; den durchschnittlichen Ertrag eines Mitteljahrs berechnet man zu 94 Mill. Hectoliter für ganz Frankreich. Der Durchschnittspreis ist seit 1842 um mehr als 50 pCt. gestiegen. Importirt wird sehr wenig; ausnahmsweise stieg der Import nur auf 7000 Hectoliter; die Ausfuhr ist etwas bedeutender; im Ganzen auch gering. Der Durchschnittspreis stieg von 1842—1858 um über 50 pCt.

Hülsenfrüchte sind in dem bebauten Areal wie dem Ertrage nach gestiegen. Ihr durchschnittlicher Preis ist 15—16 Fr. für den Hectoliter, Ein- und Ausfuhr unbedeutend.

Die Zuckerrübe hat sehr an Boden gewonnen, ohne daß sich jedoch die Ergiebigkeit vermehrt hätte. Der Durchschnittspreis des Centners (ungefähr = 2 Hectoliter) ist ziemlich gleichmäßig, 1 Fr. 85 Cent.

Rohl, gelbe und weiße Rüben werden nur in geringen Quantitäten (auf 20 bis 30000 Hectaren) gebaut, das meiste von dem Ertrage, der etwa 3 Mill. Ctr. beträgt, als Viehfutter verwendet.

Die Delfpflanzen, vorzüglich Raps, Kürbissen und Mohn, werden vorzugsweise im Norden angebaut und nehmen über 290000 Hectaren ein mit einem Ertrag von über 3 Mill. Hectoliter.

Unter den Gespinnstpflanzen wird Hanf mehr als Flachskultivirt; ersterer auf ca. 108000 Hectaren, fast in allen Departements verbreitet. Bezüglich der Ergiebigkeit schwanken die Schätzungen zwischen 7 bis 9 Hectoliter Samen und 3 bis 6 Ctr. Fasern pro Hectare. In Nordfrankreich wird das meiste gebaut. Der Flachskultivirung nahm in der neuesten Zeit 80 bis 90000 Hectaren in Anspruch mit einem Ertrage von 6 bis 700000 Ctr. im Ganzen. Ältere Schätzungen der Ergiebigkeit nehmen pro Hectare 6 bis 7 Hectoliter Samen an und 370 bis 420 Kilogram. Flachskultivirung. Der vorzüglichste Flachskultivirung wird gleichfalls im Norden gebaut.

Der Hopfen hat sich, nachdem er 1842 bloß ein Terrain von 827 Hectaren eingenommen, bis zum Jahre 1872 über 3734 Hectaren verbreitet,

nachdem er in der Zwischenzeit schon einmal über 8000 Hectaren occupirt hatte. Der Ertrag belief sich 1872 auf über 63000 Ctr.

Die Kastanie, deren Frucht vielfach als Nahrungsmittel dient, liefert durchschnittliche Jahreserträge von  $3\frac{1}{2}$  Mill. Hectoliter, welche aber schon bis 8 Mill. Hectoliter gestiegen sind.

Olivenbäume gedeihen gut nur im südlichen Frankreich; hier aber, namentlich in der Provence, liefern sie die feinsten Speiseöle. An Terrain scheinen sie zu verlieren.

Maulbeerbäume werden fast nur im südlichen Frankreich kultivirt, ausnahmsweise auch im nordwestlichen Theile.

Der Weinbau ist von ganz hervorragender Bedeutung. Der von ihm eingenommene Flächenraum betrug:

1788	1.546615 Hectaren.
1849	2.192939
1872	2.618614

Kein Land der Erde besitzt so ausgedehnten und lucrativen Weinbau. Etwa 2 Mill. Menschen leben in Frankreich vom Weinbau, und zwar größtentheils Winzer, welche für die größeren Grundbesitzer arbeiten und daneben ein eigenes Stück Weinland mit Weib und Kindern bebauen. Nur 9 Departements in Frankreich haben keinen Weinbau, der am bedeutendsten in den Departements Gèrault, Gironde, Unter-Charente, Gard, Aude, Charente, Var und Gers ist.

Der Ertrag hängt nach Qualität und Quantität sehr vom Plaze und von der Jahreswitterung ab. 1788 schätzte man die ganze Ernte auf 27 Mill. Hectoliter; dieß stieg unter den wechselvollsten Schwankungen bis auf  $54\frac{1}{2}$  Mill. Hectoliter im Jahre 1845.

Nach 1850 kam die Traubenkrankheit und die Erträge sanken gewaltig. Seither werden sie, wie folgt berechnet (in Mill. Hectoliter):

1852	28	1859	29	1866	63
1853	22	1860	39	1867	39
1854	10	1861	29	1868	72
1855	15	1862	37	1869	70
1856	21	1863	51	1870	53
1857	35	1864	50	1871	56
1858	53	1865	68	1872	50

und endlich 1873 auf 35 Mill.

Der Qualität nach waren die Weine von 1861 und 1863 sehr gut. Berühmt ist die Eigenart der verschiedenen Sorten: die Weine von Obergurgund, von der Côte d'or, von Médoc und Grave, von der Côte du Rhône, der Champagne u. s. f.

Ebenso wie Quantität und Qualität sind auch die Preise verschieden. Der Durchschnittspreis per Hectoliter betrug 15 Fr. im Jahre 1788 (beim Produzenten), im gegenwärtigen Jahrhundert ist er etwas theurer geworden und wird jetzt auf 49 bis 50 Fr. per Hectoliter (im Detailverkauf) angenommen. Hierbei muß man aber bedenken, daß der Unterschied des Preises beim Produzenten und beim Großhändler 25 bis 30 pCt., der Unterschied beim Großhändler und in der Weinschenke 60 bis 100 pCt. beträgt. Der

Ertrag von ganz Frankreich steigt in einzelnen Jahren bis auf 500 Mill. Franken im Werth.

Was die einzelnen Sorten betrifft, so sind besonders zu erwähnen:

Die Champagnerweine, vorzugsweise in den Departements Marne, Obermarne, Aube und Ardennen wachsend, werden in bester Qualität auf Hügeln nächst Rheims, oberhalb des Dorfes Sillery gezogen, in der sogenannten Montagne. Neben dem Sillery Sect sind aber auch die Lagen von Bouzy, Verzenay, Verzy, St. Basle, Ludes und Mailly vorzüglich. Geringer als die Weine der Montagne sind jene der Marne-Uferhügel und der Thälflächen unter denselben. Die Ernten, welche ein Produkt vorzüglicher Qualität liefern, sind sehr selten. Außer in der Champagne wird in Frankreich auch anderwärts Champagner produziert, u. A. im Departement Ardèche, im Departement Jura (Vin d'Arbois) u. s. f. Sehr starke Consumenten sind Rußland und England, übrigens wird in Frankreich selbst auch auswärts fabrizirter Champagner (keirischer) konsumirt.

Bordeauxweine (in England Claret), werden nicht allein jene aus der Umgebung der Stadt Bordeaux, sondern auch alle aus dem Departement Gironde, ja aus noch viel weiterem Umkreise genannt und nächst den Weinen der Champagne am meisten exportirt.

Der Export wird auf jährlich 1.400000 Hectoliter, der eigene Consum und der Verbrauch zur Cognalbereitung auf je 400000 Hectoliter taxirt. Außer dem Médoc, der im gleichnamigen Bezirke wächst und dem Graves, der südlich von Bordeaux gezogen wird, sind der Balus von den Ufern der Garonne und Dordogne, der Des Côtes von den Hügeln der Garonne und Gironde, und die Weine nordwestlich von Médoc erwähnenswerth. Die besten Sorten sind: Lafitte, Latour, Château-Margeaux und Haute Brion von den rothen; Château d'Yquem von den weißen. Haupthandelsplatz ist Bordeaux.

Die Burgunderweine kommen aus den Departements Côte d'or, Yonne, Saône et Loire. Centrum des burgundischen Weinbaues ist Beaune, von wo aus die Weine auch zumeist in den Handel kommen. Die feinsten rothen Sorten sind: Romanée-Conti, Chambertin, Richebourg, Clos Vougeot, Romanée-St. Vivant, La Tache, Clos St. Georges, Corton; Mont Rachez ist unter den weißen Weinen Frankreichs der berühmteste. Aber auch Volnay, Chablis und andere Plätze gewinnen noch vortreffliche Sorten. Neben Beaune sind wichtige Märkte noch: Dijon, Chablis, Nuits, Auxerre, Tonnerre, Châlon, Mâcon, Choigny, Avallon, Gevry. Die Versendung geschieht in Fässchen zu 136 Liter, bei den edelsten Sorten nur in Flaschen. Man kauft den Wein am sichersten nur im Lande selbst.

Ein eigenthümlicher Zweig der französischen Bodenproduktion ist die Trüffelkultur, deren Ernte z. B. im Jahre 1869/70 zu 3 Mill. Pfund berechnet ward. Die Trüffel wird im Winter reif und das Pfund dem Produzenten mit ungefähr 8 Mark bezahlt. Ehe die Waare aber zum Consumenten kommt, steigert sich der Preis oft bis auf 30 Mark. Die Produktion findet im mittleren und im südlichen Frankreich statt, wo einzelne Departements bis zu 200000 Pfund liefern. Ein kleiner Ort im Departement Basses Alpes, Montagnac, lebt fast nur von der Trüffelkultur. Jetzt wird die Produktion immer kunstgerechter; man hat stellenweise Eichenpflanzungen ange-



legt und in den Boden unter denselben junge unreife Knollen gelegt. Unter Eschbäumen von 8 bis 10 Jahren findet man gewöhnlich die feinsten Trüffel; sie lieben mageren kalkhaltigen lockeren Boden. Aus den Departements Périgord und Lot kommen die besten; Hunde und Schweine, die darauf dressirt werden, schnüffeln die Standorte aus. Die Ausfuhr betrug 140000 Pfund im Jahre 1867, und zwar nach Rußland, England und Amerika. Dieser Handel datirt seit 1770 und ist seither fortwährend im Steigen.

Der Tabak, ein Staatsmonopol, wird nur in 9 Departements angebaut und ist schlecht.

Rapp wird im Rhonethal, namentlich bei Avignon, gebaut.

Waid in der Provence und in Languedoc, Senf bei Dijon und Chalons, Gelbbeeren bei Avignon, Safran an der Loire, Rappern um Marseille und Toulon, Süßholz in der Touraine und Poitou. Die Gartenkultur steht in vielen Gegenden auf hoher Stufe und exportirt Blumen und Früchte.

Die Waldwirthschaft ist zwar nicht ausgedehnt und auch nicht vorzüglich; doch sind eigentlich nur die Provence, die Küsten von Languedoc und die Nordwestprovinzen wirklich holzarm. Die Gemeinde- und Privatwaldungen sind weit ausgedehnter, als die Kron- und Staatsforsten; im Ganzen sind etwa 8 Mill. Hect. Landes mit Wald bestanden. Zur Wiederbewaldung entblößter Berghänge, welche die anliegenden Thäler mit Ueberschwemmungen bedrohen, werden große Anstrengungen gemacht.

Viehucht. Dieselbe ist im Ganzen nicht auf einer den übrigen volkswirthschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Stufe; denn sie deckt nicht den eigenen Bedarf. Der Gesamtviehstand betrug im Jahre 1872:

Pferde . . .	2.882851	Schweine . . .	5.377231
Maulthiere . .	299129	Ziegen . . .	1.791725
Esel . . .	450625	Geflügel . . .	58.283339
Rindvieh . . .	11.284414	Bienenstöcke . .	2.389543
Schafe . . .	24.707496	Hunde über 2 Millionen.	

Die Einfuhr erreichte 1873 den Werth von 154, die Ausfuhr nur von 77 Mill. Fr.

Nur das nördliche Frankreich ist reich an Vieh; weiter südlich nur noch die Auvergne und die Landschaften an der Garonne. In der Provence dagegen gibt es Ortschaften, die nie eine Kuh gesehen haben, und nur Ziegen und Schafe besitzen. In neuerer Zeit ist allerdings Manches für die Viehzucht gesehen.

An Pferden zählt man mancherlei Racen, worunter die normännische, flamändische, bretonische, limousinische und das Bercheronpferd rühmendwerth sind; andere Racen scheinen entartet zu sein. Pferde werden vorzüglich aus Belgien, aus Deutschland, weniger aus England importirt. Bei den Maulteseln dagegen findet ein starker Export, namentlich aus Südfrankreich statt.

Das Rindvieh hat sich der Zahl nach seit Anfang des Jahrhunderts verdoppelt und an Gewicht wie an Werth bedeutend zugenommen. Die Einfuhr ist in sehr bedeutender Zunahme, und zwar aus den Niederlanden, aus Deutschland und der Schweiz. Diese Länder schicken auch frisches Fleisch in großen Quantitäten nach Frankreich, ebenso Butter und Käse. In den französischen Musterzuchtanstalten werden Englische und Schweizer Racen kultivirt.

Die einheimische Rindviehzucht ist am stärksten in der Auvergne, Gasconne, Normandie und Bretagne. Die französische Consumption zum Schlachten wird auf  $1\frac{1}{2}$  Mill. Stück größeres Rindvieh,  $3\frac{1}{2}$  Mill. Stück Kälber veranschlagt.

Auch die Schafe sind für den heimischen Bedarf unzureichend. Die Wollproduktion beträgt über 1 Million metrische Centner (Doppelcentner), davon etwas mehr als die Hälfte fein, fast die Hälfte ordinär. Sehr bedeutend ist die Einfuhr an Wolle aus den Ländern am La Plata und Australien (über England).

Der Schweinezucht wird keine besondere Aufmerksamkeit zugewendet; die Vermehrung der Stückzahl ist unbedeutend.

Die Zucht von Geflügel und von Kaninchen wird dagegen mit allgemeiner Sorgfalt und großem Erfolg betrieben; die Erträgnisse an Eiern und Federn allein auf etwa 35 Mill. Fr. geschätzt. Frankreich besitzt einige ausgezeichnete Geflügelsorten. Ueber Aus- und Einfuhr sind bestimmte Angaben nicht zu erhalten; doch mag die Ausdehnung dieses Betriebszweigs in dem colossalen Eierexport (etwa 160 Millionen Stück bloß nach England) ihren Ausdruck finden.

Fischerei. Der große Fischfang (Walfische und Stockfische) wird von der Regierung durch Prämien unterstützt. Die Häfen von Dieppe und Boulogne senden Schiffe auf den Haringfang aus, der im Ganzen durch circa 600 Schiffe betrieben wird und 11 bis 17 Mill. Kilogr. Fische liefert, die theils gefalzt, theils frisch in Handel kommen. Nantes, Port Louis und Belle Île treiben Sardellenfang (Sardines de Nantes) und Thunfischfang. Die atlantischen Häfen bereiten die Sardellen besser; die mittelländischen Häfen scheinen sich besser auf die Marinirung der Anchovis zu legen. Thunfische werden gleichfalls von oben genannten atlantischen und von mittelländischen Häfen aus gefangen. Bordeaux, Dünkirchen, Dieppe und andere Plätze schicken größere Schiffe auf den Stockfischfang über den atlantischen Ocean nach den Bänken von Newfoundland, nach St. Pierre und Miquelon, Hävre rüftet noch Walfischfänger aus. Der Austernfang wird vorzugsweise in der Bretagne (St. Malo) und bei Rochefort betrieben. Auch die Flußfischerei wird gewerbsmäßig betrieben und ernährt zahlreiche Fischer; der künstlichen Fischzucht in den Binnengewässern hat man viel Sorgfalt zugewendet.

Die Zahl der Fischereiunternehmungen erhellt aus Folgendem: 1873 wurden für den Stockfischfang 540 Fahrzeuge mit 11502 Mann Besatzung und 68292 Tonnen ausgesandt; mit Haringfang beschäftigten sich 776 Schiffe mit 27033 Tonnen und 10976 Menschen. Die Zahl aller überhaupt zum Fischfang verwendeten Boote betrug (1872) 18980 mit 116007 Mann, welche einen Geldwerth von 74 Mill. erzielten.

Bergbau. Gesetzlich ist der Staat Eigenthümer der nutzbaren Mineralien unter der Erde; die Bergwerks-Unternehmer werden mit den Grubenfeldern belehnt. Das Recht der Belehnung — selbst auf dem Gebiete dritter Personen — hat sich die Regierung vorbehalten. Der Bergbau steht unter der Leitung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten, und zwar speciell unter einem Generalrath, welcher aus General-Bergwerks-Inspektoren, einem Chef-Ingenieur und einem Sekretär besteht. Die wichtigsten Produkte



des französischen Bergbaues sind Kohle und Eisen; an anderen Fossilien wird nur wenig gewonnen.

Die Steinkohle Frankreichs vertheilt sich auf eine große Zahl kleiner Kohlenbeden, welche in 45 Departements vertheilt sind. Die bedeutendste Production entwickeln die Departements: Nord, Gard, Saône et Loire, Pas de Calais, Rhonemündungen, Hérault; die Departements Calvados, Nord, Ysère, Mahenne und Sarthe enthalten die meisten Braunkohlen. Die Production reicht bei weitem nicht aus für den Bedarf, so daß Frankreich bedeutende Massen Kohle importiren muß, und zwar aus England, Belgien und Deutschland. Die Transportkosten sowohl aus dem Auslande als auch in Frankreich vertheuern die Kohlen sehr, so daß der Consumt sie meist zweimal so theuer bezahlt, als die Preise am Produktionsplatze stehen. Die sehr unbedeutende Ausfuhr geht nach den Colonieen, nach der Schweiz und Algerien.

Uebrigens darf man die französische Steinkohlenproduction doch nicht so gering schätzen, als dieß häufig geschieht. Die Lager sind geographisch glücklich vertheilt, der Abbau sehr einsichtsvoll organisiert und die Verwerthung des Productes bei der hohen Entwicklung der Industrie eine sehr günstige.

Die ganze Kohlenproduction Frankreichs wird für 1873 officiell auf 16<sub>1/2</sub> Mill. metrische Tonnen (330 Mill. Zollcentner) angegeben, obgleich durch den Verlust von Elsaß-Lothringen die Jahresproduction um 0<sub>1/2</sub> Mill. Tonnen geschwächt wurde.

Production und Consum an Kohlen in Frankreich werden folgendermaßen berechnet (die Zahlen sind Tonnen zu 20 Zollcentner):

Jahr.	Eigene Förderung.	Consum.	Jahr.	Eigene Förderung.	Consum.
1789	250000	?	1865	11.600404	17.073400
1830	1.800000	?	1868	13.252876	19.529292
1851	4.648000	?	1869	13.100000	19.424728
1856	7.925700	?	1870	13.300000	16.859034
1860	8.303700	12.897184	1871	13.600000	18.512246
1861	9.423300	14.221954	1872	15.900000	21.993362
1862	10.290300	15.191910	1873	16.500000	22.700000

Bergharz (Bitumen) findet sich in den Departements Saône et Loire, Ain, Puy de Dôme, Gard, Basses Alpes, Landes, Allier und Doubs; am meisten im erstgenannten. Der Ertrag ist im Steigen und hat der Verkehr mit diesem Artikel bedeutend zugenommen. Bei der Einfuhr kommt festes Erdpech aus der Schweiz und Sardinien, flüssiges aus England; bei der Ausfuhr geht das flüssige nach Deutschland und America, das feste nach Deutschland, der Schweiz und den Colonieen.

Die Torfgruben beschäftigen jetzt nur 28—30000 Arbeiter (früher das Doppelte); Torf gräbt man in 40 Departements und (i. J. 1868) 1341 Torfstichen. Am wichtigsten sind die Torfstiche in den Departements Somme, Pas de Calais, Loire inf., Ysère, Dife, Seine et Dife, Aisne, Nord, Doubs, Marne, Vosges, Aube. Die Ausbeute erreicht einen Werth von 3<sub>1/2</sub> Mill. Fr.

Die Eisenbergwerke Frankreichs sind zahlreich und bedeutend, leiden aber an dem Uebelstande, daß sie von den Kohlenbeden weit entfernt liegen und daher der Betrieb der Gruben wie die Verhüttung der Erze bedeutend

vertheuert werden. 58 Departements haben Eisengruben; die Quantitäten wie die Preise sind aber in denselben sehr verschieden und schwanken zwischen 0,1 Fr. bis 2 Fr. Fast die Hälfte der eisenproducirenden Departements verbrauchen ihr Produkt selbst zu Zwecken der Metallindustrie. Die Production ist seit 1853 ziemlich gleichmäßig geblieben und schwankt zwischen 30 bis 40 Mill. Ctr. Erz im Werthe von 13—15 Mill. Fr.

Eisenhütten. Seit 1819 benützt man in Frankreich Steinkohlen beim Hochofenbetrieb; aber nur sehr allmählig konnte sich die Verwendung der Steinkohle ausbreiten. Es werden jährlich über 10 Mill. Ctr. Gußeisen und über 7 Mill. Ctr. Schmiedeeisen producirt, ersteres im Werthe von über 135 Mill. Fr., letzteres über 183 Mill. Fr. Stahl wird nur wenig producirt (etwa 150000 Ctr.). Lange Zeit wurden nur unbedeutende Quantitäten Eisen eingeführt wegen der hohen Eisenzölle; die Handelsverträge mit England und Belgien aber öffneten die Grenzen Frankreichs einigermaßen dem ausländischen Eisen, obwohl noch etwa 3 Fr. Zoll für Gußeisen und 7 Fr. für Stangeneisen per metr. Centner (200 Pfund) stehen blieben. Trotz der seither gesteigerten Einfuhr (namentlich von Eisenbahnschienen), welche jetzt einen Werth von 19 Mill. Fr. übersteigt, haben die Eisenhütten vollauf zu thun. Der Gesamtwertb der französischen Eisenproduction übersteigt vielleicht 350, gewiß 200 Mill. Fr.

Die Departements, welche ihr Eisen abgeben sind: Haute Marne, welches nach Côte d'Or, Meuse und den Vogesen sendet; Haute Saône, welches die Departements Côte d'Or, Doubs, Jura, Ysère, Saône et Loire versorgt; Cher, das nach Allier, Indre, Nièvre und Saône et Loire schickt.

Außer seinen Eisengruben besitzt Frankreich noch mancherlei Metallbergwerke; aber sie produciren im Ganzen nur wenig. Die wichtigsten davon sind die auf silberhaltige Bleierz, Kupfer, Mangan, Wismuth und Zinn. 1869 betrieb man zur Gewinnung dieser Metalle 49 Minen mit 3616 Arbeiter. Von diesen Minen waren 23 Bleiminen, 10 Kupferminen, 9 Mangan- und 7 Wismuthgruben.

Industrie. Seit 1791 herrscht in Frankreich das Princip der Gewerbefreiheit, proclamirt durch die Revolution. Alle Regierungen, welche der Revolution folgten, erkannten dieses Princip an. Es hat neben dem Associationsgeiste, dem Erfindungstalent, dem feinen Geschmaack und praktischen Geschick der Franzosen dazu beigetragen, daß die französische Industrie neben der englischen die bedeutendste der Welt ist, ja in vielen Zweigen noch höher steht, als die englische. Von Staatseinrichtungen, welche den Schuß und die Förderung der Industrie zum Zwecke haben, sind zu erwähnen:

Die Conseils de Prudhommes, Schiedsgerichte aus Arbeitgebern und Arbeitern zusammengesetzt. Sie bestehen nicht überall und werden nur auf Verlangen der Handelskammern errichtet.

Die Wanderbücher und Dienstbotenbücher (livrets) sind von verschiedenem Werthe; die Wanderbücher der Handwerker sind wirklich nützlich, die Dienstbotenbücher meistens nur lästig.

Geseze zur Regelung des Lehrlingsverhältnisses und der Kinderarbeit (letzteres wenig beobachtet) sind schon seit langer Zeit erlassen;

für Uebertretung der bezüglichen Vorschriften sind die Arbeitgeber allein haftbar.

Erfindungspatente (brevets) werden auf 5, 10 und 15 Jahre ertheilt, gewöhnlich aber auf 15 Jahre verlangt und Gebühren mit 100 Fr. per Jahr dafür bezahlt. Die Neuheit der Entdeckung oder Erfindung wird dabei nicht geprüft; das Patent gilt nur so lange, als Niemand die Neuheit bestreitet.

Fabrikzeichen werden auch vom Gesetze geschützt, durch internationale Verträge sogar über die Grenzen Frankreichs hinaus.

Industrieausstellungen finden in Frankreich seit 1797 statt, periodische seit 1834. Die großen Industrieausstellungen von 1851 und 1867 haben viel zur Verbreitung des Ruhmes der französischen Industrie beigetragen, die auch außerhalb Frankreichs auf den großen Weltausstellungen den ihr gebührenden Platz zu behaupten wußte.

Ein technischer Gewerberath ist dem Handelsministerium zur Aufklärung über gewerbliche Fragen beigegeben; außerdem sorgen hiefür auch Gewerbekammern an den meisten Industriepfätzen.

Eine Gesellschaft zur Förderung der Nationalindustrie (Société d'encouragement pour l'industrie nationale) verfolgt unabhängig von der Regierung den Zweck, welchen ihr Name andeutet, und wirkt durch Preisaus schreiben und dergl.; sie hat Correspondenten in den Provinzen und im Auslande.

Endlich hat auch die Zollgesetzgebung durch Eingangszölle auf ausländische Fabrikate und durch Rückzölle für in Frankreich aus ausländischen Rohstoffen gefertigte Produkte viel zu Gunsten der einheimischen Industrie gewirkt. Das Meiste und Beste aber verdankt die französische Industrie nicht den Regierungen des französischen Volkes, sondern ihm selbst. Der große Vorsprung namentlich, den die französische Kunstindustrie vor den concurrirenden Bestrebungen der ganzen Welt voraus hat, ist entschieden ein nationales Verdienst. Der gute Geschmack ist in Frankreich Eigenthum der Masse, des ganzen Consumentenpublicums, nicht bloß Einzelner, wie dieß anderwärts der Fall ist.

Die Zahl der in Frankreich beschäftigten Dampfmaschinen (ausschließlich der Locomotiven und Schiffsmaschinen) betrug im Jahre 1869 26221 mit 320447 Pferdekraft. Rechnet man auch die beweglichen Dampfmaschinen (Locomotiven etc.) hinzu, so ergibt sich die Gesamtsumme von 32827 mit 871176 Pferdekraft.

Die hervorragendsten Zweige des französischen Gewerbefleißes sind im Gebiete der Textilindustrie zu suchen, welche nach officiellen Angaben 308481 Arbeiter, 306898 Arbeiterinnen, 69948 Kinder und 2777 Dampfmaschinen beschäftigt. (Diese Angaben sind aus dem Jahre 1873, beziehen sich aber auf die Jahre 1861—65.) Die Gesamtproduktion der Textilindustrie wird auf 3420 Mill. Fr. angeschlagen. Hievon entfallen auf:

Leinen und Hanf . . . . .	300	Mill. Fr.	Vermischte Stoffe . . . . .	400	Mill. Fr.
Baumwolle . . . . .	500	" "	Spitzen und Stickereien . . . . .	120	" "
Wolle . . . . .	1200	" "			
Seide . . . . .	900	" "	Summa . . . . .	3420	Mill. Fr.

**Wollindustrie.** Die Produktion von Rohwolle hat seit Anfang des Jahrhunderts sehr große Fortschritte in Frankreich gemacht. Trotz der Produktion von 1 Mill. metr. Centner Wolle aber findet fortwährend starke Einfuhr statt, aus Deutschland, Rußland, Belgien, England, Spanien, der Türkei, Nordafrika, der Argentinischen Republik. Die Wollausfuhr ist ziemlich gering, stärkt die Ausfuhr an Wollabfällen. Die Wollspinnerei ist sehr ausgedehnt, namentlich in der Normandie (Elboeuf, Louviers, Evreux), in der Picardie (Amiens, Abbeville), in Flandern (Cambrai) und in Languebec (Toulouse). Die Zahl der Spindeln mag über 2½ Mill. betragen.

Die französische Wollindustrie gehört zu den höchst entwickelten des Landes. In der Streichgarnspinnerei nimmt Frankreich wegen der Feinheit seiner Nummern und der Verarbeitung groben Rohstoffes zu feinen Garnen die erste Stelle ein; die Kammgarnspinnerei ist jünger. In manchen Garnsorten (z. B. für Tibet) hat Frankreich nicht allein bezüglich der Vollkommenheit, sondern auch bezüglich der Wohlfeilheit den Vorrang. Das Heilmann-Schlumberger'sche System der Kämmerei wird fast in allen Fabriken angewendet und liefert sehr reines Material; auch das Spinnen des Schußgarnes auf Spulen (Robinen) hat sich als sehr vortheilhaft erwiesen. Für weiche und mit anderen Spinnstoffen gemischte Kammwolle ist Frankreich ganz unübertroffen; ebenso in Streichgarn-Modewaaren zc. In letzterer Branche hat es Frankreich zu seiner hohen Stufe namentlich durch die Heranbildung tüchtiger Musterzeichner gebracht. Ebenso bedeutend sind die Leistungen in der Färberei. In der Fabrication von Tüchen und tuchähnlichen Stoffen dagegen hat sich das Prohibitivsystem als nachtheilig erwiesen; Frankreich ist in dieser Hinsicht von anderen Ländern weit überholt worden. Die französische Tuch- und Modestoff-Fabrication concentrirt sich in den nördlichen Departements und in einigen südlichen. Unter den einzelnen Plätzen ist Sedan wegen seiner tiefschwarzen feinen Tuche und seiner hochfeinen Modestoffe berühmt. Mittelpunkt für die französische Modestoff-Fabrication ist Elboeuf; Louviers dagegen hat Rückschritte gemacht. In der Erzeugung von Flanelen hat Frankreich große Fortschritte gemacht; Ausgezeichnetes leistet darin Rheims, dessen Gesundheitsflanelle das Vollendetste ihrer Art sind: äußerst zarte, dünne, leichte und elastische Gewebe. In der Filzfabrication excellirt Beauvais. Unübertroffen ist Frankreich ferner in einfarbigen und carrirten Merinos, Tibets, Bombassins, Alepinos, Mouffelines de laine und Kaschemirs; die Champagne, Picardie, Normandie und Paris sind die Hauptsitze; obenan steht Rheims. Gewebe aus hartem englischem Kammgarn, Alpaca und Mohair, werden zumeist in Roubaix und Lille erzeugt; Wolldamast in den genannten Städten und anderwärts. Bezüglich der Damenleiderstoffe ist Frankreich in Farbe und Colorit fast unerreicht, namentlich Paris; berühmt sind insbesondere die Pariser Baresges, während in anderen Kammgarnstoffen Roubaix, Lille und Tourcoing erfolgreich mit Paris concurriren. Die orientalische Shawlfabrication wurde zuerst in Paris nachgeahmt (Ternaux-Shawls), während Paris die hochfeine Waare liefert, liefert Lyon Mittelarten, Rimes ordinäre.

Die Seidenindustrie verdient auch unter den Erwerbszweigen Frankreichs an erster Stelle genannt zu werden. Sie beherrscht den Weltmarkt

und ihr jährlicher Gesamtumsatz wird auf etwa 1500 Mill. Fr. veranschlagt. Die Seidenproduktion Frankreichs datirt vom 17. Jahrhundert. Was zunächst die Produktion an Rohseide betrifft, so ist die Seidenzucht in der Provence, in Languedoc und der Dauphiné heimisch, am stärksten an der unteren Rhone, in den Departements Gard und Vaucluse und auf Corsica. Man taxirt die mittlere Jahresproduktion an Rohseide auf 3 Mill. Kilogramm. Seit der Krankheit der Seidenraupen im Jahre 1854 haben die Erträge bedeutend abgenommen und ist namentlich die französische Industrie auf den Bezug von roher Seide angewiesen. Die äußerst sorgfältige Behandlung beim Abhaspeln und Filiren gibt der französischen Seide große Vorzüge vor der importirten Waare. Rohe Seide wird in großen Massen aus Italien, der Schweiz und China, Seidenwurmeier aus Japan importirt. Die Seidenspinnerei und die Vorarbeiten zur Seide beschäftigen eine größere Zahl von Departements, namentlich Ardèche, Drôme, Vaucluse, Gard, Hère, Ain, Herault u. A. Die Seidenweberei ist in den Departements der Rhone heimisch (in und um Lyon gegen 90000 Webstühle) mit einer durchschnittlichen Jahresproduktion von 255 Mill. Fr. Werth. Die Seidenbandfabrikation hat ihren Hauptsitz im Departement Loire (St. Etienne). Eingeführt werden Seidenwaaren aus Deutschland und der Schweiz.

Was Vielseitigkeit der Artikel, Vortrefflichkeit der Arbeiten, Harmonie der Farbengebung, Combination neuer Gewebearten, Geschmack und künstlerische Durchführung betrifft, ist die französische Seidenindustrie unerreicht. Die vorzüglichsten Zeichner stehen den Fabrikanten zu Gebot; durch viele Schulen (namentlich in St. Pierre und La Martignier) ist für die Ausbildung von Arbeitern und Zeichnern gesorgt. Die französische Seidenindustrie verdankt ihre großartige Vollendung hauptsächlich der Spezialisirung der Fabrikate, die bis in die kleinsten Theile hinabreicht. Die Fabrikanten machen nur einzelne Artikel, ja nur ein Genre, selbst nur eine Farbe desselben; der Appreteur richtet nur einen oder den anderen Stoff; der Färber färbt nur in einer bestimmten Farbe; Alle sind speziell dafür eingerichtet. Mit den Verbollkommnungen der Fabrikation halten gleichen Schritt jene der Rohproduktion; man sammelte sorgfältig die Erfahrungen, die man bei der Rohseidenproduktion anderwärts gemacht hat, gründete Anstalten zur Belehrung in der Seidenkultur, beobachtete das Leben der Seidenraupe und baute sogar Oefen zum Ausbrüten der Seidenwurmeier. Auch in Algier bemühte sich die Regierung, die Seidenkultur einzubürgern.

Die Baumwollindustrie Frankreichs wird nur von der englischen übertroffen; an Geschmack und Schönheit der feineren Waaren nicht einmal von dieser. Die Spinnerei ist hauptsächlich in der Normandie (Rouen) einheimisch und im Nordosten (St. Quentin, Koubaix, Lille, Rheims, Chalons s. Marne). Aber auch außerhalb dieser Bezirke bestehen zahlreiche Spinnereien. Die Zahl der Spindeln wird auf 6 Millionen, jene der Arbeiter auf 30000 angeschlagen. Baumwollgarn wird aus England eingeführt. Die Weberei ist gleichfalls in den oben erwähnten Gegenden vertreten. Importirt werden Baumwollwaaren aus England, Deutschland, Schweiz, Belgien; exportirt vorzüglich nach Italien, Spanien, den Vereinigten Staaten und dem Orient. Das werthvollste Gebiet seiner Baumwollindustrie hat Frankreich in Elsaß



verloren. Der Werth der gesammten Produktion soll jetzt 500 Mill. Fr. jährlich betragen.

Die französische Baumwollindustrie datirt seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts; damals bezog man den Rohstoff aus der Levante. Die größten Fortschritte verdankt man Lenoir, dem Erfinder des mechanischen Webstuhls. Die Gesetzgebung bezüglich der Garneinfuhr hat mancherlei Phasen durchgemacht: liberale und schützöllnerische Tarife, völlige Einfuhrverbote und Exportprämien. Der Hauptbaumwollmarkt Frankreichs ist Havre (dem gegenüber Marseille fast verschwindet); auch die Schweiz bezieht den größten Theil ihres Baumwollbedarfs über Havre.

Die französischen Baumwollwaaren sind ausgezeichnet durch geschmackvolle und elegante Muster, Farbe und saubere Durchführung.

Die Spitzenfabrikation gehört mit zu den berühmtesten Zweigen französischer Industrie; namentlich in Alençon, Bailleul und Lille. Doch hat diese Branche schon schwere Wechselfälle erlebt und ist an manchen Orten noch nicht wieder zu der Blüthe gekommen, die sie im vorigen Jahrhundert auszeichnete. Auch die Spitzen- und Blondenfabrikation von Chantilly und jene der Normandie sind hervorragend; Arras beschäftigt gleichfalls zahlreiche Arbeiterinnen; die alte und bedeutende Spitzenindustrie der Auvergne gibt gegen 150000 Arbeiterinnen Beschäftigung. Im Ganzen dürften etwa 240000 Arbeiterinnen in der französischen Spitzenmanufaktur Verwendung finden und einen Produktwerth von etwa 65 Mill. Fr. erzeugen.

Die Stickerie und verwandte Arbeiten ernähren etwa 150000 Arbeiterinnen; den Gesamtwert der bezüglichen Produktion schätzt man auf 250 Mill. Fr. Kostbare Tarlatane und Stüchwaaren liefert namentlich Tarare (bei Lyon).

Die Strumpfwirkerei liefert unter starker Concurrenz Englands und Sachsens beiläufig für 60—70 Mill. Fr. Waaren. Die Baumwollstrumpfwirkerei ist hauptsächlich im Departement Aube, die Seidenwirkerei in Lyon, Nîmes, den Cevennen und in Paris, die Wollwirkerei in der Picardie heimisch.

Die Bekleidungsindustrie beschäftigt gegen 2 Mill. Menschen und mag deren Gesamtprodukt den Werth von 6—700 Mill. Fr. erreichen, wobon der größere Theil auf Männerbekleidung kömmt. Die Bekleidungsartikel aus Paris allein, das noch immer die Weltmode beherrscht, werden auf etwa 300 Mill. Fr. veranschlagt, wobon viel zum Export kömmt.

In der Leinenindustrie wird die häusliche Beschäftigung immer mehr von der Maschine verdrängt. Garne werden aus England und Deutschland bezogen. Concurrenzfähig sind die französischen Leinenwaaren gegenüber den irischen, belgischen und deutschen nicht. Hauptsitze der Leinenindustrie sind französisch Flandern, die Normandie, die Picardie und die Bretagne. Hochfeine Waare (Battist, Gaze zc.) liefern Valenciennes, Alençon, Rennes, Calais, Tafelzeug St. Quentin, Segeltuch die größeren Seeplätze.

Lederindustrie. Die Lederfabrikation, zu welcher Frankreich viel ausländische Häute aus Südamerika und Nordafrika einführt, ist in Blois, Troyes, Niort, Nantes und Grenoble stark vertreten; die Fabrikation von Maroquin in Marseille und Choisy, von Ziegenfellen in Ammonay. Die französischen

Lederwaaren sind berühmt; in der Handschuhfabrikation produziren Paris, Grenoble, Blois, Lunéville, Vendôme, Bezieres und Annonay vorzügliche Waare, ganz Frankreich für etwa 47 Mill. Fr.; der Export nach England allein soll jährlich 2 Mill. Paar betragen. Die Schuhwaarenfabrikation liefert für etwa 580 Mill. Fr. Waare, theilweise von höchster Eleganz. Pariser Sattler- und Riemenwaaren werden exportirt.

Die Hutmacherei fabrizirt für mindestens 60 Mill. Fr. und exportirt bedeutende Quantitäten.

Die Fabrikation fertiger Wäsche, die in Paris allein gegen 10000 Personen beschäftigt, arbeitet gleichfalls zum Theil für den Export; und an Mode- und Putzartikeln exportirt Paris allein für etwa 100 Mill. Fr.

In der Metallwaarenindustrie sind die höchst geschmackvollen Pariser Galanterie-Bronce- und Gußwaaren berühmt. Stahl- und Eisenwaaren, Waffen werden hauptsächlich in St. Etienne erzeugt; Gewehre in St. Etienne, Paris und Versailles; der Maschinenbau findet seine Vertretung in den großartigen Werken des Creusot, dann zu Paris, Lille, Rouen, Arras u. a.; feine Metallwaaren, namentlich Uhren kommen aus Paris, Besançon, den industriellen Jura-Departements (Jura, Doubs, Haute-Saône).

Die keramische Industrie ist vorzüglich vertreten durch die Porzellanfabrikation (berühmt die Fabrik zu Sevres, daneben zu Chantilly, Limoges); durch die Thon- und Fayencewaarenfabrikation, die gegen 10000 Arbeiter beschäftigt und einen Produktwerth von circa 10 Mill. Fr. liefert, durch die Ziegel- und Backsteinfabrikation mit circa 18000 Arbeitern und einem Produktwerth von über 20 Mill. Fr.; durch die Glas- und Krystallwaarenfabrikation, die in etwa 140 Etablissements gegen 17000 Arbeiter beschäftigt und deren Produkte den Werth von 80 Mill. Fr. erreichen dürften. Einige der genannten Branchen, namentlich Spiegel-, Porzellan- und Krystallwaaren sind unübertroffen; renommirt namentlich die Spiegel von St. Gobain, die Krystallfabriken von Baccarat, Cirey, St. Louis u. a.

Chemikalien werden für mindestens 80 Mill. Fr. im Jahre produziert, namentlich in Paris, Montpellier, Neuilly, Rouen, Marseille, Lille, Toulon &c.; Parfumerieen in Paris; Seife vorzugsweise in Toulon.

Die Papierfabrikation beschäftigt etwa 100000 Lumpensammler, welche etwa 70 Mill. Kilogr. Lumpen sammeln. Das Produkt daraus dürfte einen Werth von 20 Mill. Fr. übersteigen; exportirt werden Schreib- und Notenpapier, Tapeten, Enveloppes &c.

Die Nahrungsmittelindustrie ist hauptsächlich vertreten durch die Branntweinfabrikation, welche ihr Produkt größtentheils aus Wein, namentlich in den südlichen Departements, weniger aus Runkelrüben, Reis und Korn bereitet. Man nahm vor längerer Zeit die Gesamtproduktion zu 900000 Hectol. jährlich an, wovon 7—800000 im Lande verbraucht, der Rest ausgeführt werden.

Die Rübenzuckerfabrikation hat in den letzten Jahren sehr zugenommen; man zählte im Jahre 1872—73

im Departement	thätige Fabriken:	Produktion:
Nisne	89	85 Mill. Kilogr.
Nord	181	115 " "
Dise	39	35 " "
Bas de Calais	92	66 " "
Somme	60	50 " "
in den übrigen:	47	50 " "

Die Quantität des Productes hat sich seit 1868/69 verdoppelt.

Die Bierbrauerei Frankreichs ist kaum nennenswerth, Export und Import unbedeutend. Wichtiger ist die Cider- und Essigfabrikation; in letzterer zeichnet sich Orleans aus.

Die rühmenswerthe Erwähnung verdienen aber noch die sogenannten Pariser Fabrikate: Bijouterie- und Tableteriewaaren, Gold-, Silber- und leonische Waaren, Kinderspielwaaren, Lackwaaren, Papierwaaren, Möbel, musikalische u. a. Instrumente, falsche Schmucksachen, Zündwaaren, Portefeuillewaaren und anderes, womit der französische Erfindungsgeist und Geschmack in unerschöpflicher Thätigkeit jahraus jahrein den Markt der civilisirten Welt überstreut.

Die gesammte industrielle Production Frankreichs wurde vor dem Verluste von Elsaß-Lothringen auf einen jährlichen Werth von über 11000 Mill. geschätzt. Eine andere, amtliche Erhebung gibt 123357 Etablissements, 1.782932 Arbeiter und 9756 Mill. Fr. Productwerth an. Letzterer vertheilte sich auf die Departements wie folgt (Werthe in Mill. Fr.):

Seine . . . . .	1990	Saône et Loire . . . . .	78	Charente inf. . . . .	36
Nord . . . . .	800	Finistère . . . . .	76	Morbihan . . . . .	35
Rhône . . . . .	601	Côte d'Or . . . . .	75	Aube . . . . .	34
Seine inférieure . . . . .	440	Maine et Loire . . . . .	71	Allier . . . . .	33
Rhôneanbahnung . . . . .	272	Aube . . . . .	67	Haute Marne . . . . .	32
Loire . . . . .	224	Doubs . . . . .	67	Yonne . . . . .	32
Eure . . . . .	213	Drôme . . . . .	65	Ger . . . . .	31
Haut Rhin . . . . .	196	Larn . . . . .	57	Bienne . . . . .	29
Nisne . . . . .	185	Lot et Garonne . . . . .	53	Mayenne . . . . .	27
Somme . . . . .	166	Ain . . . . .	50	Loir et Cher . . . . .	27
Marne . . . . .	162	Puy de Dôme . . . . .	50	Landes . . . . .	26
Loire inférieure . . . . .	161	Indre . . . . .	49	Haute Loire . . . . .	26
Ardennen . . . . .	160	Meurthe . . . . .	49	Larn et Garonne . . . . .	26
Bas de Calais . . . . .	158	Loiret . . . . .	49	Côtes du Nord . . . . .	25
Bas Rhin . . . . .	148	Dordogne . . . . .	49	Ariège . . . . .	23
Ardeche . . . . .	144	Sarthe . . . . .	49	Lot . . . . .	20
Ille et Vilaine . . . . .	143	Nievre . . . . .	49	Basses Pyrénées . . . . .	20
Mosel . . . . .	134	Manche . . . . .	48	Hautes Pyrénées . . . . .	19
Dise . . . . .	131	Meuse . . . . .	46	Pyrénées Orient. . . . .	16
Gironde . . . . .	122	Deux Sèvres . . . . .	46	Alpes marit. . . . .	16
Isère . . . . .	116	Haute Bienn . . . . .	44	Corsica . . . . .	14
Garb . . . . .	116	Var . . . . .	44	Basses Alpes . . . . .	14
Seine et Dise . . . . .	110	Aveyron . . . . .	43	Creuse . . . . .	14
Bogesen . . . . .	104	Charente . . . . .	43	Hautes Alpes . . . . .	12
Bauchtuse . . . . .	102	Eure et Loir . . . . .	42	Savoie . . . . .	9
Haute Garonne . . . . .	99	Indre et Loire . . . . .	42	Haute Savoie . . . . .	7
Calvados . . . . .	97	Haute Saône . . . . .	41	Lozère . . . . .	6
Hérault . . . . .	94	Bendée . . . . .	40	Corrèze . . . . .	6
Seine et Marne . . . . .	89	Cher . . . . .	40	Cantal . . . . .	4
Orne . . . . .	82	Jura . . . . .	39		



**Handel.** Der inländische Handel kann, da die nöthigen Anhaltspunkte nicht vollständig vorhanden sind, nur annähernd geschätzt werden und dürfte etwa 30—40 Milliarden betragen. Aufschluß über seinen Umfang geben einigermaßen die bedeutende Binnenschiffahrt, welche u. a. auf den Flüssen und den dem Staate gehörigen Kanälen Wasserzölle für 30 Mill. Tonnen (à 1000 Kilogr.) bezahlt; ferner der Eisenbahnverkehr; die Küstenfahrt, welche  $2\frac{1}{2}$ —3 Mill. Tonnen jährlich in Bewegung setzt; die Accisen oder Stadtzölle (octrois), welche 120 Mill. Fr. übersteigen und durchschnittlich etwa 10 pCt. vom Werthe der Waaren erreichen, so daß man aus dem Betrag dieser Gefälle einigermaßen auf die städtische Consumption (insbesondere an Branntwein, Wein, Bier, Fleisch, Fischen, Del und Essig) schließen kann. Man nimmt an, daß die in Betracht kommenden 1430 Städte Frankreichs für 20 Milliarden jährlich kaufen und verkaufen. Ein weiterer Anhaltspunkt für den Binnenhandel sind die Märkte. Diese haben indessen viel von ihrer früheren Wichtigkeit verloren. Etwa 7000 Städte und Dörfer oder Marktflecken haben Jahrmärkte, deren Gesamtzahl jährlich 30000 beträgt. Die gewöhnlichen Märkte sind zahlreicher; sie finden in 10000 Gemeinden, und zwar meistens wöchentlich oder zweimal monatlich, statt.

Viel genauer ist die Kenntniß vom auswärtigen Handel.

Nächst Großbritannien und den Vereinigten Staaten entwickelt Frankreich unter den Staaten der Erde die größte Handelsthätigkeit. Die Grundlagen derselben sind die reiche eigene Production an Rohstoffen und Industrieartikeln, die günstige Weltlage im Herzen Europa's und an den belebtesten Meeren, die ausgebreiteten Verkehrsmittel, ein rationelles Geld- und Kreditssystem; auch der bedeutende politische Einfluß des Landes, seine Land- und Seemacht, konnte nur von Vortheil sein; ebenso der französische Colonialbesitz. In der Zeit von 1827—1860 hat der Generalhandel Frankreichs mit seinen Colonien und dem Auslande eine Zunahme von 500 pCt. erfahren. Am lebhaftesten ist der Verkehr mit England, Belgien, Deutschland, der Schweiz und den Vereinigten Staaten. Die wichtigsten Artikel der Einfuhr sind im Durchschnitt längerer Jahre: Seide, Getreide, Wolle, Steinkohlen, Baumwolle, Häute, Thiere, Holz u. dergl.; bei der Ausfuhr die Produkte der französischen Industrie, namentlich Seide und Seidenwaaren, Wollwaaren, Wein, Kurze Waaren u. dergl.

Die General-Zolldirection bringt Nachweise (Tableau général du commerce de la France etc. 1874) über den auswärtigen Handel Frankreichs im Jahre 1873, denen Folgendes zu entnehmen ist:

Der Werth der Einfuhr und der Ausfuhr stellte sich in den letzten 5 Jahren folgendermaßen:

Jahr.	Einfuhr.	
	Generalhandel.	Specialhandel.
1869	4008 Millionen Fr.	3353 Millionen Fr.
1870	3497 " "	3153 " "
1871	3953 " "	2867 " "
1872	4501 " "	3570 " "
1873	4576 " "	2566 " "

Ausfuhr.

Jahr.	Generalhandel.		Specialhandel.	
	Millionen Fr.		Millionen Fr.	
1869	3993		3074	
1870	3455		2802	
1871	3278		2872	
1872	4756		3761	
1873	4822		3787	

(Der Generalhandel umfaßt alle Waaren, die überhaupt eingeführt oder ausgeführt werden; der Specialhandel umfaßt bei der Einfuhr alle verzollt oder zollfrei eingehenden Waaren, die für den inländischen Consum declarirt worden sind, bei der Ausfuhr alle Waaren französischen Ursprungs und jene Waaren, welche durch Entrichtung eines Eingangszolles französisches Eigenthum geworden oder zollfrei eingegangen und wieder ausgeführt worden sind.)

Im Gesamtverkehr weist das Jahr 1873 einen Werth von 9399 Millionen Franken auf und übertrifft das Vorjahr um 141 Mill., den Durchschnitt der vorhergehenden 5 Jahre um 1514 Mill. oder 19 pCt.

Von der Einfuhr kamen zu Lande für 1593 Mill. an, seewärts für 2982 Mill. Von der Ausfuhr gingen für 3169 Mill. auf dem Seewege aus, für 1653 Mill. auf dem Landwege.

Der Waarenumsatz mit den Colonieen gestaltete sich wie folgt (Angaben in Millionen Franken):

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	1873.	1872.	1873.	1872.
Algier . . . . .	150,6	140,3	160,6	157,1
Martinique . . . . .	28,6	28,6	19,7	27,1
Gadeloupe . . . . .	22,1	22,7	16,6	21,0
St. Pierre, Miquelon	28,8	28,6	8,2	7,8
Réunion . . . . .	23,5	24,8	11,9	13,0
Senegal . . . . .	10,9	10,9	11,6	17,5
Französisch Indien .	14,5	11,0	0,9	0,9
Französisch Guyana .	0,3	0,4	6,3	5,1
Drafrifa . . . . .	2,8	3,0	1,1	0,6

Mit den fremden Ländern fand ein Ein- und Ausfuhr-Verkehr statt, welcher folgende Werthe (in Millionen Franken) ergab:

	Einfuhr		Ausfuhr		Durchfuhr 1873	
	1873.	1872.	1873.	1872.	von	nach
England . . . . .	757,2	794,8	1172,6	1229,5	86	187,5
Belgien . . . . .	542,2	502,8	504,8	505,6	42,7	9,7
Deutschland . . . . .	417,8	445,2	522,5	458,9	103,1	33,4
Italien . . . . .	436,7	444,7	353,2	327,5	71,9	93,2
Schweiz . . . . .	343,4	373,7	430,0	374,8	277,5	93,8
Vereinigte Staaten	214,2	210,7	383,3	423,6	2,7	82,6
Türkei . . . . .	233,9	186,7	123,9	119,8	11,9	21,7
Spanien . . . . .	179,2	149,6	177,7	175,5	22,1	41,2
Rußland . . . . .	188,2	152,5	46,0	48,3	2,6	1,1
Argentinien . . . . .	108,6	106,0	121,5	123,1	0,2	24,7
Brazilien . . . . .	95,7	66,7	91,2	96,1	6,8	19,6
Peru . . . . .	51,9	24,4	59,6	59,6	0,1	14,6
Ägypten . . . . .	53,3	54,1	56,3	56,3	2,5	7,7
Englisch Ostindien .	88,3	114,2	10,2	9,7	1,9	3,0
Uruguay . . . . .	42,6	50,5	49,9	55,9	—	7,6
China . . . . .	68,0	122,5	23,2	27,6	1,4	0,7

	Einfuhr		Ausfuhr		Durchfuhr 1873	
	1873.	1872.	1873.	1872.	von	nach
Japan . . . . .	64,1	51,8	20,6	19,7	0,1	2,0
Niederlande . . . . .	45,0	39,3	38,4	39,9	0,7	0,2
Chile . . . . .	16,6	22,5	62,3	54,8	0,5	12,2
Oesterreich . . . . .	55,6	46,1	22,5	12,5	0,5	—
Haiti . . . . .	42,6	30,2	15,2	14	0,4	0,6
Spanisch Amerika . . . . .	24,0	28,4	32,1	32,7	1,6	7,0
Columbien . . . . .	16,0	11,2	39,7	39,7	0,3	13,2
Schweden . . . . .	41,0	25,2	12,0	12,0	0,1	—
Portugal . . . . .	18,2	14,0	27,7	28,3	0,2	3,3
Norwegen . . . . .	33,6	23,4	11,5	11,7	—	—
Barbarestenstaaten . . . . .	25,5	29,4	17,6	13,5	0,2	0,9
Mexiko . . . . .	6,1	7,6	29,2	22,6	39,1	6,4

Berücksichtigt man längere Zeiträume, so ergeben sich folgende Werthe (in Millionen Franken):

Einfuhr aus:	1827—35.	1837—46.	1847—56.	1857.	1860.	1861.
England . . . . .	22	80	110	236	251	409
Verein. Staaten . . . . .	64	120	154	164	258	291
Belgien . . . . .	65	88	116	142	148	189
Italien . . . . .	—	—	—	—	131	143
Schweiz . . . . .	12	22	29	34	38	43
Sardinien . . . . .	64	77	85	74	—	—
Spanien . . . . .	23	30	42	74	58	60
Hollverein . . . . .	40	48	47	84	81	127
Türkei . . . . .	12	27	43	84	80	93
Rußland . . . . .	19	34	44	51	55	129

und bei der Ausfuhr

na ch:	1827—36.	1837—46.	1847—56.	1857.	1860.	1861.
England . . . . .	65	97	239	291	493	403
Verein. Staaten . . . . .	93	91	171	196	210	75
Belgien . . . . .	50	45	108	144	154	149
Italien . . . . .	—	—	—	—	161	175
Schweiz . . . . .	29	41	56	77	123	125
Sardinien . . . . .	27	39	59	74	—	—
Spanien . . . . .	39	65	74	101	99	135
Hollverein . . . . .	42	50	50	111	153	155
Türkei . . . . .	9	11	27	48	41	39
Rußland . . . . .	7	11	13	19	21	24

Bei der Einfuhr repräsentiren folgende Waaren die höchsten Werthe (Angaben in Millionen Franken):

	Generalhandel.	Specialhandel.
Seide . . . . .	445,8	352,0
Getreide . . . . .	364,5	230,6
Rohwolle . . . . .	330,0	325,6
Steinkohlen . . . . .	249,3	242,5
Baumwolle . . . . .	201,0	185,7
Seidenwaaren . . . . .	189,6	29,4
Rohhäute und Pelzwaaren . . . . .	169,3	161,9
Kaffee . . . . .	164,0	99,5
Gewöhnliches Holz . . . . .	156,5	156,3
Thiere . . . . .	154,8	154,3
Baumwollwaaren . . . . .	123,4	47,7
Wollwaaren . . . . .	121,0	59,7
Deljaat . . . . .	85,4	83,0



	Generalhandel.	Specialhandel.
Hanf . . . . .	76,7	75,3
Zucker (fremder) . . . . .	61,6	59,2
Bijouterie . . . . .	61,5	8,7
Zucker (aus französischen Colonieen)	55,2	51,3
Kupfer . . . . .	48,1	44,1
Fette aller Art . . . . .	47,8	46,3
Del . . . . .	42,2	32,9
Kohltabak . . . . .	41,5	26,8
Guano und Dünger . . . . .	40,3	39,4
Palmerne ic. . . . .	40,0	38,3
Butter und Käse . . . . .	38,7	31,1
Tafelobst . . . . .	37,1	35,7
Bearbeitete Häute . . . . .	36,4	24,8
Wein . . . . .	35,3	28,6
Erze aller Art . . . . .	34,5	34,0
Seefische . . . . .	33,0	32,6
Maschinen . . . . .	32,1	25,6
Frisches und gefalzenes Fleisch . . . . .	31,8	30,8
Tabakfabrikate . . . . .	29,7	3,8
Indigo . . . . .	27,4	26,3
Baumwollgarn . . . . .	26,2	21,7
Strohwaaren . . . . .	25,9	11,6
Stroh Hüte . . . . .	25,1	—
Eisen und Stahl . . . . .	23,8	12,3
Reis . . . . .	21,6	17,2
Roheisen . . . . .	20,3	6,8
Leinenwaaren . . . . .	20,2	13,0
Uhren . . . . .	20,2	2,1

Bei der Ausfuhr sind die werthvollsten Artikel:

	Generalhandel.	Specialhandel.
Seidenwaaren und Fleuretseide . . . . .	642,2	478,6
Wollgewebe . . . . .	400,9	325,9
Getreide . . . . .	289,4	175,0
Wein . . . . .	287,2	281,3
Holz- und Kurzwaaren . . . . .	195,6	184,8
Seide . . . . .	193,0	100,3
Bearbeitete Häute . . . . .	151,2	135,9
Baumwollgewebe . . . . .	150,2	77,1
Metallwaaren . . . . .	140,7	99,3
Raffinirter Zucker . . . . .	124,1	121,3
Kurzwaaren . . . . .	111,3	50,5
Begerbte Häute . . . . .	107,6	95,6
Bandwaaren . . . . .	95,8	89,1
Spirituosen . . . . .	94,7	91,5
Wolle . . . . .	91,7	86,6
Butter und Käse . . . . .	89,6	82,0
Rohbaumwolle . . . . .	85,9	68,3
Thiere . . . . .	77,3	75,6
Porzellan- und Thonwaaren . . . . .	65,1	60,3
Papier und Papierwaaren . . . . .	57,3	52,2
Rohzucker . . . . .	53,0	44,8
Kaffee . . . . .	48,0	—
Eisen und Stahl . . . . .	47,4	30,2
Gewöhnliche Hölzer . . . . .	46,3	46,0
Chemikalien . . . . .	44,7	45,2
Rohe Häute und Pelze . . . . .	43,0	35,3

	Generalhandel.	Specialhandel.
Modewaaren . . . . .	37,5	37,5
Maschinen . . . . .	36,9	27,0
Eier und Wild . . . . .	35,7	35,7
Leinengewebe . . . . .	35,1	27,1
Fische . . . . .	25,1	33,0
Uhrwaaren . . . . .	33,2	17,0
Wollgarn . . . . .	32,0	31,3
Tafelobst . . . . .	27,7	26,2
Sämereien . . . . .	26,0	25,6
Öle . . . . .	24,2	11,2
Steinkohlen . . . . .	23,8	13,7
Hanf und Flachß . . . . .	22,7	19,2
Leinengarn . . . . .	21,6	15,6
Tabakfabrikate . . . . .	21,0	13,0
Kartoffeln und trockene Gemüse . . . . .	20,8	20,8

Die ganze Durchfuhr repräsentirt einen Werth von 705,0 Mill. Fr. gegen 547 Mill. im Vorjahre, so daß sich eine Steigerung von 29 pCt. ergibt. Die werthvollsten Transitwaaren sind (in 1000 Franken):

159.502 Seidenwaaren, 56.415 Goldwaaren, 54.893 Baumwollwaaren, 40.759 Weizen, 36.721 Wollwaaren, 34.063 Rohseide, 16.084 Cigarren, 15.105 Lederwaaren, 14.454 Uhren, 13.860 Strohmatte, 12.212 Uhrfournituren, 11.606 Kaffee, 10.468 Garne aller Art, 9.397 Flochseide, 7.524 Korke, 6.524 Käse, 5.926 Leder, 5.916 zugerichtete Seide, 5.245 gegerbte Häute, 4.314 Leinenwaaren, 4.256 Rohbaumwolle, 4.092 Luxuswaaren, 3.478 Metalle, 3.438 Maschinen, 3.331 Kurzwaaren, 2.917 Wein, 2.440 Steingut, Porzellan und Glaswaaren, 2.289 Schafe, 2.094 Haare, 2.055 Safran.

Beim Handel mit den einzelnen fremden Ländern, sowie mit den französischen Colonien spielen folgende Waaren die wichtigste Rolle (im Generalhandel, Werthe in 1000 Franken angegeben):

England lieferte für:

85.040 Seide und Flochseide, 84.337 Wolle, 79.022 Wollwaaren, 76.374 Steinkohlen, 38.485 Baumwollwaaren, 31.618 Kupfer, 29.722 Rohbaumwolle, 25.145 Eisen und Stahl, 21.065 Getreide, 17.922 Kaffee, 13.597 Maschinen, 12.019 Jute, 11.055 Seidenwaaren, 10.598 Wollgarn, 9.324 Baumwollgarn, 9.016 zubereitete Häute, 8.545 rohe Häute, 8.158 Leinenwaaren, 8.031 Schiffe, 7.042 Metallwaaren, 6.094 Haargarne, 5.971 Strohhüte, 5.681 Dünger, 5.497 Öle, 5.359 Zinn, 5.136 Fette aller Art, 4.787 Meis, 4.249 Harze, 3.778 Gummiwaaren, 3.659 Medikamente, 3.522 frisches und gefalzenes Fleisch, 3.458 Gummi, 3.364 Indigo, 3.238 Kupfererz, 3.145 Papier und Bücher, 3.047 Kautschuk und Guttapercha, 2.914 Hefe, 2.816 Kunstgegenstände, 2.799 Fische, 2.742 Kurzwaaren und Knöpfe, 2.545 Strohmatte u. dergl., 2.380 Delsaat, 2.329 Kleidungsstücke, 2.255 Perlmutterhälften, 2.150 Tafelobst, 2.112 Säuren, 2.057 Porzellan- und Thonwaaren, 2.049 Pelzwerk, 2.035 Elefantenzähne, 2.016 Leinengarn, 1.963 Tabakfabrikate, 1.906 Haare, 1.885 Quecksilber, 1.855 Steine zum Kunst- und Gewerbe-Gebrauch, 1.803 Cacao, 1.658 Hanf, 1.642 Nidel, 1.622 Perlen, 1.418 Pferde, 1.415 Kaschmirgewebe, 1.413 Knochen und Hörner;

es empfing dagegen für:

237.355 Seidenwaaren, 82.968 Wollwaaren, 65.648 Seide und Flochseide, 61.049 Butter, 56.541 Branntwein, Sprit und Liqueure, 54.107 Wein, Weizenmehl, 44.897 raff. Zucker, 39.858 Getreide, 38.769 Rohzucker, 36.686 Lederwaaren, 34.096 Eier und Wildpret, 22.648 Knöpfe und Kurzwaaren, 20.757 bereitete Häute, 19.530 Modewaaren und künstliche Blumen, 15.158

Baumwollwaaren, 12.506 Sämereien, 11.801 Metallwaaren, 11.576 Porzellan- und Thonwaaren, 11.267 Kartoffeln, 11.250 Tafelobst, 11.004 Thee, 10.341 Fische, 9.355 Vieh, 9.327 Papier und Drucksachen, 9.203 Pferde, 8.150 Lumpen, 7.996 Tabakfabrikate, 7.896 Holz, 7.707 Baumwolle, 7.632 Uhrwaaren, 6.155 fertiges Zeug, 5.858 Goldschmiedwaaren und Schmudfsachen, 5.551 Strohwaaaren, 4.864 Carne, 4.208 rohe Häute, 3.964 Potasche, 3.893 Strohhüte, 3.890 musikalische Instrumente, 3.756 Spielwaaren, 3.722 Korke, 3.595 frisches und gesalzenes Fleisch, 3.478 trodene Gemüße, 3.307 Delstücken, 3.252 Wolle, 3.168 Schmudfsedern, 2.776 Leinenwaaren, 2.584 Krappextrakt, 2.581 Oele, 2.452 Möbel, 2.121 Zint, 2.041 Mandeln und Nüsse, 2.039 Fette aller Art, 1.957 Waffen und Munition, 1.952 Krapp, 1.918 frische Gemüße, 1.910 Bettfedern, 1.849 Rohabat, 1.835 Silber und Platina, 1.717 Gummiswaaren, 1.711 Farbwaaren, 1.691 Steine, 1.571 Trüffeln, 1.555 Leim, 1.471 Kastanien, 1.414 Maschinen, 1.414 Gummi, 1.395 Meditamente, 1.381 Guttapercha, 1.342 Chinin, 1.304 Haare, 1.291 Parfümerien, 1.268 Holzwaaren, 1.231 Menschenhaare, 1.142 Farbholzextrakte, 1.109 ätherische Oele.

## Deutschland schickte für:

40.280 Vieh, 36.503 Baumwollwaaren, 34.769 Schmudfsachen und Galanteriewaaren, 23.438 Wollwaaren, 23.400 Steinkohlen, 15.939 rohe Häute, 15.238 Seidenwaaren, 15.192 Carne, 11.952 Holz, 11.743 Bier, 11.550 Delstücken, 11.404 bereitete Häute, 9.913 Tabakfabrikate, 8.857 Rohbaumwolle, 8.221 Seide und Seidenabfall, 7.954 Rohwolle, 7.569 Porzellan und Steingut, 6.948 Maschinen, 6.646 Eisen und Stahl, 5.973 Metallwaaren, 5.947 Getreide, 5.721 Papier und Drucksachen, 5.446 Zint, 5.436 Strohhüte, 5.082 Chemikalien, 3.913 Pferde, 3.177 Tabak, 2.969 Kurzwaaren und Knöpfe, 2.737 Korallen, 2.737 Lederwaaren, 2.582 frisches und gesalzenes Fleisch, 2.462 Kupfer, 2.401 Flachß, 2.147 Hopfen, 2.125 Pelzwaaren, 1.941 Kleidungsstücke, 1.858 Spielzeug, 1.626 Spirituosen, 1.569 Haare, 1.510 Blei, 1.457 Baumaterialien, 1.410 Bettfedern, 1.366 Hanf, 1.259 Holzwaaren, 1.219 Räder, 1.168 Lumpen, 1.110 Farbstoffe, 1.007 getrodnete Gemüße;

## es empfing dagegen von Frankreich für:

50.454 Wein, 41.538 Getreide, 39.143 Rohbaumwolle, 28.168 Mehl, 27.785 Holzwaaren, 21.759 Wolle, 21.131 Metallwaaren, 20.650 Seide und Flochseide, 20.206 Kurzwaaren und Knöpfe, 17.507 Seidenwaaren, 14.668 Carne aller Art, 13.294 Vieh, 12.015 rohe Häute, 11.203 Eisen und Stahl, 9.490 raff. Zucker, 9.253 bereitete Häute, 8.465 Holz, 6.482 Chemikalien, 6.493 Sämereien, 6.027 Lederwaaren, 5.952 Schmudfsachen und Galanteriewaaren, 5.061 Maschinen, 4.428 Papier und Bücher, 4.294 Steine, 4.151 Kaffee, 4.001 Pariser Artikel, 3.834 Baumwollwaaren, 3.563 Oele, 3.507 Fette, 3.281 Pferde, 3.267 Porzellan und Steingut, 2.963 Leinenwaaren, 2.341 Spirituosen, 2.794 Möbel, 2.762 Steinkohlen, 2.531 Kupfer, 2.519 Uhrwaaren, 2.277 Gerberbörte, 2.277 Modewaaren und künstliche Blumen, 2.206 fertiges Zeug, 2.090 Butter, 2.065 Mandeln und Nüsse, 2.010 Spielzeug, 1.897 Tafelobst, 1.867 Indigo, 1.867 Trüffeln, 1.831 Korke, 1.829 Farbholzextrakt, 1.724 Strohwaaaren, 1.610 Fische, 1.587 Baumaterial, 1.577 Safran, 1.448 Hörner, 1.337 Gummi, 1.261 Nudeln, 1.223 Harz, 1.153 Mühlfleine, 1.128 Farben.

## Belgien sandte für:

124.781 Steinkohlen, 70.392 Wolle, 25.197 Flachß, 24.322 Coaks, 21.349 Rohzucker, 21.093 Vieh, 14.076 Getreide und Mehl, 11.993 Wollenwaaren, 10.477 Zint, 10.149 Leinenwaaren, 9.736 Eisen und Stahl, 9.047 Leinengarn, 8.970 Holz, 8.600 Baumwollwaaren, 8.441 Baumaterial, 8.267 Butter, 7.204 Maschinen, 7.014 bereitete Häute, 6.940 Waffen, 6.911 Cichorienwurzeln, 6.596 Pferde, 4.976 rohe Häute und Pelze, 4.842 Rohbaumwolle, 4.415 Papier und Bücher, 4.354 frisches und gesalzenes Fleisch, 3.685 Fette, 3.549 Kupfer, 3.518 Wollgarn, 3.363 Metallwaaren, 3.218 Wagen, 3.023

Eisenerz, 2.879 Steine, 2.756 Steinkleien, 2.644 Baumwollgarn, 2.511 Blei, 2.499 Haare, 2.328 Kaffee, 2.018 Guano, 1.979 Seife, 1.855 Tabakfabrikate, 1.816 Kartoffeln, 1.815 Delfuchen, 1.777 Kerzen, 1.765 Reis, 1.757 Eier, 1.662 Hopfen, 1.567 Steingut und Porzellan, 1.392 Soda, 1.296 Lederwaaren, 1.278 raff. Zucker, 1.250 Oele, 1.209 Marmor, 1.180 Weissenzucker;

es bezog dagegen für:

55.341 Getreide und Mehl, 53.802 Wolle, 34.301 Wollwaaren, 23.551 Kurzwaaren und Knöpfe, 21.623 Seidenwaaren, 19.133 Flach, 18.653 Wollgarn, 17.921 Wein, 13.151 Metallwaaren, 10.989 Holz, 10.719 Vieh, 10.711 Porzellan und Steingut, 7.896 rohe Häute und Pelzwerk, 7.505 Leinengarn, 7.113 Delfuchen, 6.634 Eisen und Stahl, 6.627 Dünger, Papier und Bücher, 6.347 Baumwollwaaren, 6.303 Rohbaumwolle, 6.102 bereitete Häute, 5.798 Tafellobst, 5.734 Butter, 4.935 Felle, 4.720 Maschinen, 4.502 Lederwaaren, 3.976 Pariser Artikel, 3.840 Modewaaren und künstliche Blumen, 3.774 Potasche, 3.754 Pferde, 3.680 Kleidungsstücke, 3.317 Kaffee, 3.209 Baumaterialien, 2.940 Spielzeug, 2.795 Harz, 2.794 Sämereien, 2.793 Lumpen, 2.750 Rohzucker, 2.720 Baumwollgarn, 2.633 Eisenerze, 2.501 Oele, 2.443 Kupfer, 2.425 Steinkohlen, 2.336 Gerberbarte, 2.198 Möbel, 1.888 raff. Zucker, 1.826 Zutegarn, 1.537 Spirituosen.

Italien brachte zur Einfuhr für:

130.221 Seide, 39.464 Vieh, 27.193 Flochseide, 24.135 Körnerfrüchte, 20.621 Olivenöl, 14.838 Flechtwaaren aus Holz, Gras, Stroh und Rinde, 11.720 Strohhüte, 10.582 Hanf, 9.707 Reis, 7.711 rohe Häute, 7.487 Schwefel, 6.547 Bau- und Brennholz, 5.802 Lbfr, 5.670 Eier, 5.310 Gigarren, 5.052 Handschuhe, 3.846 Wein, 3.683 Gemüse, 3.402 Korallen, 3.284 Haare, 3.282 bereitete Häute, 3.182 Butter, 3.109 Marmor, 3.078 Eisenerz, 2.963 Schmucksachen und Galanteriewaaren, 2.796 Farbwaaren, 2.766 Krappwurzeln, 2.603 Seidencocons, 2.834 Zinierz, 2.352 Delsaaten, 2.293 Sumach, 2.211 Kaffee, 2.183 Baumwolle, 2.066 Schiffe, 2.048 Porzellan und Steingut, 1.861 Bleierz, 1.769 Delfrüchte, 1.691 Wildpret, 1.588 überreiche Oele;

es erhielt für:

50.006 Wollwaaren, 38.083 Seide, 20.147 Metallwaaren, 16.629 Seidenwaaren, 11.762 Baumwollwaaren, 10.975 Eisen und Stahl, 10.360 raff. Zucker, 8.723 Kurzwaaren, 8.406 Seidencocons, 7.093 bereitete Häute, 6.756 Porzellan und Steingut, 6.418 Wolle, 6.347 Schmucksachen, 6.249 Rohzucker, 6.138 Kaffee, 5.978 Seidenwurmeier, 5.698 Leinengarn, 5.553 Steinkohlen, 5.401 Maschinen, 5.361 rohe Häute, 5.307 Wein, 4.900 Käse, 4.676 Spiritus, 4.439 Flochseide, 3.766 Papier und Bücher, 3.489 Baumwolle, 3.408 Bauholz, 3.130 Haare, 2.836 Fuhrwerke, 2.799 Leinenwaaren, 2.630 Baumwollgarn, 2.621 Lederwaaren, 2.573 Gigarren, 2.464 Kleidungsstücke, 2.123 Uhrwaaren, 2.057 Oele, 1.727 Fische, 1.655 Kupfer.

Die Schweiz schickte für:

156.797 Seidenwaaren, 39.928 Baumwollwaaren, 21.904 Seide und Flochseide, 20.764 Schmucksachen und Galanteriewaaren, 19.324 Uhrwaaren, 14.894 Käse, 13.654 Holz, 7.744 rohe Häute, 5.979 Gigarren, 3.865 Thiere, 3.841 Wollwaaren, 3.390 Maschinen, 2.933 bereitete Häute, 2.636 Garne allerlei Art, 2.570 Strohwaaaren, 2.229 Kleidungsstücke, 1.462 Kurzwaaren, 1.345 Fleisch, 1.261 Strohhüte;

und empfing für:

112.723 Seidenwaaren, 60.465 Cerealien und Mehl, 36.558 Wein, 34.747 Seide und Flochseide, 15.217 Wollwaaren, 12.921 Schmucksachen und Galanteriewaaren, 11.696 Vieh, 11.690 Metallwaaren, 9.313 raff. Zucker, 8.503 Rohbaumwolle, 8.103 Eisen und Stahl, 7.766 Kaffee, 6.030 bereitete Häute, 5.455 Lederwaaren, 4.911 Baumwollwaaren, 4.509 Kurzwaaren, 3.520 Oel, 3.464 Uhrwaaren, 3.194 Maschinen, 3.155 Papier und Bücher

2.927 fertiges Zeug, 2.576 Sämereien, 2.308 Spirituosen, 1.965 Pferde, 1.960 Steingut und Porzellan, 1.915 Korke, 1.856 Safran, 1.718 Steinkohlen, 1.631 Holz, 1.610 Fette, 1.546 Krapp.

## Rußland sandte für:

89.938 Getreide aller Art (davon 83.329 Roggen), 46.268 Flachs, 15.408 Delsaat, 15.279 Rohwolle, 10.045 Bauholz, 2.123 Felle, 2.053 Hanf, 1.902 Eisenstäbe;

## und bezog für:

8.677 Wein, 3.058 Eisen und Stahl, 2.579 Metallwaaren, 2.244 raff. Zucker, 1.551 Waschlleine, 1.888 Kurzwaaren.

## Schweden schickte für:

4.552 Eisen und Stahl;

## und empfing für:

3.439 raff. Zucker, 2.563 Weine.

## Aus Norwegen kamen für:

27.401 Holz und 3.537 Fischrogen;

## dahin geliefert wurde für:

1.473 raff. Zucker.

## Dänemark bezog für:

3.084 Kaffee, 1.149 Weine.

## Die Niederlande sandten für:

8.832 Käse, 8.711 Wolle, 3.256 Zinn, 2.825 rohe Häute, 2.557 Rohbaumwolle, 1.808 Tabakfabrikate, 1.529 Kaffee, 1.519 Vieh, 1.233 Fische, 1.128 Flachs, 1.011 Kerzen;

## und bezogen dafür:

6.948 Wein, 4.433 Wollwaaren, 4.236 Rohbaumwolle, 2.570 Garne aller Art, 1.809 rohe Häute, 1.688 Getreide und Mehl, 1.162 Tafelobst, 1.019 Porzellan und Steingut.

## Aus Spanien kamen:

34.867 Getreide, 28.705 Wein, 14.933 Blei, 14.027 Tafelobst, 11.722 Vieh, 8.234 Olivenöl, 7.523 Korke, 6.901 Safran, 5.454 Seide und Seidenabfall, 5.078 Cochennille, 4.413 Eisenerz, 3.713 rohe Häute und Pelzwerk, 3.664 Delsaat, 3.403 Wolle, 3.386 Zink, 2.824 Manganese, 2.159 Strohwaaaren, 1.569 Kupfer;

## dahin gingen für:

28.339 Wollwaaren, 13.514 Rohbaumwolle, 8.984 Seidenwaaren, 7.949 Schmudfachen und Galanteriewaaren, 7.855 Metallwaaren, 7.737 Baumwollwaaren, 7.724 Pferde, Esel, Maulthiere, 7.410 Kurzwaaren und Rindvieh, 7.341 Holz, 5.412 bereite Häute, 4.637 Seide und Seidenabfall, 4.113 rohe Häute, 3.965 Wolle, 3.777 Holzwaaren, 3.376 Maschinen, 2.971 raff. Zucker, 2.702 Papier und Bücher, 2.600 Steingut und Porzellan, 2.538 Garne aller Art, 2.182 Spirituosen, 2.163 Uhrwaaren, 2.152 Eisen und Stahl, 1.810 Cacao, 1.622 Lederwaaren, 1.708 fertiger Zeug, 1.391 Seinenwaaren.

## Portugal schickte für:

4.560 Weizen und Spelz, 2.521 frische und eingemachte Früchte, 1.370 Delsaat;

## und bezog für:

5.701 Wollwaaren, 5.658 Seidenwaaren, 1.323 Papier und Bücher, 1.275 Metallwaaren.

## Aus Oesterreich stammten für:

32.981 Holz, 7.376 Delsaaten, 3.426 Wolle, 3.274 rohe Häute, 2.071 Obst;

## dagegen bezog Oesterreich:

4.958 Kurzwaaren, 4.269 Metallwaaren, 1.214 Kunstartikel, 1.178 Wollwaaren.

Griechenlands Sendungen bestanden aus:

1.512 Rohtabak, 1.350 Seide;

dorthin gingen für:

2.509 raff. Zucker, 2.183 bereitete Häute, 1.966 Wollwaaren, 1.493 Kaffee,  
1.402 Metallwaaren, 1.317 rohe Häute.

Egypten schickte für:

25.538 rohe Baumwolle, 8.965 Zucker, 4.645 Seide, 4.050 Oel Saat, 2.311  
Getreide, 1.628 Gummi;

und bezog für:

7.384 Seidenwaaren, 4.319 Baumwollwaaren, 4.165 Wollwaaren, 3.598  
Metallwaaren, 2.951 Wein, 2.483 Kurzwaaren, 2.407 raff. Zucker, 1.700  
fertiges Zeug, 1.633 Kerzen, 1.564 Lederwaaren, 1.441 Porzellan und Steingut.

Die Barbarenstaaten (Tunis, Tripolis und Marokko) sandten für:

11.139 rohe Häute, 8.312 Wolle, 1.629 Olivenöl;

und erhielten für:

7.079 Seide und Seidenabfall, 1.992 rohen und raffinirten Zucker.

Von der afrikanischen Westküste stammten für:

12.703 Erdnüsse und andere ölhaltige Nüsse, 7.181 Palmöl;

dorthin wurden geliefert:

4.755 Spirituosen, 1.843 Baumwollwaaren, 1.605 Bauholz.

Die englischen Besitzungen an der afrikan. Westküste schickten für:

9.155 ölhaltige Früchte;

jene an der afrikan. Ostküste, einschließlich Mauritius, für:

9.022 Rohzucker;

und empfangen dagegen für:

2.522 Wein, 1.189 Lederwaaren.

Niederländisch Indien sandte für:

3.222 Kaffee, 2.533 Rohzucker, 2.089 Pfeffer, 1.399 Seidenwaaren, 1.240  
Baumwollwaaren.

Britisch Ostindien lieferte für:

15.837 Indigo, 13.615 Kaffee, 11.346 Oel Saat, 10.053 Rohbaumwolle,  
Seide und Seidenabfall, 4.413 Reis, 4.383 Pfeffer, 3.875 rohe Häute,  
3.137 Jute, 2.554 Kaschmirgewebe, 1.749 Catechu;

dorthin gingen für:

1.749 Seidenwaaren, 1.578 Baumwollwaaren, 1.292 Perlen.

Die Sendungen von China bestanden aus:

55.296 rohe Seide, 4.905 Thee, 1.964 Seidencocons;

dorthin wurden ausgeführt für:

16.247 Wollwaaren, 1.479 Baumwollwaaren, 1.127 Kurzwaaren.

Cochinchina und Siam sandten für:

1.455 Haare;

und empfangen für:

1.484 Wollwaaren, 1.113 Wein.

Aus Japan kamen für:

32.837 rohe Seide, 11.684 Seidenwurmeier, 6.932 Thee, 4.961 Flochseide,  
1.761 Kurzwaaren, 1.708 Strohwaaren;

dorthin brachte man für:

7.774 Baumwollwaaren, 5.132 Wollwaaren.

Nach Australien wurden exportirt für:

1.959 Wein und 1.801 Cognac.

Die Vereinigten Staaten von Nordamerika sandten für:

92.340 Rohbaumwolle, 28.905 Getreide (meist Weizen), 22.654 Rohtabak,  
20.152 Samereien aller Art, 18.144 Salzfleisch, 12.655 rohes Petroleum,  
5.643 raffinirtes Petroleum, 4.768 rohe Häute, 1.352 Eichenstäbe;



## dorthin gingen für:

145.652 Seidenwaaren, 43.321 Wollwaaren, 22.213 bereitete Häute, 18.530 Wein, 17.878 Lederwaaren, 10.595 Strohwaaren, 10.228 Kurzwaaren und Knöpfe, 9.223 Schmucksachen, 7.255 fertiges Zeug, 6.951 Steingut und Porzellan, 6.937 marinirte Fische, 6.798 Uhrwaaren, 6.125 Baumwollwaaren, 5.206 Metallwaaren, 5.110 Modewaaren und Kunstblumen, 4.797 Haare, 4.264 Eisen und Stahl, 3.467 Strohhüte, 3.097 Spirituosen, 2.809 Krapp, 2.549 Papier und Bücher, 2.141 Seide und Seidenabfall, 1.914 Potasche, 1.711 Leinenwaaren, 1.669 Federn.

## Mexiko lieferte:

1.149 Farbholz, 1.118 Ruzbölzer, 1.070 Vanille;

## und empfing:

5.382 Wollwaaren, 3.992 Goldsachen, 2.259 Wein, 2.201 Baumwollwaaren, 1.859 Kurzwaaren.

## Centralamerika sandte:

1.360 Kaffee.

## Columbien sandte:

4.989 Kaffee, 4.174 Chinarinde, 3.861 Indigo, 1.622 Cacao;

## dorthin gingen:

7.438 Wollwaaren, 4.950 Lederwaaren, 4.765 Schmucksachen, 4.028 fertige s Zeug, 3.103 Steinkohlen, 2.439 Kurzwaaren, 1.812 Seidenwaaren, 1.616 Baumwollwaaren.

## Venezuela brachte zur Einfuhr:

11.438 Kaffee, 1.130 Cacao.

## Aus Brasilien stammten:

16.251 Kaffee, 11.568 rohe Häute, 6.577 Cacao, 5.293 Rohbaumwolle, 3.438 Rohzucker, 1.336 Ruzbölzer;

## dorthin wurden geliefert:

11.888 Lederwaaren, 9.566 fertiges Zeug, 7.780 Wollwaaren, 6.741 Schmucksachen, 6.678 Wein, 5.277 Seidenwaaren, 5.098 Baumwollwaaren, 3.398 gefasene Butter, 3.215 Metallwaaren, 2.670 bereitete Häute, 2.616 Kurzwaaren und Knöpfe, 1.951 Medicamente, 1.887 Papier und Bücher, 1.678 Strohhüte, 1.570 Steingut und Porzellan.

## Uruguay sandte:

18.982 rohe Häute, 16.347 Wolle, 4.100 Fette aller Art, 1.377 Pferdehaare;

## und empfing:

8.591 Wein, 5.599 fertiges Zeug, 5.190 Schmucksachen, 4.927 Lederwaaren, 4.790 Wollwaaren, 2.033 Seidenwaaren, 1.750 Baumwollwaaren, 1.300 raffinirten Zucker.

## Die Argentinische Republik war bei der Einfuhr vertreten durch:

63.876 Wolle, 29.779 rohe Häute, 12.618 Fette aller Art;

## und erhielt geliefert:

19.712 Wein, 11.384 Wollwaaren, 9.181 Seidenwaaren, 7.950 Schmucksachen, 7.470 fertiges Zeug, 6.732 Lederwaaren, 5.581 Cigarren, 3.392 raff. Zucker, 3.080 Kurzwaaren und Knöpfe, 2.973 Papier und Drucksachen, 2.817 Baumwollwaaren, 2.767 Metallwaaren, 2.476 Spirituosen, 1.993 Strohhüte, 1.833 Baumaterialien, 1.810 Möbel, 1.783 Bündbölzer, 1.447 Porzellan und Steingut.

## Peru sandte für:

30.476 Guano, 15.828 Salpeter, 2.081 rohe Häute;

## und bezog für:

9.011 Schmucksachen, 6.737 Seidenwaaren, 6.454 Wollwaaren, 4.722 fertiges Zeug, 4.163 Kurzwaaren, 3.190 Lederwaaren, 3.080 Wein, 2.542 Baumwollwaaren, 2.079 Strohhüte, 2.061 Cigarren, 1.497 Parfümmerien.

**Chile brachte zur Einfuhr für:**

5.712 Getreide, 4.347 Kupfer, 2.283 rohe Häute, 1.292 Wolle;

**und empfing für:**

8.506 Wollwaaren, 7.757 Schmudjachen, 6.174 Lederwaaren, 5.281 Baumwollwaaren, 4.272 fertiges Zeug, 4.250 raff. Zucker, 2.585 Seidenwaaren, 2.051 Wein, 2.025 Kurzwaaren, 1.690 Papier und Bücher, 1.550 Steingut und Porzellan, 1.511 Metallwaaren.

**Die Britischen Colonieen in Amerika lieferten für:**

1.679 Cigarren;

**und empfingen für:**

1.625 Lederwaaren.

**Haiti und St. Domingo sandten für:**

35.048 Kaffee, 4.146 Farbholz, 1.504 Ruchhölzer;

**und empfingen für:**

3.403 Lederwaaren, 1.444 fertige Zeuge.

**St. Thomas bezog für:**

2.008 Lederwaaren, 1.278 fertige Zeuge,

**Das Spanische Amerika sandte für:**

14.032 Rohzucker, 3.324 Cigarren, 2.572 Kaffee, 1.690 Cacao;

**und erhielt für:**

7.027 Schmudjachen, 5.241 Lederwaaren, 1.998 Seidenwaaren, 1.610 Metallwaaren, 1.595 fertiges Zeug.

**Algier brachte zur Einfuhr für:**

53.146 Getreide und Mehl, 30.089 Schafe, 16.904 Wolle, 6.686 Eisenerz, 5.642 Olivenöl, 5.242 rohe Häute, 4.987 Döfen, 3.690 Fische, 3.460 Roh-tabak, 2.149 Gemüse, 2.128 Obst, 1.980 vegetabilische Fasern, 1.275 Kortholz, 1.264 Lumpen;

**und erhielt geliefert für:**

25.336 Baumwollwaaren, 12.373 Wein, 10.851 Wollwaaren, 8.721 Seidenwaaren, 7.204 Lederwaaren, 6.469 Leinenwaaren, 5.890 Kaffee, 5.788 raff. Zucker, 5.214 Metallwaaren, 5.150 bereitete Häute, 4.779 Tabakfabrikate, 4.615 fertiges Zeug, 3.503 Kurzwaaren, 3.379 Seife, 3.163 Spirituosen, 2.802 Holz, 2.780 Papier und Bücher, 2.439 rohe Seide, 2.222 Steingut und Porzellan, 1.986 Käse, 1.834 Eisen und Stahl, 1.794 Roh-tabak, 1.621 Waffen und Munition, 1.614 Baumaterial, 1.489 Holzwaaren.

**Bon Réunion stammten für:**

18.399 Rohzucker und 2.204 Vanille;

**dagegen erhielt die Insel:**

2.047 Baumwollwaaren, 1.794 Wein, 1.045 Lederwaaren.

**Martinique sandte für:**

10.098 weißen Rohzucker, 5.516 ordinären Rohzucker, 3.831 Rum;

**und empfing für:**

1.254 Metallwaaren, 1.221 Baumwollwaaren, 1.163 Lederwaaren, 1.137 Oel.

**Guadeloupe lieferte für:**

11.171 weißen Rohzucker;

**und nahm für:**

1.292 Baumwollwaaren, 1.246 Wein, 1.243 Metallwaaren, 1.230 Leinenwaaren.

**Die Senegalländer sandten für:**

6.327 ölhaltige Nüsse, 4.034 Gummi;

**und empfingen für:**

3.361 Baumwollwaaren und 1.518 Baumwollzeug.

**Französisch Indien brachte zur Einfuhr für:**

3.533 Baumwollzeug, 3.513 Delfaat, 3.177 Inbigo, 2.091 Erdnüsse.

St. Pierre und Miquelon und die Große Seefischerei sandten für:  
25.863 Stockfische, 2.035 Thran.  
Mayotte, Koffibé und St. Maria (auf Madagaskar) lieferten für:  
1.750 Rohzucker.

Von den französischen Zollämtern hatten folgende im Jahre 1873 den lebhaftesten Waarenverkehr:

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Werth in Millionen Fr.	Gewicht in Tonnen à 1000 Kilogr.	Werth in Millionen Fr.	Gewicht in Tonnen à 1000 Kilogr.
Marcelle	1154	1.755477	841	859954
Havre	742	949940	856	878839
Boulogne	362	292883	316	59210
Bordeaux	225	584593	356	432681
Paris	207	129432	318	193688
Dünkirchen	214	804219	88	197024
Belfort	110	80591	185	329587
Dieppe	54	476488	167	108463
Reumont	109	1.956077	42	156859
Tourcoing	76	152248	61	49446
Gette	76	283943	59	188977
St. Nazaire	46	286215	79	182523
Embermenil	60	115248	59	95752
Nantes	66	193582	49	97807
Calais	59	256150	50	26927
Rouen	51	263955	53	106748
Bagny	43	363372	56	203416

Zollwesen, Handelspolitik. Ein übertriebenes Schutz- und Prohibitivsystem charakterisirt die französische Handelspolitik. Man suchte seit Menschenaltern möglichst viel von den wirtschaftlichen Verhältnissen des Volkes bureaukratisch zu bevormunden oder zu regeln. Freilich fehlt es auch nicht an gegenheiligen Stimmen. Schon 1846 diskutirte man in Frankreich die Freihandelsfrage; selbst die Regierung schien freihändlerischen Regungen geneigt. Aber trotz der Bemühungen hervorragender Männer wie Bastiat, M. Chevalier, Garnier und Wolowski fanden die Bestrebungen der Freihandelspartei keine hinreichende Unterstützung. Erst die Industrieausstellungen von London und Paris hatten einigen Erfolg zu Gunsten des Freihandelsystems, Kaiser Napoleon III. war kein so starrer Protektionist wie die früheren Regierungen, was schon der Abschluß der Handelsverträge mit England, Belgien und dem deutschen Zollverein zeigt. Im Prinzip wurde das Protectionssystem bis 1860 festgehalten; ein kaiserliches Programm vom 5. Jan. 1860 aber proklamirte feierlich eine große Aenderung; inaugurirt wurde sie durch den Handelsvertrag mit England mit einer Zollermäßigung von 25 pCt. und Aufhebung der Einfuhrverbote. In den Jahren 1871 und 1872 folgte zwar eine schutzöllnerische Reaction, die aber nicht im Stande war, die abgeschlossenen Verträge zu beseitigen.

Entrepôts sind Magazine, wo die aus dem Auslande kommenden Waaren auf höchstens 3 Jahre (auf begründetes Verlangen kann diese Frist verlängert werden) niedergelegt werden, um erst beim Verlaufe den Eingangszoll zu bezahlen. Man unterscheidet „wirkliche Entrepôts“ (öffentliche Magazine)

und „fictive Entrepôts“, d. h. Privatmagazine der Kaufleute, worin dieselben ihre Waaren bis zum Verkaufe unverzollt lagern können.

**Handelsrecht.** Als Handelsgesetzbuch gilt seit 1808 der Code de commerce, welcher nachmals in zahlreichen anderen Ländern eingeführt wurde. Dieses Gesetzbuch zerfällt in 4 Bücher: I. Vom Handel im Allgemeinen. Tit. 1. Von den Handelsleuten. Tit. 2. Von den Handelsbüchern. Tit. 3. Von den Handelsgesellschaften. Tit. 4. Von Gütertrennungen. Tit. 5. Von den Handelsbörsen, Wechselagenten und Mäklern. Tit. 6. Von den Kommissionären. Tit. 7. Von Käufen und Verkäufen. Tit. 8. Von dem Wechsel, dem Billet auf Ordre und von der Verjährung. II. Vom Seehandel. In 14 Titeln, von welchen Tit. 10 von Versicherungen handelt. III. Von Fallimenten und Bankerotten. Tit. 1. Vom Falliment. Tit. 2. Von der Güterabtretung. Tit. 3. Von der Vindication. Tit. 4. Von Bankerotten. Tit. 5. Von der Rehabilitation. IV. Von der Handelsgerichtsbarkeit. Tit. 1. Von der Organisation der Handelsgerichte. Tit. 2. Von der Competenz der Handelsgerichte. Tit. 3. Von der Form des Verfahrens vor den Handelsgerichten. Tit. 4. Von der Form des Verfahrens bei den Appellationsgerichtshöfen.

Das Gesetzbuch wurde auch in den französischen Colonieen eingeführt. Die wichtigsten zu seiner Ergänzung, beziehungsweise Abänderung ergangenen Gesetze sind:

Gesetz vom 19. März 1817 über die Wechsel (zu C. d. c. Art. 115, 160).

Gesetz vom 17. April 1832 über die Personalhaft.

Gesetz vom 13. Dezember 1848 ebenfalls über die Personalhaft.

Gesetz vom 31. März 1873 und Dekret vom 17. Februar 1852 über die zur Veröffentlichung der Gesellschaftsverträge bestimmten Blätter.

Gesetz vom 28. Mai 1838, Aenderung des Art. 69.

Gesetz vom 28. Mai 1838 über Fallimente und Bankrotte.

Gesetz vom 3. März 1840 über die Handelsgerichte.

Gesetz vom 14. Juni 1841; Modifikation des Art. 216.

Gesetze vom 1. Juni 1850, vom 23. Juni 1857 und vom 2. Juli 1862 über Stempel.

Gesetz vom 14. Juni 1854; Modifikation des Art. 377.

Gesetz vom 17. Juli 1856 über die Zwangsschiedsgerichte bei Societätsstreitigkeiten.

Gesetz vom 17. Juli 1856 über den Accord durch Güterabtretung.

Gesetz vom 23. Juni 1857 über Fabrik- und Handelsmarken.

Gesetz vom 28. Mai 1858 über Geschäfte bezüglich der in allgemeinen Magazinen hinterlegten Waaren.

Gesetze vom 25. Mai 1858 und vom 3. Juli 1861 über die öffentlichen Waarenverkäufe im Großen.

Gesetz vom 2. Juli 1861 über die telegraphische Privatcorrespondenz.

Gesetz vom 2. Juli 1862 über Mäklereisen.

**Verkehrsmittel.** Mit Verkehrsmitteln ist Frankreich glänzend ausgestattet: ein ausgedehntes Eisenbahn-, Straßen-, Kanal- und Flußnetz; die Seeschiffahrt an den Küsten wie über den Ocean; terrestrische und submarine Telegraphenleitungen; eine wohl eingerichtete Postanstalt vermitteln den Verkehr nach allen Ländern der Erde. Im einzelnen ist hierüber folgendes zu bemerken:

**Eisenbahnen.** Unter den Eisenbahnsystemen der großen Kulturstaaten nimmt das französische eine höchst achtbare Stellung ein. Es hat sich, wenn

auch verhältnißmäßig spät, doch groß und eigenartig entwickelt, durchaus entsprechend dem Geiste der Centralisation, der das ganze französische Staats- und Volksleben beherrscht.

Die Eisenbahn = Aera Frankreichs begann 1828; damals war die Linie St. Etienne-Andrezieu die erste, welche in Betrieb gesetzt ward; ihr folgte die Linie St. Etienne-Lyon, beide zunächst als Pferdebahnen gebaut, aber 1832 mit der ersten Lokomotive Frankreichs versehen. Bis 1842 nahm das französische Eisenbahnwesen nur langsamen Fortgang; ein Gesetz von 1842 aber gab ihm lebhafteste Impulse, indem es die Herstellung eines ausgedehnten Bahnnetzes unter Zusammenwirken des Staates, der Departements, der Gemeinden und der Privatindustrie anordnete. Daraufhin wuchs das französische Eisenbahnnetz in folgender Weise:

Jahr.	Kilom.	Jahr.	Kilom.
1842	598	1860	9483
1845	876	1865	13585
1850	3002	1870	17465
1855	5527	1873	18566

Das lebhafteste Baujahr war 1857; damals wurden 1262 Kilometer neu eröffnet.

Das Gesetz von 1842 hatte die Zahl der Compagnieen nicht beschränkt, was eine Isolirung der eröffneten Linien und Unternehmung derselben durch viele kleine Gesellschaften zur Folge hatte. Das dadurch veranlaßte Umspediren war theuer und zeitraubend, die Tarife von Linie zu Linie verschieden. Diese Uebelstände ließen eine Verschmelzung (Fusion) der vielen kleinen Unternehmungen in wenige größere wünschenswerth erscheinen. Die Fusion vollzog sich in den Jahren 1852—57, wobei sich die Gesellschaften auf Grund ihrer geographischen Zusammengehörigkeit vereinigten, so daß in der Hauptsache 1857 nur noch 6 große Gesellschaften vorhanden waren: die Nordbahn, die Ostbahn, die Westbahn, die Südbahn, die Orleansbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, daneben eine Zahl von Bahnen untergeordneten Ranges.

Als 1858 die französischen Bahnen von einer großen Handelskrise übertrahet wurden, sah sich der Staat genöthigt, dem Credit der Eisenbahnunternehmungen zu Hülfe zu kommen, um den Ausbau der projectirten Linien zu ermöglichen. Es wurde daher 1859 eine Zinsgarantie zu 4 pCt. für die noch zu bauenden Linien bewilligt. Seither heißen die Linien mit Zinsgarantie das „Neue Netz“ im Gegensatz zu dem alten. Auch das neue Netz zerfällt in dieselben Gruppen, wie das alte: Nord-, Orleans-, West-, Ost-, Süd- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Das eingeschlagene System der Concentration aber, welches einer kleinen Zahl von Compagnieen das Privilegium zu Eisenbahn-Unternehmungen gegeben hatte, konnte nicht festgehalten werden. Die nicht in Bereich der großen Linien gezogenen Gegenden sahen sich vernachlässigt; 62 Departements verlangten die gesetzliche Bewilligung zur Erbauung von Eisenbahnlinien ohne Genehmigung der großen Gesellschaften. Ein Gesetz vom Jahre 1865 schuf, diesem Wunsche entsprechend, eine neue Klasse von Unternehmungen, die „Eisenbahnen von Lokalinteresse“.



Frankreich zögerte, wie erwähnt, lange mit der Herstellung seiner großen Eisenbahnlinien. Dann aber wurde das Netz nach einheitlicherem und besser durchdachtem Plane ausgeführt, als dieß in den meisten anderen Ländern der Fall war; hiezu kam der Vortheil, daß man eine Reihe von in England, Deutschland und Belgien gemachten Erfahrungen benützen konnte. Die französischen Bahnen laufen radienförmig von Paris aus nach den Grenzen und dann in geeigneter Entfernung von diesen parallel mit ihnen. Diese strahlenförmigen Bahnen sind durch passende Querlinien verbunden, welche alle wichtigeren Städte, Festungen, Häfen und Industrieplätze verbinden. So sitzt die Stadt Paris wie eine Spinne im Mittelpunkte ihres Netzes. Dasselbe wird in neuerer Zeit durch sekundäre oder Vicinalbahnen noch vervollständigt.

So konnten die französischen Bahnen nach einem durchgearbeiteten System den commerciellen und technischen, den administrativen und militärischen Interessen entsprechen. Dieß war um so leichter möglich, als die geographische Gestalt des Landes einer solchen systematischen Entwicklung des Bahnnetzes keine Hindernisse entgegenstellte.

Die Bahnen wurden zum großen Theile durch Techniker der Regierung (*corps des ponts et chaussées*) und die *Ingénieurs des mines* für Rechnung von Gesellschaften solid und vollständig, dem jedesmaligen technischen Höhenstandpunkte der Zeit gemäß, ausgeführt und im Betriebe geleitet. Die Einrichtung der Hauptbahnen ist daher sehr einheitlich, die Leistungsfähigkeit sehr bedeutend.

Die Regierung wahrte sich in den Concessionsbestimmungen für die Gesellschaften einen großen Einfluß auf das Gebahren derselben. Die Expropriations- und Gewährleistungsgesetze sind gut und rasch wirkend, die Polizeibestimmungen für die Sicherheit vortreflich. Die Wahrung des lokalen Interesses ist den mächtigen Eisenbahngesellschaften gegenüber fast ganz auf die Maßregeln der Regierung angewiesen.

In der äußerlichen Erscheinung der französischen Bahnen zeigt sich ein entschieden praktisches Verständniß. Hinsichtlich der Lage der Linien im Terrain, der Construction der Betriebsvorrichtungen, des Oberbaues und der Betriebsmittel sind die französischen Bahnen den englischen ähnlicher, als den deutschen. Ihre Stationen haben die technisch vollkommenen Hilfsmittel der englischen ohne die bedrückende Enge derselben und ohne den räumlichen Luxus der deutschen. Die Personenbahnhöfe sind möglichst tief in die Städte eingeschoben und von den Güterbahnhöfen getrennt.

Die Bahnen sind sehr solid gebaut, die Locomotiven manchmal etwas theuer gegenüber ihrer Leistungsfähigkeit, die Personenwagen weniger comfortable, als die deutschen.

Der Personendienst ist fast ganz vom Güterdienste getrennt. Die Eilzugpassagiere zahlen nicht mehr, als die der gewöhnlichen Züge, haben aber nur die oberen Wagenklassen zur Disposition.

Die Rentabilität ist gut, die Betriebskosten verhältnißmäßig niedrig.

Der Krieg von 1870 hatte das französische Eisenbahnwesen in einer großen Umwälzung, in neuen Arbeiten überrascht, welche erst nach dem Kriege wieder aufgenommen werden konnten. Aber in den auf den Krieg folgenden Jahren wurde fleißig gebaut, so daß das französische Eisenbahnnetz Ende 1875





Die Westbahn hat ihr Gebiet an der Seine abwärts, in der Normandie und der Bretagne. Ihre wichtigste wenn auch nicht längste Linie ist die von Paris nach Havre de Grâce, dem bedeutendsten Handelshafen Frankreichs.

Die Linie Paris-Rouen-Havre sendet auch Zweige nach anderen Küstenplätzen, namentlich nach Dieppe.

Von den westlichen Linien läuft die von Nantes nach Caen und Cherbourg gleichfalls durch gewerbthätige Gegenden, zunächst durch das Departement Eure, mit dem alten industriellen Eureux; durch das Departement Calvados, mit seinen Bergwerken und den Städten Vieux und Caen. Die Linie endet in dem Hafen von Cherbourg, 343 Kilom. von Paris.

Die Linie von Paris über Dreux und Argentan nach Granville hat keine so günstigen Verkehrsbedingungen, obgleich das von ihr durchzogene Departement Orne eine nennenswerthe Metallindustrie besitzt; ihr maritimer Endpunkt ist Granville.

Wichtiger ist die Linie Biroslay (bei Versailles)-Rennes-Brest als jene, welche von Paris nach dem fernsten westlichen Ausläufer Frankreichs führt. 608 Kilom. Sie läuft von Biroslay aus südwestlich nach Chartres, dem Hauptorte des landwirthschaftlich hochentwickelten und zugleich gewerbthätigen Departement Eure et Loir, nach Le Mans, einem Knotenpunkte der Westbahn mit Verzweigungen nach der Orleansbahn hin; dann durch einige zerstreute Kohlenlager nach Sabal (Departement Mayenne); in Rennes erreicht sie wieder eine lebhafte Provinzialstadt und sendet von hier aus einen Zweig nach dem Hafen St. Malo, einen andern Zweig südlich nach Redon, zum Netze der Orleansbahnen, während die Hauptlinie westwärts über St. Brieu durch das unfruchtbare Departement Côtes du Nord nach dem Departement Finistère zieht und in Brest ihr Ende findet.

Die Westbahn verfügt über eine tägliche Einnahme von 191 Fr. pro Kilom. im alten, 51 Fr. im neuen Netze; Getreide ist ihr wichtigster Transportartikel.

4. Die Orleansbahn mit 2017 Kilom. im alten und 2136 Kilom. im neuen Netze.

Das Verkehrsgebiet der Orleansbahn dehnt sich von Paris in südwestlicher Richtung nach der Loire und Garonne. Die der Westbahn benachbarte von Paris ausgehende Linie ist die zuerst über die Waldhöhen von Orleans nach Bonneval und von da durch das Tiefland des Orleansais direkt nach Tours führende Linie. Tours ist der eigentliche Mittelpunkt der Orleansbahn. Verfolgt man die einzelnen von Tours ausgehenden Linien genauer, so ergibt sich folgendes:

Die nach Norden (Le Mans) führende Linie ist ein Zwischenglied der großen Linie Bordeaux-Havre; sie entsendet westwärts eine kleine Zweigstrecke und stellt eine Verbindung zwischen der Orleansbahn und der Westbahn her.

Die an der Loire abwärts laufende Linie ist eine der für Tours wie für das ganze westliche Frankreich wichtigsten; denn sie eröffnet den Gegenden an der unteren Loire, freilich in Konkurrenz mit der Stromschiffahrt, den Weg nach dem wichtigen Seeplatz Nantes nebst seinem Vorhafen St. Nazaire. Die Loirebahn wendet sich von Nantes ab nach Nordwesten und theilt sich in Savenay, wo ein kurzer Zweig nach St. Nazaire führt. Von Savenay geht

sich der nordwestliche Ast der Orléansbahn noch fort bis Landerneau bei Brest und findet unterwegs durch die Linien Redon-Rennes und Vannes-St. Brieux, wie in Landerneau selbst, Anschluß an die Westbahn. Eine dritte Linie, welche von Nantes ausgeht, führt über die Loire südlich nach La Roche sur Yon (Napoléon Vendée).

Die von Tour nach Südwesten führende Linie läuft durch das fruchtbare Tiefland der Touraine, übersteigt dann das Hochland Gâtine und endet in der Vendée. Die durchzogenen Landschaften sind theilweise reich an Landesprodukten, aber durchgängig arm an Industrie. Von den Stationen ist die wichtigste Bressuire als Anschlußpunkt der kleinen Vendéebahn.

Weit wichtiger ist die von Tours nach Süden führende Bahn. Sie findet in Poitiers einen lebhaften Knotenpunkt von Eisenbahnlinien und theilt sich da in zwei Hauptäste. Der westlichere zieht über Niort gegen die Seeküste, wo sich die Charentebahn nach den Seeplätzen La Rochelle und Rochefort verzweigt. Die Hauptlinie aber, welche von Paris über Tours nach Poitiers führt, zieht in fast südlicher Richtung nach Bourdeaux.

Westlich von der hier zu einem Meeresarm erweiterten Garonne hat sich ein ziemlich dichtes Netz von Eisenbahnen lokaler Bedeutung über die üppigen Landschaften zwischen der Garonne und der Dordogne, sowie zwischen letzterer und der Drôme ausgebreitet, während die sandigen Heiden westwärts der Garonne auch kommerziell steril geblieben sind.

Die südlichste endlich unter den großen Hauptlinien der Orléansbahn führt von Paris nach Orléans, wo sich ein Knoten von Bahnlinsen gebildet hat. Unter diesen sind — außer der Pariser — die wichtigsten jene nach Tours (und Bourdeaux) und die nach Süden führende. In dem Departement Cher spaltet sie sich in zwei Hauptäste (bei Vierzon). Der westlichere derselben läuft durch die sandigen Gegenden des Departements Indre und das gebirgige arme Haute Vienne nach Limoges, tritt dann in die öden Landschaften der Dordogne ein und bildet in Périgueux einen Knotenpunkt, von welchem aus sich die Zweiglinien zwischen dem Gebirgslande der Aubergne einerseits und dem Netze der Südbahn andererseits verästelnd und in Bourdeaux, Agen, Montauban und Toulouse mit den Linien der Südbahn zusammen treffen. Einen interessanten nordöstlichen Zweig sendet sie von Capdenac nach Arvant durch die Berglande des Cantal. Es ist die einzige Bahn, die in die Gebirgserhebung des mittäglichen Frankreich eingedrungen ist.

Der östliche Zweig, welcher sich von Vierzon (s. oben) ablöst, führt nach Bourges und verzweigt sich von hier durch das Departement Allier nach Montluçon, Moulins und Gannat, wo er Anschluß an die Paris-Lyon-Mittelmeer Bahn findet.

Die Einnahmen der Orléansbahn betragen 131 Fr. pro Kilom. täglich im alten, 52 im neuen Netz; Wein, Branntwein, Getreide, Eisen und Dünger sind die Haupttransportartikel.

5. Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn enthält 3823 Kilom. im alten, 1104 im neuen und 132 im sogenannten speciellen Netz. Dieser größte unter den Bahncomplexen Frankreichs dominirt im Stromgebiete der Rhone, in der ganzen Provence, im Grenzverkehr gegen die Schweiz und Italien, sowie im Verkehr zwischen Paris und dem mittelländischen Meere. Außer

den großen internationalen Linien, welche ihr hiedurch gesichert sind, rechnet sie zu ihrer Domäne den ausgedehnten Lokalverkehr fruchtbarer und industriell auf höchster Stufe stehender Landschaften und eine Reihe wichtiger Verkehrsknoten wie Dijon, Besançon, Maçon, Lyon, Avignon und Marseille, die auch als Anhaltspunkte bei der Betrachtung der ganzen Gruppe dienen müssen. Von Paris aus ziehen zwei Hauptlinien nach Süden, breiten sich mit ihren Verzweigungen am reichsten zwischen der Schweizer- und Deutschen Gränze einerseits, den Linien der Orléansbahn andererseits aus und werden weiter südlich durch die Ausläufer der Alpen im Osten und durch die Gebirge des centralen Südfrankreich im Westen stark zusammengedrängt und entfalten sich erst wieder fächerförmig im Rhonedelta. Mit Ausnahme des unteren Rhonethals und der Niederungen an Loire und Yonne südöstlich von Paris ist das ganze Territorium dieses Bahncomplexes theils Hochfläche, theils Hügeland, theils Alpenlandschaft.

Die westlichere unter den beiden von Paris ausgehenden Linien läuft über Corbeil und Montargis nach dem bergigen unfruchtbaren Departement Nièvre, sendet von Nevers aus einen Zweig nach Osten und zieht über Saincaize (Anschluß an die Orléansbahn) und Moulins (Anschluß an die Orléansbahn) nach St. Germain des Fossez. Hier theilt sie sich, der westlichste Ast läuft gerade nach Süden zum südfranzösischen Hochlande zwischen dem Forezgebirge und dem Cantal hinan, geht über die Wasserscheide zwischen Allier und Mittelmeer und senkt sich nach Nîmes zu der dichten Verästelung an den Rhonemündungen. Der östlichere Zweig von St. Germain aus zieht zwischen dem Forezgebirge und dem Yonnaisgebirge aufwärts durch das eisen- und kohlenreiche Departement Loire nach St. Etienne, dem Hauptstübe der französischen Eisenindustrie, von wo eine Linie nach Lyon, die andere über Le Puy nach der Linie St. Germain-Nîmes läuft.

Die östlichere von Paris ausgehende Linie führt mit mannigfachen Anschlüssen und Verzweigungen über das Plateau von Langres, konkurrirend mit dem Kanal von Burgund und nach Dijon, dem ersten wichtigeren Knotenpunkt. Die von hier ausgehenden Verzweigungen führen in nordöstlicher Richtung nach Vohringen, südöstlich und östlich nach der Schweizer Gränze und nach Belfort, für den friedlichen internationalen Verkehr wie in militärischer Hinsicht wichtig. Die Hauptlinie wendet sich südlich, sendet einen Ausläufer neben dem Kanal du Centre nach den werthvollen und reichen Kohlen- und Eisendistrikten des Departement Saône et Loire (Creusot), berührt in Chalon sur Saône und in Maçon zwei weitere Knotenpunkte, wichtig als Handelsplätze für Landesprodukte, namentlich Wein. Von Maçon zweigt sich eine der wichtigsten internationalen Eisenbahnlinien Europa's in südöstlicher Richtung ab, überschreitet die Kette des französischen Jura und theilt sich bei Culoz in zwei Aeste, von welchen die eine als Hauptverbindung Südfrankreichs mit der Westschweiz nach Genf läuft, während die andere die Rhone überschreitet und über Chambery in das Alpenthal der Isère einbiegt. An einem ihrer Zuflüsse steigt sie durch einsame Hochgebirgslandschaft hinan bis Modane an den Eingang des Mont Genis Tunnels, die wichtigste Verbindungslinie zwischen Frankreich und Italien, Trägerin des Silberverkehrs von Paris nach Brindisi und Alexandria (s. ausführlich bei Italien). Die Hauptlinie von Paris nach

dem Mittelmeer jedoch behält von Maçon ab immer direkt südliche Richtung bei und erreicht in Lyon die Metropole des mittäglichen Frankreich. Sieben Eisenbahnlinien dienen dem Verkehr von Lyon: eine nördliche für den Verkehr mit Paris, Belgien, England; eine nordöstliche für Lothringen und Deutschland überhaupt; eine östliche für Genf und Süddeutschland, eine südöstliche für Grenoble und die französischen Alpen, eine südwestliche für die Steinkohlen- und Eisendistrikte von St. Etienne, zugleich Trägerin des Verkehrs aus der Schweiz, aus Süddeutschland zc. nach Spanien; eine nordwestliche (Bourges) nach dem centralen Frankreich und endlich die große südliche Linie nach dem Mittelmeer. Diese läuft, indem sie noch mehrere Zweigbahnen entsendet, im Rhonethal abwärts und erreicht in Avignon die reizenden Ufer der Durance. Von hier breitet sie sich durch das Departement Vaucluse du Rhône aus: westlich nach Cette zum Anschlusse an die Südbahn, südöstlich nach einem der hervorragendsten Plätze des modernen Weltverkehrs: Marseille.

In Marseille schließt sich endlich dem Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angehörend als letzte erwähnenswerthe Linie noch an die Küstenbahn über Toulon nach den reizenden Gestaden von Nizza und Mentone.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat eine Einnahme von

157 Fr. pro Tag und Kilom. im alten Netze	
40 " " " " " " " " " "	neuen Netze
106 " " " " " " " " " "	speziellen Netze (Mont Genis-Bahn).

6. Die Südbahn mit 796 Kilom. im alten und 1224 Kilom. im neuen Netze.

Die Südbahn ist die einzige unter den großen französischen Bahnen, welche nicht von Paris ausgeht. Sie beschränkt sich vielmehr auf eine ziemlich untergeordnete Stellung zwischen dem Netze der Orléansbahn und dem der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Ihre Gruppierung ist leicht zu überblicken; denn sie besteht im Wesentlichen nur aus drei Hauptlinien. Die älteste und wohl bedeutendste führt von Bordeaux über Toulouse südwestlich nach Cette, verbindet demnach den atlantischen Ocean mit dem mittelländischen Meere (in Konkurrenz mit der Garonne und dem Kanal du Midi); die zweite von Bayonne nach Toulouse, also längs der Kette der Pyrenäen, mit zahlreichen Ausläufern nach den Thälern derselben, die Schienenverbindung zwischen Spanien und den übrigen südeuropäischen Ländern herstellend; die dritte Hauptlinie läuft von Bordeaux über Bayonne nach Irun an die spanische Gränze, wo sich die spanischen Bahnen anschließen.

Diese drei Hauptlinien sind durch Zweiglinien mit einander in mehrfache Verbindung gebracht. Als eine gesonderte Strecke endlich erscheint die Linie von Narbonne nach Perpignan und zur spanischen Gränze, vorläufig noch ohne jene Fortsetzung auf spanischer Seite, welche ihr erst den Charakter einer internationalen Linie verleihen soll. Als eigentliches Centrum der Südbahn erscheint Toulouse.

Die Einnahmen der Südbahn betragen:

157 Fr. pro Kilom. täglich im alten Netze	
42 " " " " " " " " " "	neuen " "

Getreide ist ihr Haupttransportartikel.





Bahn.	Länge am 30. Juni 1875. Kilometer.	Anschließend an die:	Einnahme pro Tag u. Kilom. Franken.
12. Valenciennes-Lille . . . . .	98	Nord-Bahn	30
13. Dombes-Eldoft . . . . .	51	Paris-Lyon-Mittelm.-B.	25
14. Rébec-Bahn . . . . .	81	Orléans-Bahn	25
15. Vitre-Fougères . . . . .	93	West-Bahn	14
16. Epinac-Beleas . . . . .	27	Paris-Lyon-Mittelm.-B.	23
17. Lille-Béthune . . . . .	50	Nord-Bahn	45
18. Perpignan-Prades . . . . .	26	Eld-Bahn	40
19. Somain-Angin . . . . .	37	Nord-Bahn	170
20. Lagny-Billeneuve . . . . .	12	Est-Bahn	9
21. St. Dizier-Bassy . . . . .	22	"	47
22. Chaunay-St. Gobain . . . . .	15	Nord-Bahn	40
23. Dunkerque-Belgische Grenze . . . . .	15	"	24
24. Hazebrouk-Belgische Grenze . . . . .	14	"	12
25. La Croix Rouffe-Sathonay . . . . .	7	Paris-Lyon-Mittelm.-B.	58
26. Enghien-Montmorency . . . . .	3	West-Bahn	143
27. Armentières-Belgische Grenze . . . . .	3	Nord-Bahn	33
28. Beféges-Blais (noch zum alten Reg gehörig) . . . . .	33		170

Als secundäre Localbahnen werden für 1871 folgende angeführt:

Carignan-Messempres (Dep. Ardennes), 6 Kilom.
Pont de l'Arche-Bisors (Dep. Eure), 53 Kilom.
Bisors-Vernon (Dep. Eure), 38 Kilom.
Glos Montfort-Pont Audemer (Eure), 15 Kilom.
Epernay-Romilly (Marne), 79 Kilom.
Auricourt-Cirey (Meurthe), 18 Kilom.
Briouze-La Ferté Macé (Orne), 14 Kilom.
Ahiet-Bapaume (Pas de Calais), 6 Kilom.
Belleville-Beaujeu (Rhône), 13 Kilom.
Paray le Monial-Macon (Saone et Loire), 77 Kilom.
Chalons-Lons le Saunier (Saone et Loire), 11 Kilom.
Magny-Chars (Seine et Oise), 11 Kilom.
Arches-Labeline (Vosges), 21 Kilom.
Rambervillers-Charmes (Vosges), 28 Kilom.

im Baue:

Ramers-St. Calais (Sarthe), 73 Kilom.
Rouen-Petit Quevilly (Seine inférieure), 3 Kilom.

Unabhängig von den dem allgemeinen Verkehr dienenden Linien besteht eine große Zahl von Bahnen, welche lediglich industriellen und montanistischen Etablissements dienen. Es waren 1872 folgende (die älteste seit 1830):

	Kilometer.
Von den Kohlenruben von Epinac zum Kanal von Burgund . . . . .	29
Von den Steinbrüchen von Long-Rocher zum Kanal von Loing . . . . .	3
Von Billers-Cotterets nach Port-aux-Ferches . . . . .	9
Von Creuzot zum Kanal du Centre . . . . .	10
Von den Gruben von Decise zum Kanal von Ribernais . . . . .	7
Von den Gruben von Commentry zum Kanal von Berry . . . . .	18
Von Bireux zur Meuse zur belgischen Grenze . . . . .	2
Von den Gruben von Aniche nach Somain . . . . .	2
Von den Kohlenlagern des Erbier nach den Linien der Rhone und Loire . . . . .	5
Von den Werkstätten zu Bourbon nach der Linie von Clermont . . . . .	4
Von den Gruben von Montieuz zur Bahn der Rhone und Loire . . . . .	1

	Kilometer.
Von der Ceinture-Bahn zum Landungsplatz von St. Ouen . . . . .	3
Von den Gruben zu Dugney zur Bahn von Besançon . . . . .	10
Von St. Gobain nach Chauny . . . . .	15
Von den Gruben von Roche-Molière zu den Linien der Rhone und Loire . . . . .	7
Von den Kohlengruben von Trélys zu der Bahn von Beséges nach Mais . . . . .	2
Von den Gruben von l'Escarpelle nach der Paris-Lille-Bahn . . . . .	1
Von den Gruben von Carvin nach der Paris-Lille-Bahn . . . . .	7
Von den Gruben von Lens zur Linie der Gruben von Pas de Calais und zum Kanal der Haute Deule . . . . .	5
Von den Gruben von Liévin zur Linie des Kohlenbeckens von Pas de Calais . . . . .	5
Von den Gruben von Roeuds und d'Herfin zur Linie von Pas de Calais und zum Kanal von Deubry nach Gorre . . . . .	9
Von den Gruben von Binay zu den Linien von Pas de Calais . . . . .	
Von den Gruben von Vendin-les-Béthune zur Linie der Kohlenlager von Pas de Calais . . . . .	1
Von den Gruben von Marnes (Kohlenbahn) . . . . .	9
Von den Gruben von Ferfay (Kohlenbahn) . . . . .	6
Von den Gruben von Auchy au Bois (Kohlenbahn) . . . . .	6
Von den Gruben von Fléchinelle zum Kanal d'Aire . . . . .	14
Von den Gruben von Dourges (Kohlenbahn) . . . . .	1
Industriebahn von Ferrière-la-Grande . . . . .	3
Von den Hammerwerken von Denain zur Bahn von Busigny nach Somain . . . . .	5
Vom Kanal von St. Denis zur Paris-Strasbourg Linie . . . . .	1
Von den Minen von Chamblay zur Linie Montluçon-Moulins . . . . .	1
Von den Minen La Roche und La Bernade zur Linie Commentry-Gannat bei Peyrouse . . . . .	11
Vom Kanal von Digoïn zur Linie Roanne-Lyon . . . . .	1
Von den Minen von Cromecy, Macenay und Change zur Linie Chagny-Moulins und zum Kanal du Centre . . . . .	10
Von den Minen von Portes zur Linie Brioude-Mais . . . . .	3
Von den Minen von Carmaux zur Linie Alby-Carmaux . . . . .	3*

**Landstraßen.** Man theilt dieselben in drei Classen: 1) die Straßen von Paris nach den Gränzen und den großen Seestädten; 2) Straßen in derselben Richtung, aber von geringerer Wichtigkeit; 3) Straßen von allgemeinem Interesse und nach den Gränzen führend, aber nicht von Paris auslaufend. Die Straßen sind entweder gepflastert und kosten dann gegen 900 Fr. pro Kilom. oder macadamisirt und kosten in diesem Falle 5—600 Fr. 1870 bestanden über 38000 Kilom. solcher Straßen. Departementsstraßen existiren seit 1835, jetzt über 47000 Kilom. Seit 1833 bestehen auch sog. strategische Straßen, deren Kosten zu  $\frac{2}{3}$  der Staat, zu  $\frac{1}{3}$  die Departements tragen. Die Land- oder Vicinalwege werden auch in mehrere Classen eingetheilt, die nach ihrer Wichtigkeit sich unterscheiden und 5—600000 Kilom. betragen.

**Binnenschiffahrt.** Die schiffbaren Ströme Frankreichs wurden schon oben angeführt. Die Gesamtzahl der schiffbaren Flüsse beträgt 159, dazu 15 flößbare Flüsse und 151 Kanäle. Die Länge all' dieser Wasserstraßen betrug 1872 11940 Kilom., jene der fahrbaren (ohne die flößbaren) 10340 Kilom. Zwölf Departements haben weder schiffbare Flüsse noch Kanäle, am reichsten mit Wasserstraßen versehen sind die Departements Gironde, Wisne, Nièvre,

Saône und Loire, Seine und Marne. Die wichtigsten Canäle sind jene, welche den atlantischen Ocean mit dem Mittelmeer verbinden, nämlich:

1. Der Canal von Languedoc (Canal du Midi), welcher die Garonne mit dem Mittelmeer verbindet. Er beginnt bei Toulouse, führt bei Carcassonne in das Flüsschen Aude und diesem entlang nach Gette in's mittelländische Meer.

2. Der Canal von Toulouse nach Agde und Narbonne.

3. Der Canal du Centre (Canal von Digoïn), welcher von Digoïn an der Loire nach Châlons an der Saône zieht.

4. Der Canal von Bourgogne, welcher die Saône mit der Seine vermittelt der Yonne verbindet, bei St. Jean de Losne (nähest Dijon) beginnt und oberhalb Joigny im Armancon (Zufluß der Yonne) endigt.

5. Der Rhein-Rhone-Canal, von welchem 142 Kilom. an Deutschland kamen (nebst einigen kleineren Canälen im Elsaß), verbindet die genannten Flüsse mittelst Saône und Doubs, beginnt bei St. Jean de Losne und geht über Besançon und Mülhausen nach Straßburg. Seine Gesamtkosten betragen 28 Mill. Fr.; er wurde von der Regierung der Compagnie, welche ihn gebaut hatte, später um 12 Mill. Fr. abgekauft. Die Länge des Hauptcanals beträgt 322 Kilom.

Unter den übrigen Canälen sind die wichtigsten:

6. Der Ardennen-Canal, der die Maas mit der Aisne verbindet.

7. Der Sambre-Canal, welcher die Sambre mit der Dise verbindet.

8. Der Rhein-Marne-Canal, 320 Kilom. lang, wovon jedoch 102 an Deutschland gekommen sind, führt von Straßburg über Nancy und Bar le Duc nach Vitry.

9. Der Canal von St. Quentin verbindet die Seine (mittelst der Dise) mit der Schelde und geht von Chauny über St. Quentin nach Cambrai.

10. Die Canäle von Loing, von Briare und von Orléans, welche die Seine mit der Loire verbinden.

Eine Zahl anderer Canäle endlich haben den Zweck, kleinere Flüsse eines und desselben Flußgebiets zu verbinden oder gekrümmte Flußläufe abzukürzen. Die wichtigsten sind folgende:

11. Der Seitenkanal der Loire, welcher Roanne mit Briare verbindet.

12. Der Canal von Verri (von Commeny nach Nevers an der Loire).

13. Der Seitenkanal der Garonne (von Toulouse nach Castats).

14. Der Seitenkanal der Marne (von Vitry le François nach Epernay).

Hiezu kommen noch andere minder wichtige. Die meisten dieser Canäle verdanken ihre Entstehung dem laufenden Jahrhundert. Erst seit 1820 begann eigentlich die französische Regierung den Bau von Canälen entschieden zu fördern und Gesellschaften durch Anleihen die nöthigen Capitalien zu verschaffen. Diese Capitalien werden durch Amortisation zurückbezahlt; sobald die Schuld getilgt ist, haben die Gesellschaften und der Staat gleichen Antheil am Reinertrage. Auf diese Weise entstanden seit 1821 folgende Canäle:

Name der Gesellschaft.	Kanal.	Länge. Kilom.	Baukosten. Mill. Franken.
Comp. d. Rhône-Rhein-Kanals	Rhône-Rhein-Kanal	350	28
" " " "	Kanäle der Somme und von Manicamp.	161	13
Compagnie der drei Kanäle	Ardennen-Kanal.	105	14
Comp. des Bourgogne-Kanals	Oise-Kanal zur Oise.	134	5
Compagnie des Kanals von Arles nach Vouc	Bourgogne-Kanal.	242	55
Compagnie des Kanals von Arles nach Vouc	Arles-Vouc-Kanal.	47	11
Compagnie der vier Kanäle	3 Kanäle der Bretagne.	519	66
" " " "	Kanal des Ribernais.	175	33
" " " "	Kanal von Verri.	922	26
" " " "	Seitenkanal der Loire.	197	32

Auf den französischen Flüssen und Kanälen wurden 1872 befördert an Handelsgütern:

zu Thal 976 Millionen Tonnen. zu Berg 587 Millionen Tonnen.

an Flößen:

zu Thal 222 Millionen Tonnen. zu Berg 1 Million Tonnen.

Seeschiffahrt. Man unterscheidet Cabotage und lange Fahrt. Die Cabotage umfaßt den Verkehr der französischen Häfen unter sich, dient also bloß dem inländischen Handel; die lange Fahrt begreift in sich den Verkehr nach allen ausländischen Häfen ohne Rücksicht auf deren Entfernung. Nach dem officiellen Sprachgebrauche gehörte demnach die Route von Calais nach Dover zur langen Fahrt, während die unverhältnißmäßig größere und schwierigere Route von Havre nach Marseille nur Cabotage wäre. Der seemannische Brauch dagegen versteht unter Cabotage die Fahrten nach allen europäischen Meeren, auf dem ganzen Mittelmeer, selbst auf dem atlantischen Ocean bis Marocco. Der officielle Sprachgebrauch unterscheidet ferner die Cabotage wieder in kleine und große. Die große Cabotage umfaßt die Fahrten zwischen den Häfen der atlantischen Küste Frankreichs und jenen des Mittelmeers; die kleine Cabotage dagegen nur die Fahrten zwischen jenen französischen Häfen, welche einem und demselben Meere angehören. Für den französischen Schiffahrtsverkehr ist die kleine Cabotage am wichtigsten. Die große Cabotage ist für die Häfen des Mittelmeers wichtiger, als für jene des atlantischen Oceans.

Die französische Gesetzgebung hat stets die einheimische Seeschiffahrt begünstigt. Der Verkehr der Küstenstädte untereinander, die Küstenfischerei und ein Theil des Verkehrs der Colonieen mit dem Mutterlande sind ganz der einheimischen Flagge vorbehalten; die fremden Schiffe, welche den auswärtigen Handel unterhalten, sind überdieß gewissen Abgaben (abgestuft nach dem Tonnengehalt) unterworfen, von welchen die französischen Schiffe befreit sind. Auch die Zollgesetzgebung bevorzugt die unter der französischen Flagge eingehenden Waaren.

Man tadelt an der französischen Handelsflotte, daß sie nur als eine Rekrutierungsanstalt für die gewaltige französische Kriegsflotte erscheint. Vergleicht man die französische Handelsflotte mit der vorzüglichen Weltflotte des Landes, mit der Ausdehnung und günstigen Gestaltung seiner Küsten, so erscheint Frankreich in maritimer Hinsicht nicht auf gebührender Höhe zu

stehen. Die französische Handelsflotte steht der deutschen weit nach, obgleich sich letztere unter viel ungünstigeren Verhältnissen entwickeln mußte, obgleich Deutschland keine überseeischen Besitzungen sein eigen nennt, wie sie Frankreich in Afrika, Amerika, Asien und Australien besitzt. Den französischen Schiffen mangelt die hinreichende Solidität — mit Ausnahme der Postdampfer —, so daß die Seeassurancen sich von ihnen die höchsten Prämien zahlen lassen; die französischen Matrosen, berüchtigt durch Laster, Rohheit und Trägheit, waren früher sehr häufig Candidaten des Bagno's.

Der Schiffsverkehr in sämtlichen Häfen Frankreichs stellte sich im Jahre 1873 folgendermaßen:

Eingelaufen sind in allen Häfen 35279 Fahrzeuge mit 7,7 Mill. Tonnen Tragfähigkeit und 441215 Mann Besatzung.

Ausgelaufen dagegen 36421 Schiffe mit 7,9 Mill. Tonnen und 456648 Mann.

Von den angekommenen waren in Ballast 3308 (oder 9%), von den abgegangenen 13664 (37 1/2 %).

Die französische Flagge vertraten 11073 angekommene Schiffe und 2,4 Mill. Tonnen (31—32% des Gesamtverkehrs), ferner 12153 abgegangene Schiffe mit 2,6 Mill. Tonnen.

An Dampfern liefen im Ganzen 11686 mit 4,3 Mill. Tonnen ein (über 55% des Gesamtverkehrs) und 12048 mit 4,4 Mill. Tonnen aus.

Dieses Ergebnis übertrifft alle vorhergegangene Jahre. Seit 1860 stellt sich nämlich der Gesamtschiffsverkehr wie folgt:

1860	8,4	Millionen Tonnen	1871	13,5	Millionen Tonnen
1868	13,6	" "	1872	14,4	" "
1869	13,6	" "	1873	15,7	" "
1870	13,6	" "			

Aber die Beteiligung der französischen Flagge an diesem Verkehr ist in jeter langsamer Abnahme. Diese Beteiligung betrug

1859—64	44	pCt.	1870	35	pCt.
1865	42	"	1871	34	"
1867	39	"	1872	37	"
1868	39	"	1873	36	"

Unter den fremden Flaggen ist die Deutsche am stärksten in der Zunahme, der Tonnengehalt der deutschen, in französischen Seehäfen verkehrenden Schiffe stieg von 158200 im Jahre 1865 auf 672000 im Jahre 1873; der Tonnengehalt der englischen von 3 Mill. Tonnen (1865) auf 4,4 Mill. (1873).

Auch die schwedische Flagge beteiligt sich mit steigender Energie (123000 Tonnen), ebenso die norwegische (569000 Tonnen).

Die Dampfschiffahrt, und zwar namentlich die unter fremder Flagge, hat sehr bedeutenden Aufschwung genommen. Es ergaben sich für:

Jahr.	Dampfer.	Tonnen	hievon französische Tonnen.	fremde Tonnen.
1859	11462	2,2 Millionen.	0,6 Mill.	1,4 Mill.
1862	14994	3,2 "	1,3 "	1,9 "
1865	17646	4,3 "	1,6 "	2,6 "
1867	21033	6,1 "	2,2 "	3,9 "
1869	21791	6,7 "	2,4 "	4,3 "



Jahr.	Dampfer.	Tonnen.	hievon französische Tonnen.	fremde Tonnen.
1870	20872	6,8 Millionen.	2,1 Mill.	4,7 Mill.
1871	20770	6,9 "	2,1 "	4,8 "
1872	21967	7,7 "	2,6 "	5,1 "
1873	23784	8,7 "	2,9 "	5,8 "

Was die Richtungen des Schiffahrtsverkehrs betrifft, so stehen folgende Länder obenan (1873):

	Angelommen von:		Abgegangen nach:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
England . . .	17587	3.102558	18259	3.186260
Italien . . .	4231	547558	1449	614623
Spanien . . .	4041	431944	4706	574700
Berein. Staaten	538	444689	509	440824
Türkei . . .	774	345828	739	327842
Rußland . . .	1112	387677	426	123085
Schweden . . .	1031	290836	568	151160
Norwegen . . .	937	187014	1169	258080
Deutschland . . .	361	192380	418	230412
Argentinien . . .	137	119012	269	178042
Peru . . . . .	171	149171	96	140909
Ägypten . . . .	137	94954	201	116169
Algier . . . . .	1245	533399	1402	487875

Unter den französischen Häfen stehen Marseille mit über 6000 eingelassenen und eben so viel abgegangenen Schiffen, Havre und Bordeaux obenan. Dem Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe nach folgen: Dünkirchen, Boulogne, Calais, Dieppe, Cette, St. Nazaire, Cherbourg, Rouen, St. Malo, Honfleur, Nantes, Caen, Brest, Bastia, Nizza, Bayonne, La Rochelle.

In der Küstenschiffahrt zeigten die letzten Jahre nur geringe Schwankungen. Der Binnenverkehr (kleine Cabotage) betrug 1872 im Ocean 64818 Schiffe mit über 2 Mill. Tonnen; im Mittelmeer 11068 Schiffe mit über 1 Mill. Tonnen.

Die ganze Handelsmarine bestand

1870 aus	15386	Schiffen von	1.072241	Tonnen.
1871 "	15259	" "	1.077611	"
1872 "	15574	" "	1.089075	"
1873 "	15559	" "	1.068081	"

Ende 1873 besaßen die Häfen am atlantischen Ocean 11774 Segelschiffe von 715538 Tonnen und 269 Dampfer von 75746 Tonnen, die Mittelmeer-Häfen 3269 Segelschiffe von 167328 Tonnen und 247 Dampfer von 109719 Tonnen. Die größten Rhebereien hatten:

	Schiffe:	Tonnen:
Marseille . . .	769	193867
Havre . . . . .	630	137016
Nantes . . . . .	630	133321
Bordeaux . . . .	377	123216
St. Malo . . . .	279	43339
Dünkirchen . . .	308	38047

Hierauf folgen der Reihe nach St. Nazaire, St. Servan, Granville, Cherbourg, Dieppe, Agde, Arles, Boulogne, Martigues, Rouen, Fécamp. Eine größere Zahl von Dampfern besaßen bloß:



Marseille . . . .	204	Dampfer von	107280	Tonnen
Gäbre . . . . .	76	"	32601	"
St. Nazaire . . .	21	"	18929	"
Bordeaux . . . .	21	"	6244	"
Nantes . . . . .	37	"	4289	"

Von regelmäßigen Schiffsahrtscursen sind zu erwähnen:

Die „Messageries Maritimes de France“ unterhalten mit ihren großen Dampfern (Irawaddy, Peiho, Mei-Kong, Amazone, Sindh, Anadyr, Djemnah, Tiger, Abe und Hooghly) regelmäßige Verbindungen nach Indien, China, Japan, Batavia, Réunion und Mauritius von Marseille aus über Suez. Die Preise dieser Fahrten stellen sich wie folgt (in Pf. Sterl.):

Von Marseille nach:	1. Klasse.	2. Klasse.	3. Klasse.
Port Said in 6 Tagen . . .	21	18	8
Suez . . . . .	25	16	10
Aden in 13 Tagen . . . . .	40	30	18
Point de Galle in 20 Tagen	60	45	27
Pondichery und Madras . . .	60	45	27
Calcutta in 31 Tagen . . . .	60	49	29
Singapore . . . . .	75	56	34
Batavia in 32 Tagen . . . . .	85	64	38
Saigon . . . . .	80	60	36
Hong-Kong . . . . .	85	64	38
Shanghai in 43 Tagen . . . .	95	71	43
Yokohama in 45 Tagen . . . .	95	71	43
Seychelles . . . . .	75	56	34
Réunion und Mauritius . . . .	80	60	36

Die Linien stehen im Zusammenhang mit einer von London nach Marseille zum Abgang der obengenannten Dampfer eingerichteten Eilfahrt.

Anderer Linien derselben Unternehmung führen durch das Mitteländische und Schwarze Meer, und zwar:

1. Von Marseille über Smyrna und Syra in 8 Tagen nach Konstantinopel.
2. Ebendahin über Neapel und Byräs in 8 Tagen.
3. Zwischen Konstantinopel und Salonichi in 4 Tagen.
4. Zwischen Marseille und Barcelona in 18 Stunden.
5. Zwischen Marseille und Algier in 39 Stunden.
6. Von Marseille über Genua, Messina, Salonichi, Dedeagh, Rodosto nach Konstantinopel in 13 Tagen.
7. Von Marseille nach Neapel und Alexandria in 7 Tagen.
8. Von Marseille über Palermo, Messina, Syra, Smyrna, Rhodus, Tripoli, Beirut, Jassa und Port Said nach Alexandria in 16 Tagen.
9. Von Konstantinopel aus über Varna, Sulina, Ibraila nach Galatz in 4 Tagen.
10. Von Konstantinopel aus über Samsun, Kerassunde nach Trapezunt in 3 Tagen.

Die Linien des Schwarzen Meeres werden von den Messageries nur im Sommer befahren.

Die Fahrten der Messageries Maritimes, welche den atlantischen Ocean kreuzen, nehmen ihren Ausgang in Bordeaux. Die wichtigsten der

bezüglichen Dampfer sind: Senegal, Orenoque, Niger, Gironde, Rio Grande, Mendoza u. a.

Am 10. jedes Monats fährt ein Dampfer von Bordeaux nach Lissabon, Datar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo und Buenos Ayres.

Am 5. jedes Monats ein Dampfer nach La Corogne, Lissabon, Datar, Montevideo und Buenos Ayres.

Die ganze Tour bis Buenos Ayres währt 25—31 Tage bei der Hin- fahrt, 27—33 Tage bei der Rückfahrt. Die Preise betragen bis Rio Janeiro I. Klasse 950, II. 700 Fr., bis Buenos Ayres und Montevideo 1125, resp. 850 Fr.

Die „Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur“ von A. & L. Fraissinet & Co. befahren von Marseille:

1. Corsica und Italien (Postdienst), 5mal wöchentlich, wobei einige Fahrten nach Ajaccio und Porto Torres, einige nach Nizza, Bastia und Livorno, andere nach Calvi oder Isle Rousse gerichtet sind.

2. Malta und Egypten.

3. Linie nach Konstantinopel, über Neapel, Piräus, Saloniki. In Konstantinopel weitere Fahrgelegenheit nach den Häfen des Schwarzen Meeres.

4. Italienische Linien (Genua, Livorno, Neapel), wöchentlich.

5. Linien von Cannes und Nizza, wöchentlich.

6. Linien von Languedoc, täglich nach Cette, mehrmals wöchentlich nach Agde.

Die Compagnie Générale Transatlantique fährt von St. Nazaire ab nach Westindien (750—1000 Fr., Fahrtdauer 15 Tage), Centralamerika (Colon, 24 Tage) und Veracruz (25 Tage, 825—1240 Fr.); ferner aus dem gleichen Hafen nach Südamerika, und zwar über Trinidad (17 Tage, 750—965 Fr.), Demerara, Paramaribo nach Cayenne (22 Tage, 825—1100 Fr.). In Fort de France zweigt sich von dieser Linie eine andere ab, welche Colon-Panama in 22 Tagen von St. Nazaire ab erreicht (750—1100 Fr.). In Colon-Panama ist Anschluß an die Dampfschiffahrten der Pacific Mail Steam Ship Comp. nach S. Francisco und Acapulco, sowie an die Dampfschiffahrten der Panamabahn-Comp. nach den Centralamerikanischen Häfen. Endlich fährt die Comp. Gén. Transatlantique auch von Panama über Guayaquil nach Callao und Valparaiso (44 Tage von St. Nazaire, 1925—2125 Fr.).

Außerdem sind noch zu erwähnen die Dampfschiffcurse des Hauses E. Gossez in Hären nach portugiesischen und spanischen Häfen (Signe peninsulaire), nach Algerien, nach Antwerpen, und die Baltischen Linien desselben Hauses, welche sich nach Copenhagen, Christiania, Stodholm, Petersburg zc. erstrecken.

Postwesen. Dasselbe steht unter einer finanziellen Verwaltung, welche dem Finanzministerium subordinirt ist. Die Postverwaltung ist ausschließlich berechtigt zur Beförderung von Briefen, Journalen, periodischen Schriften, Flugblättern, Paketen und Papieren von 1 Kilogr. Gewicht oder weniger. Dieses Monopol wird durch Geldstrafen geschützt. Daneben übernimmt die Post auch die Beförderung von werthvollen Gegenständen geringen Gewichtes,

von Büchern, Kunstfachen, Mustern, Postanweisungen. Abonnements auf Zeitungsbblätter übernimmt sie nicht.

In den Landgemeinden ist das Postwesen seit 1830 ungemein vervollkommen worden. Die Verwaltung bedient sich zu den Sendungen neben den Eisenbahnen einer Anzahl von Postunternehmungen und Compagnien, für den überseeischen Transport einiger subventionirter Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Hinsichtlich der Briefe ist das System der Frankomarken eingeführt, deren es zum Preise von 1, 2, 4, 5, 10, 20, 40 und 80 Cent. gibt. Die Verschleißer der Postmarken erhalten 1<sup>o</sup>/<sub>10</sub> Provision.

Die durch die Post vermittelte Correspondenz hat seit 30 Jahren stetig, aber langsam zugenommen. Bis 1852 betrug die Zahl der jährlich expedirten Briefe nicht 200 Millionen, von 1852 bis 1863 betrug sie zwischen 200 und 300 Millionen und stieg seither über 300 Millionen. Die Zahl der beförderten Zeitungsnummern ist nur um weniges geringer. In geschäftlicher Hinsicht lieferte die Post in den letzten Jahren folgende Resultate:

	1868.	1870.	1871.	1872.
Kobereinahme	89 Mill. Fr.	72 Mill. Fr.	91 Mill. Fr.	107 Mill. Fr.
Kosten	63 " "	68 " "	68 " "	73 " "
Reinertrag	25 " "	8 " "	23 " "	34 " "

Im Jahre 1873 endlich stellte sich der Umfang und die Betriebsergebnisse der französischen Post wie folgt: 5320 Postanstalten mit 27324 Beamten, 305 Mill. Briefe und Correspondenzkarten, 115 Mill. Waarenproben und Druckfachen, 174 Mill. Stück Zeitungen, 109 Mill. Fr. Einnahmen und 72 Mill. Fr. Betriebskosten.

Telegraph. Ihn nahm von vornherein die Regierung in die Hände, zögerte lange mit der Verwandlung ihres seit 1792 bestehenden optischen Telegraphenwesens (nach dem System Chappe) in ein elektrisches und ließ auch auf diesem erst spät (1851) Privatcorrespondenzen zu. Sie hatte das Personal des optischen Telegraphen beibehalten. 1851 waren erst 2133 Kilom. des elektrischen Netzes vollendet. Louis Napoleon aber ging mit großer Energie an dessen Ausdehnung, so daß 1853 schon 7175 Kilom. fertig waren. Es stellte sich aber heraus, daß das Dienstpersonal des alten optischen Telegraphen für die neue Einrichtung vielfach zu unbehilflich war, so daß 1854 die gesammte Organisation des Telegraphenwesens gründlich reformirt werden mußte. 1856 waren über 10000 Kilom. im Betrieb, und diese Zahl vermehrte sich, wie folgt:

1860	21070 Kilometer Linien und	364 Bureau
1861	25378 " " "	485 " "
1862	28003 " " "	500 " "
1872	48811 " " "	2206 " "

Im letztgenannten Jahre wurden über 6 Mill. Telegramme befördert, eine Einnahme von nahezu 12 Mill. Fr. erzielt, während die Betriebskosten diese Summe um mehr als  $\frac{1}{2}$  Mill. überstiegen. Doch sind die Betriebskosten im Verhältniß zu den Einnahmen fortwährend im Sinken, trotzdem, daß die Mittelpreise eines Telegramms von 11 Fr. 90 Cent. (1852) und 3 Fr. 46 Cent. (1862) auf 1 Fr. 93 Cent. herabgesunken sind und die Regierungsbefehle unentgeltlich befördert wurden. Die Anlagekosten stellten

sich bis zum Jahre 1872 auf 36 Mill. 1873 umfaßte das Netz 49796 Kilom. Linien mit 129192 Kilom. Draht und 4644 Apparate; befördert wurden 6.909382 Depeschen; die Betriebseinnahmen betragen 15 Mill. Fr., die Ausgaben etwas weniger.

**Maaß und Gewicht, Münze.** Von Frankreich ist bekanntlich das metrische Maaß- und Gewichtssystem ausgegangen, welches auf dem Meter (mètre), einem 40Millionstel des Erdumfangs, beruht und allen anderen Maaßsystemen gegenüber durch seine Einheit sich auszeichnet, zugleich aber wegen der Decimal-Eintheilung die größte Einfachheit beim Rechnen ermöglicht. Die Flächenmaaße sind aus dem Meter construirt; die Einheit für sie ist die Are (= 100 Quadratmeter). Die Hohlmaaße sind aus dem Kubikmeter construirt. Auf Brennholz angewendet, heißt er Stere; zum Messen von Flüssigkeiten und kleineren Gegenständen verwendet man das Tausendtheil des Kubikmeter, den Liter. Das Gewicht beruht auf dem Tausendstel dessen, was ein Liter Wasser wiegt; dies Tausendstel ist das Gramm. Die gebräuchlichsten unter den durch Multiplication und Division aus diesen Einheiten gewonnenen Maaße sind:

Längemaaße: Meter, Kilometer, Centimeter, Millimeter.

Flächenmaaße: Are, Hectare, Centiare (Quadrat-Meter).

Hohlmaaße: Stere, Liter, Hectoliter.

Gewichte: Gramm, Centigramm, Milligramm, Kilogramm.

Der Centner (quintal métrique) hat 100 Kilogramm, die Tonne 1000 Kilogr.

Die Münzen haben dieselbe Grundlage; denn ein Stück Silber, welches 5 Gramm wiegt und  $\frac{1}{10}$  Alliage hat, ist der Frank. Außer ihm hat man an Silbermünzen noch  $\frac{1}{5}$  Franken und Halbfrankstücke, Zwei- und Fünf-franken. An Goldstücken sind 5-, 10-, 20-, 40- und 100 Frankstücke geprägt; das Zwanzigfrankstück (Napoleon) ist der 155. Theil eines Kilogramms mit  $\frac{1}{10}$  Kupferlegirung. Die Untereintheilung des Frank ist die in 100 Centimes. Das Centime-Stück wiegt 1 Gramm. Der Metallwerth erreicht bei ihm bei weitem nicht den Nominalwerth der Münze; man braucht von ihr nicht mehr als 5 Fr. anzunehmen.

Das Geschäft der Ausmünzung wurde in Frankreich Unternehmern anvertraut, welche unter Aufsicht des Finanzministeriums stehen und gegen einen fixirten Tarif die Münzen prägen. Die früher sehr zahlreichen Münzstätten (Münzhotels) sind auf wenige reducirt worden (Paris, Bordeaux, Lille, Lyon, Rouen, Marseille); von diesen prägt Gold- und Silbermünzen fast nur Paris. Die Gesamtmenge der seit 1792 bis 1873 geprägten Münzen beträgt: 12813 Mill. Fr., darunter 7744 Mill. Goldmünzen. Von jenen 12813 Mill. sind 307 Mill. wieder eingezogen worden. Wie viel überhaupt davon im Lande geblieben, wie viel ausgeführt oder umgeschmolzen wurde, ist völlig unbekannt.

Die früher geprägten Kupferscheidemünzen wurden seit 1852 aus dem Verkehr gezogen und statt ihrer Bronzemünzen aus 95 Theilen Kupfer, 4 Theilen Zinn und 1 Theil Zink bestehend geprägt. Diese neuen Münzen sind 1-, 2-, 5- und 10-Centimesstücke.

**Kreditanstalten.** Den ersten Rang unter denselben behauptet die Bank von Frankreich, welche vom Jahr VIII. als unabhängige Anstalt



besteht. Die Regierung hatte sie durch Zeichnung von 5000 Aktien unterstützt. 1803 erhielt sie das ausschließliche Privilegium, Scheine auf Sicht und auf den Inhaber auszustellen, auf 15 Jahre. Ihr Kapital wurde mehrmals erhöht, auch wieder vermindert, ihr Privilegium öfter verlängert, zuletzt bis zum Jahre 1897. Sie hat alle politischen und volkswirtschaftlichen Kriegen glücklich überstanden. Sie kann folgende Geschäfte machen:

1. Diskontiren von Wechseln oder anderen Ordrepapieren, ausgestellt von notorisch zahlungsfähigen Personen. Die zu diskontirenden Wechsel müssen drei Unterschriften haben; die dritte kann ersetzt werden durch ein Recepiße über Waarendepot, durch einen Uebertragungsschein von Bankaktien oder durch ein Depot von Eisenbahn-Aktien oder -Obligationen, oder Obligationen der Stadt Paris. 2. Eintreibung von Wechseln oder Handelspapieren für Rechnung von Privaten oder von öffentlichen Anstalten. 3. Eröffnung von Conten gegen Einlagen und Honorirung der Anweisungen bis zur Höhe der Einlagen. 4. Verwahrung von Werthpapieren und Edelmetallen. Derselbe Werthe darf sie nur bis zu  $\frac{1}{3}$  beleihen.

Seit 1864 emittirt sie auf Grund erhaltener Befugniß Noten bis zum Minimalbetrag von 50 Fr. Früher waren Hundertfrancnoten die kleinsten Stücke.

Die Gesamtsumme ihrer Geschäfte betrug:

Jahr.	Mill. Fr.	Jahr.	Mill. Fr.	Jahr.	Mill. Fr.
1808	112	1855	3762	1863	7542
1826	1000	1856	5809	1865	7422
1847	2659	1857	6065	1866	8292
1849	1025	1858	5213	1867	7372
1851	1241	1859	6652	1868	7101
1852	1824	1860	6340	1869	8325
1853	2842	1861	6556	1872	15673
1854	2944	1862	7784	1873	16715

Während des letzten Krieges mußte den Noten der Bank, damit sie der Staatskasse hinreichende Mittel verschaffen konnte, Zwangscurs gegeben werden; die Notenmenge wurde ungemein vermehrt, der Minimalbetrag des Stückes auf 5 Fr. herabgesetzt. Trotzdem war kaum eine Entwerthung zu bemerken. Der Ausweis von 1874 führt als Activa an (in Mill. Franken): 1195 Baarschatz, 802 Portefeuille, 867 Schatzbons, 183 Vorschüsse und 180 diverse Renten. Die Passiva waren: 2531 Banknoten, 168 Guthaben des Schatzes, 272 Guthaben von Privaten, 182 Aktienkapital, 50 Reserve. Die Bankverwaltung zieht seit 1874 ihre kleinen Noten bis zu 25 Fr. incl. ein.

Im Jahre 1875 erhöhte sich der Baarschatz bis über  $1\frac{1}{2}$  Milliarden; die Notenmenge, welche gesetzlich 3200 Mill. nicht übersteigen soll, betrug Mitte 1875 nur 2356 Mill. Der Notenumlauf verhielt sich demnach zum Metallschatz wie 100 : 67.

Das Comptoir national d'Escompte wurde 1848 mit einem Kapital von 20 Mill. Fr. in 40000 Aktien gegründet mit der Bestimmung, zwischen der Bank von Frankreich und dem Handel als Vermittler zu dienen. Es diskontirt Handelspapiere mit 2 Unterschriften; sein Accept wird von der Bank von Frankreich als dritte Unterschrift zugelassen. Die dritte Unterschrift kann auch durch ein Recepiße über deponirte Waaren ersetzt werden. Das Comptoir kann dieselben Geschäfte machen wie die Bank von Frankreich und außerdem mit Bewilligung des Finanzministers industrielle und andere Unter-

nehmungen commanditiren. Untercomptoirs bestehen 4, für Eisenbahnen, für Bauunternehmungen, für Edelmetalle und für Colonialwaaren.

Der Pariser Crédit mobilier ist gleichfalls eine berühmte Anstalt, die mit großem Renomme begann. Er wurde 1852 auf die Dauer von 99 Jahren gegründet mit einem Kapital von 60 Mill. Fr. in 120000 Aktien. Die Operationen dieses Instituts bestehen in Folgendem:

1. Zeichnung und Ankauf von öffentlichen Werthen, Aktien oder Obligationen industrieller Unternehmungen; 3. Emission von Obligationen im zehnfachen Betrage des Grundkapitals; 2. Verkauf oder Darleihen gegen Verpfändung von Aktien, Obligationen u.; 4. Uebernahme von Anleihen, Abtretung derselben, Uebernahme öffentlicher Bauten; 5. Vorschüsse auf öffentliche Werthe, auf Aktien und Obligationen, Contocorrentgeschäfte, Uebernahme von Einzahlungen, Auszahlung von Interessen, Coupons, Dividenden der Gesellschaften bis zum Betrage ihrer Einlagen; 6. Vereithaltung einer Depositenkasse für die Titel der oben erwähnten Unternehmungen.

Der Pariser Credit Mobilier hat sich an zahlreichen großen Unternehmungen betheiligt; so u. A. an den Südbahnen, an den Spanischen Eisenbahnen, an der Pariser Immobilien-Gesellschaft, an der „Compagnie maritime“, an der Marseiller Gas-Industrie, an den Oesterreichischen Eisenbahnen u. s. f. Auch an den Operationen des Staatskredits nimmt er Theil. In den Jahren 1855 und 1856 erzielte das Unternehmen großartige Erfolge. Die wirtschaftliche Krisis von 1857 aber hemmte dieselben bedeutend. Später ward es genöthigt, sich von der Immobiliengesellschaft zu trennen; 1871 löste sich die Gesellschaft vollständig auf und es bildete sich eine neue.

Für den landwirthschaftlichen Kredit insbesondere sind folgende Anstalten geschaffen worden: 1824 die Hypothekentasse (Caisse Hypothécaire), Aktienkapital: 30 Mill. Fr.; sie emittirte Pfandbriefe, ging aber wieder ein. Auch spätere Versuche einer Organisation des Bodenkredits hatten nicht den gewünschten Erfolg. Dagegen wurde 1852 eine Centralbank, der Crédit foncier, geschaffen, mit einem Aktienkapital von 60 Mill. Fr., welche ihre Operationen auf ganz Frankreich erstrecken, Succursalen in allen Departements errichten und ihre hypothekarischen Darlehen bis zu 200 Millionen ausdehnen durfte. Man erwartete bedeutende Leistungen von diesem großartig angelegten Institute, wurde jedoch enttäuscht; die Kapitalisten schenken ihm keine Theilnahme. Einem Gedeihen des französischen Bodenkredits stehen mannigfache Hindernisse im Wege.

Die „Société générale du crédit industriel et commercial“. Diese Gesellschaft wurde 1859 nach dem Muster der Londoner Joint-Stock-Banken gegründet, um disponible Kapitalien, welche unfruchtbar liegen, in Thätigkeit zu setzen und der Produktion zuzuführen. Das Gesellschaftskapital ward auf 60 Mill. Fr. festgesetzt. Die Gesellschaft machte von Anfang an glänzende Geschäfte und gab seit 1864—1873 (mit Ausschluß der beiden Kriegsjahre) durchschnittlich 23—25 pCt. Dividende.

Die „Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France“ wurde eigentlich 1864 gegründet; Anlagkapital: 120 Mill. Fr., wovon 60 Mill. eingezahlt sind. Ihre weitgehenden Statuten gestatten ihr fast alle bankmäßigen, finanziellen, commerziellen und industriellen Geschäfte. Sie hat in Paris 22 Bureau's und



81 Agenturen in den Departements. Ihre Dividenden zeugen von einem sehr günstigen Geschäftsgange.

Neben diesen großen Kreditanstalten verdienen noch Erwähnung: „Crédit lyonnais“ mit einem Kapital von 50 Mill. Fr.; „Crédit colonial“, 10 Mill.; Bank von Algerien, 4 Mill.; Subcomptoir für Handel und Industrie, 20 Mill.; die Subcomptoirs der Unternehmer, 5 Mill.; „Comptoir de l'Agriculture“, 6 Mill.; Depositen- und Contocorrentkasse, 60 Mill. Fr.; der „Crédit des halles et marchés“, 26 Mill. Fr. u. s. f. —

Handelsgesellschaften. Der Geist der Association hat in Frankreich seit 30 bis 40 Jahren große Thätigkeit entfaltet. Die Zahl der Handelsgesellschaften beläuft sich seit einer Reihe von Jahren auf 3—4000 jährlich. Die große Mehrzahl darunter sind Kollektivgesellschaften. Was die Gegenstände der Unternehmungen betrifft, so sind Fabriken, Kreditgeschäfte und Bergwerke am zahlreichsten vertreten; die größten Kapitalien aber finden bei den Eisenbahngesellschaften ihre Anlage. In den letzten Jahrzehnten ist die Neubildung von Gesellschaften etwas langsamer vor sich gegangen (seit 1856); neben den Kollektiv-, Commandit-, Aktien- und anonymen Gesellschaften wurde (1863) noch eine neue Art von Gesellschaften mit beschränkter Verantwortlichkeit (nach englischem Vorbild) eingeführt.

Finanzen. Die gesammte Finanzverwaltung steht unter dem Finanzministerium, welches in zwei Hauptabteilungen zerfällt: die Centralverwaltung und die Generaldirektionen (Generaldirektionen der direkten Steuern, der Einregistrierung und Domänen, der Forste, der Zölle und indirekten Steuern, der Tabaksregie, der Posten, der Münzen und Medaillen).

Die Staatseinnahmen, im Ganzen 2575 Millionen Franken, bestehen aus folgenden Posten (die Ziffern beziehen sich auf den Budgetvoranschlag des Jahres 1876):

- I. Direkte Steuern (Grundsteuer, Personal- und Mobiliarsteuer, Thür- und Fenstersteuer, Gewerbesteuer, Gebühren für die Steuerzettel): 384 Millionen Franken.
- II. Spezialtagen, den direkten Steuern gleich geachtet (Abgaben von Gütern der todtten Hand, Bergwerksabgaben, Abgaben von Verification der Waage und Gewichte, Vergütung der Apothekenprüfung, Pferde- und Luxuswagensteuer, Billardsteuer, Abgaben von geschlossenen Vereinen): 23 Mill. Fr.
- III. Enregistrement und Stempel: 606 Mill. Fr.
- IV. Erträge der Domänen: 18 Mill. Fr.
- V. Erträge der Forsten: 38 Mill. Fr.
- VI. Zölle und Salz (gewöhnliche Zölle, Zuckerzoll, Abgaben von Salz im Zolltrahon): 236 Mill. Fr.
- VII. Indirekte Auflagen: gegen 996 Mill. Fr.
- VIII. Erträge der Post: 110 Mill. Fr.
- IX. Auflage von 3 pCt. auf die Einkünfte aus Mobiliarwerthen: 35 Mill. Fr.
- X. Einnahmen für die Universität: 4 Mill. Fr.
- XI. Einnahmen und Erträge aus Algerien: 23½ Mill. Fr.
- XII. Abgaben u. von Civilpensionen: 17½ Mill. Fr.
- XIII. Verschiedene Einnahmen: 49½ Mill. Fr.
- XIV. Rückständige Auflagen: 16½ Mill. Fr.
- XV. Außerordentliche Einnahmen: 3½ Mill. Fr.

Die Abgaben sind namentlich seit dem deutsch-französischen Kriege sehr gewachsen. Im Jahre 1871 namentlich hatte sich die Nationalversammlung damit zu beschäftigen, den ungeheuer gewachsenen Ausgabepositionen entsprechende Mehreinnahmen gegenüberzustellen. Man fand dieselben in einer Erhöhung, meistens Verdoppelung der Auflage auf Colonialprodukte, in einer Erhöhung der Einregistriungs- und Stempelgebühr; in indirekten Auflagen (auf geistige Getränke, Spielarten, Tabak, Streichfeuerzeuge, Papier, Briefporto); endlich in einer Erhöhung der Auflage auf Uebertrag von Mobilienwerthen, in der Besteuerung des Transports und in einigen Luxussteuern. Aber selbst diese neuen Steuern reichten nicht hin, da ihre Erträge mehrfach überschätzt waren. Man mußte 1872 die direkten Steuern erhöhen und für das Jahr 1874 wiederum neue Gegenstände der Besteuerung (Eisenbahntransport von geringerer Schnelligkeit u. s. f.) auffuchen.

Die indirekten Steuern waren schon vor dem Jahre 1870 sehr hoch. Besonders lästig unter ihnen ist die Getränkesteuer und das Enregistrement. Die Salzsteuer erlitt trotz der Finanznoth keine Erhöhung (10 Cent. vom Kilogramm); dagegen mußte das Tabakmonopol erhalten, um durch Erhöhung der Tabakpreise die Einnahmen zu vermehren; ebenso die Zölle, welche 1860 in Folge der Tarisminderungen auf 131 Mill. Fr. herabgefunken waren und neuerdings wieder zu 250 Mill. Fr. Erträgniß angesetzt sind. Von den Eisenbahnen bezog die Staatskasse schon vor Einführung der neuen Transportbesteuerung unmittelbar 106 Mill. Fr., außerdem empfing der Staat von ihnen für 55 Mill. Fr. mittelbare Geldvorthelle (beim Postdienst u. s. f.).

Die Staatsausgaben bestehen, bei einer Gesamtsumme von 2570 Mill. Fr. (Budgetvoranschlag 1876), aus folgenden Hauptposten:

- I. Staatsschuld (Zinsen und Annuitäten) und Dotationen (letztere für die Nationalversammlung, den Präsidenten, die Ehrenlegion u. s. f.): 1182 Mill. Fr. (Ausgaben für das Finanzministerium, 1. Theil).
- II. Justizverwaltung: 33½ Mill. Fr.
- III. Auswärtige Angelegenheiten (wobei namentlich die Befolgungen der politischen und Consularagenten am schwersten in's Gewicht fallen): 11 Mill. Fr.
- IV. Innere Verwaltung: 86 Mill. Fr.
- V. Civilgouvernement von Algerien: gegen 30 Mill. Fr.
- VI. Finanzministerium, 2. Theil, allgemeiner Dienst: 20 Mill. Fr.
- VII. Kriegsministerium: 500 Mill. Fr.
- VIII. Ministerium der Marine und Colonien: 165 Mill. Fr.
- IX. Ministerium des Unterrichts, der Culten und der schönen Künste: 97 Mill. Fr.
- X. Landwirtschafts- und Handelsministerium: 18½ Mill. Fr.
- XI. Ministerium der öffentlichen Arbeiten: 161 Mill. Fr.
- XII. Finanzministerium, 3. Theil, Betriebs- und Erhebungskosten: 240 Mill. Fr.
- XIII. Finanzministerium, 4. Theil, Rückerläge, Nichtwerthe, Prämien: 17½ Mill. Fr.

Die französische Staatsschuld, deren Ursprung in die Zeit der berühmten Law'schen Finanzoperationen zurückführt, lastet als consolidirte Schuld auf dem Staate seit 1798. Damals wurden nach der unseligen Assignatenwirthschaft und der colossalken Verschleuderung von Nationalgütern, sowie nach Beseitigung der Ansprüche der Emigranten und mehrfachen anderen

höchst gewaltthätigen Finanzmaßregeln 46.302000 Fr. fünfprozentiger Rente (entsprechend einem Kapital von 926 Mill. Fr.) für die älteren Schuldtitel ertheilt. Jene 46 Millionen Rente wuchsen unter den folgenden Regierungen allmählig, ganz besonders unter dem zweiten Kaiserreich. Die Staatsschuld betrug:

Jahr.	Kapital.	Zinslast.
1853	5577 Mill. Fr.	219 Mill. Fr.
1860	9334 " "	338 " "
1865	13026 " "	403 " "
1870	11710 " "	363 " "
1875	19910 " "	748 " "

Neben dieser consolidirten Schuld besteht aber auch seit langer Zeit eine schwebende Schuld und andere außergewöhnliche Schulden, für deren Verzinsung und theilweise Amortisation 1874 noch weitere 313 Mill. Fr. erforderlich waren. Unter dem Kaiserreiche erreichte sie öfter die Höhe einer Milliarde; in neuester Zeit betrug sie nicht mehr so viel, sondern wird fortwährend vermindert.

**Kriegsmarine.** Dieselbe steht in direkten Beziehungen einestheils mit dem Colonialbesitze Frankreichs, andernteils mit der Entwicklung der Handelsmarine. Schon unter dem alten Regime besaß Frankreich eine ansehnliche Seemacht, die unter der Herrschaft der Republik zwar zurückging, seit Napoleon I. aber wieder anwuchs. Napoleon III. bemühte sich, die Umwandlung der Segelschiffe in Dampfschiffe allmählig durchzuführen. Trotz aller Anstrengungen und ungeheurer Kosten aber zeigte der deutsch-französische Krieg, daß es bei der Flotte, wie bei der Landmacht, an wesentlichen Dingen fehlte.

1873 bestand die Flotte aus 104 armirten Fahrzeugen, worunter 7 Panzerschiffe, und aus 62 Reservereschiffen, worunter 19 gepanzert oder zu Schulen verwendet waren; der Effectivstand der Marinetruppen aus 28441 Mann.

Die Colonieen stehen unter dem Ministerium der Marine und hängen in ihrem Bestand, ihrer Verproviantirung und Verbindung mit dem Mutterlande sehr von der Kriegsmarine ab, welche stets eine Anzahl von den Schiffen in den Häfen von Algier, Martinique, Guadeloupe, Neufaledonien, Réunion und Mayotte stationirt hält.

Die Bemannung der Flotte geschah bis in die neuere Zeit durch die sogenannte durch Colbert eingeführte See-Konstriktion (*inscription maritime*), welche zum Zwecke hat, alle Männer, die sich der Schifffahrt oder dem Fischefang widmen oder irgend eine mit dem Seewesen zusammenhängende Profession haben, der Marineverwaltung im Bedarfsfalle zur Disposition zu stellen. So lange diese See-Konstriktion alle Seeleute von 18—50 Jahren umfaßte, war sie eine ziemlich drückende Last, welche viele Küstenbewohner veranlaßte, die Seeschifffahrt aufzugeben und welche dadurch der Handelsmarine Eintrag that. Seit 1863 wurde das Verhältniß in einer der Dienstpflichtigkeit der Landarmee ähnlichen Weise neu geregelt und seit dieser Zeit soll auch die Zahl der inscribirtten Seeleute im Steigen sein.

**Politik und sociale Verhältnisse.** Es würde viel zu weit führen, wollten wir hier den Versuch machen, einen Einblick zu gewinnen in die

Wechselwirkungen zwischen dem politischen und socialen Leben des französischen Volkes einerseits, seinen wirthschaftlichen Verhältnissen andererseits. Es genüge, auf einige der frappantesten Erscheinungen aus diesem Gebiete hinzuweisen.

Die großen Errungenschaften der Revolution von 1789: Befreiung des Grundbesitzes von feudalen Beschränkungen, Gewerbefreiheit, Freizügigkeit, Theilbarkeit des Grundbesitzes, sind, so oft auch nachher die Regierungsformen wechselten, dem französischen Volke unangetastet verblieben. Die Freiheit der Verehelichung und die Gewerbefreiheit haben nirgends zu einer Ueberschwemmung oder zu Klagen wegen Uebersetzung der Gewerbe geführt. Die Theilbarkeit des Grundeigentums hat selbst dort, wo sie am weitesten getrieben ist, keineswegs ungesunde Verhältnisse entstehen lassen, sondern nur eine möglichst rationelle Bearbeitung des Bodens veranlaßt. Das Schutzollsystem dagegen hat sich keineswegs als fruchtbringend erwiesen; gerade jene Zweige der französischen Industrie, welche am meisten Schutz genossen, waren trotzdem öfter nicht im Stande, die englische Concurrenz zu bestehen. Die übermäßige Centralisation dagegen, die ohne Berücksichtigung eines selbstständigen politischen Lebens der Provinzen und des platten Landes alle Fäden dieses Lebens in den Händen der Regierung und in Paris zusammenlaufen ließ; die einseitige Beförderung der Städte auf Kosten des platten Landes, wodurch die Bevölkerung des letzteren immer mehr den Städten zufließt, während doch die eigentliche Lebenskraft aller Völker in der ländlichen Bevölkerung und ihrer viel größeren Reproduktionsfähigkeit liegt; die mangelhaften Fortschritte der Volksbildung in den Provinzen (vielsach verursacht durch übermäßigen klerikalen Einfluß); endlich das drückende Maaß der öffentlichen Lasten: das sind die Uebelstände, welche aus dem politischen Gebiete herüber ihre Schatten in die wirthschaftliche Thätigkeit des Volkes werfen.

Es läßt sich aber auch nicht verkennen, daß manche von den inneren Charaktereigenlichkeiten des französischen Volkes nicht ohne bedeutame Wechselwirkungen auf sein wirthschaftliches Leben gewesen sind. Die angeborene Gastfreundschaft und die bis zur Eitelkeit gesteigerte Prachtliebe des Franzosen, verbunden mit einem durch die Natur verliehenen Talent zum guten Geschmack sind gewiß im innigsten Zusammenhange mit der hohen Entwicklung des Luxus und der feinen Luxusindustrie, mit der Herrschaft der Pariser über die Weltmode.

Und die außerordentliche, häufig in unbegreiflichen Leichtsinne entartende Elastizität des französischen Geistes, verbunden mit einem glühenden Patriotismus, die einerseits oft genug zu einem übermäßigen Vertrauen in die einmal vorhandenen Regierungsformen und Behörden, zu den maßlosten Hoffnungen für die Zukunft führen, sind andererseits auch Ursache, daß nach den härtesten politischen und wirthschaftlichen Schlägen der Einzelne wie das ganze Volk sich immer wieder auf neuen Wegen und mit neuen Mitteln Verlorenes zurückgewinnen. Das Bewußtsein, Franzose zu sein, und die Ueberzeugung, der ersten Nation der Welt anzugehören, welche die Franzosen so oft ungerecht gegen die Errungenschaften anderer Völker machen, der beständig auf sein Paris als das Herz der Welt gerichtete Blick ließen den Franzosen jene Bedingungen übersehen, unter welchen der vereinzelt Angehörige seines Volkes festen Fuß und achtunggebietende Stellung in fremden Ländern und



Welttheilen sich erwirbt: daher die Unfähigkeit des Franzosen zum Colonisiren, trotz seiner militärischen Tüchtigkeit; daher theilweise auch die verhältnismäßig mangelhafte Entwicklung der französischen Handelsflotte.

### Auswärtige Besetzungen. \*)

Die gesammten auswärtigen Besetzungen Frankreichs bestehen zur Zeit aus:

#### I. Algerien.

Den Flächenraum dieses Landes schätzt man auf 87 Mill. Hectaren (8566 □ Meilen); hievon sollen 32200 □ Kilom. (2387 □ Meilen) colonisirbares Land sein. Die Bevölkerung beträgt nach der Zählung von 1871:

Europäer (dabon 129601 Franzosen)	245117
Naturalisirte Juden . . . . .	34574
Muselmänner . . . . .	2.123045
Nicht bestimmt . . . . .	11482
	<hr/> 2.414218

Unter den Europäern sind nächst den Franzosen die Spanier am zahlreichsten. Zu dieser Civilbevölkerung kommt aber noch eine Militärbesetzung von über 60000. Die gesammte Ackerbaubevölkerung wurde 1863 zu 109808 Köpfen angegeben.

Der Besitz von Algerien hat Frankreich bis zum Jahre 1863 drei Millionen Franken und 150000 Soldaten gekostet: trotz dieser ungeheuren Opfer sind die Colonisirungsergebnisse gering, weil ein zu großer Theil der Colonisten dem mörderischen Klima zum Opfer fällt, ein anderer Theil dagegen, getäuscht in seinen Hoffnungen, das Land wieder verläßt. Manche Zweige der Bodenkultur, auf die man große Hoffnungen gesetzt hatte, sind mißlungen und im Rückgange. Der Baumwollexport ist, da Algerien hierin die Concurrnz mit den Tropenländern nicht bestehen kann, beständig herabgegangen und betrug 1872 nur 241000 Kilogr.; der Tabakexport hat sich ebenfalls vermindert. Dagegen ist die Schafzucht (655000 Stück im Jahre 1872) und die Ausfuhr von Schafen und Wolle im Aufschwung. 1872 wurden  $3\frac{1}{3}$  Mill. Kilogr. Wolle exportirt. Auch die Ausfuhr des Haar-Grases (crin végétal) ist gestiegen (9 Mill. Kilogr.); ebenso die der Alka-Pflanze, die zur Papierfabrication verwendet wird (44 Mill. Kilogr.); ferner jene des Eisens (4 Mill. Ctr. im Jahre 1872) und der Korkrinde ( $2\frac{1}{2}$  Mill. Kilogr.) Auch die Production von Olivenöl, grünen Gemüsen und Hülsenfrüchten ist im Zunehmen; an Getreide wurden 1872 915000 Ctr. exportirt.

#### II. Eigentliche Colonieen (der Rest eines ehemals viel ausgedehnteren Colonialbesitzes):

In Amerika (die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1870):

Martinique, 98708 Hectaren und 172156 Einwohner. Angebaut sind im Ganzen 32419 Hect., davon über die Hälfte mit Zuckerrohr. Die Einfuhr betrug  $27\frac{1}{2}$  Mill. Fr., die Ausfuhr  $29\frac{1}{2}$  Mill. Fr.

Guadeloupe, 265123 Hect., 148048 Einw. Bebauet 31576 Hect., meist mit Zuckerrohr. Ausfuhr  $26\frac{1}{2}$  Mill. Fr., Einfuhr  $19\frac{1}{2}$  Mill. Fr.

\*) Da dieses Werk sich an die Handelsgeographie von Andree anschließt und in derselben die französischen Colonieen bei den außereuropäischen Welttheilen eingehende Behandlung fanden, können sich die folgenden Zeilen mit einer Zusammenstellung und summarischen Behandlung der neuesten Ergebnisse begnügen.



Französisch Guyana (Cayenne), 720000 Hect., 24245 Einw.; bebaut 5309 Hect. Einfuhr  $6\frac{1}{2}$  Mill. Fr., Ausfuhr 1 Mill. Fr.  
 St. Pierre und Miquelon, 4750 Einw.; Einfuhr über  $7\frac{1}{2}$  Mill. Fr., Ausfuhr über  $9\frac{1}{2}$  Mill. Fr.

### In Afrika:

Niederlassungen am Senegal, Areal unbestimmt, 148499 Einw.; Einfuhr gegen 20 Mill. Fr., Ausfuhr über  $7\frac{1}{2}$  Mill. Fr.  
 Gabon und Niederlassungen an der Goldküste (in neuerer Zeit nur mehr eine Kohlenstation).  
 Insel Réunion, 251160 Hect., davon 80499 angebaut; 291433 Einw.; Einfuhr 25 Mill. Fr., Ausfuhr gegen 29 Mill. Fr.  
 Mayotte, Rossî-Bé und St. Marie auf Madagaskar, 124000 Hect., 27505 Einw. Einfuhr gegen 3 Mill. Fr., Ausfuhr  $3\frac{1}{2}$  Mill. Fr.

### In Asien:

Besitzungen in Vorderindien (Pondichéri und Karikal an der Coromandelküste; Mahé an der Küste von Malabar; Yarnou an der Küste von Orisa, Surate; Chandernagor in Bengalen); 48962 Hect., 262798 Einw. Einfuhr (1870)  $5\frac{1}{4}$  Mill. Fr., Ausfuhr über  $13\frac{1}{2}$  Mill. Fr.  
 Nieder-Cochinchina,  $5\frac{1}{2}$  Mill. Hect., 1225213 Einw., worunter 694 Europäer. Einfuhr  $27\frac{1}{2}$  Mill. Fr. Ausfuhr über 49 Mill. Fr.

### In Oceanien:

Tahiti und Moorea (Gesellschaftsinseln), 116000 Hect., 11000 Einw., darunter 1030 Europäer. Einfuhr  $3\frac{1}{4}$  Mill. Fr., Ausfuhr  $4\frac{1}{2}$  Mill. Fr.  
 Neu-Caledonien, 1,652000 Hect., 6083 europäische Einw., darunter 1143 Beamte und Soldaten, 1562 Colonisten, 1176 Kulis, 2302 deportirte Verbrecher. Uebrig die eine farbige Bevölkerung von etwa 40000 Neu-Caledoniern, 13334 Einwohnern der Loyaltätsinseln, 720 Oceanier, 445 Afrikaner, 11 Afrikaner. Einfuhr  $3\frac{1}{4}$  Mill. Fr., Ausfuhr nur 303650 Fr. Die Colonie lebt demnach fast ganz von Frankreich.  
 Marquesas-Inseln, 112000 Hect., 12000 Einw.

Die außereuropäischen Besitzungen Frankreichs umfassen demnach: im Ganzen (mit Algerien) ein Gebiet von etwa 11700 □ Meilen oder 88879 □ Kilometer und 5.700000 Einwohner.

## Die Departements und Städte.

### 1. Departement Seine.

Dieses Departement, rings umschlossen vom Departement Seine et Oise, hat einen Flächeninhalt von 47550 Hectaren und eine Bevölkerung von 2.220060 Seelen. Von der Oberfläche ist der größte Theil gut angebaut. Es producirt jährlich 100000—170000 Hectol. Weizen und 25000—150000 Hectol. Wein. Die Industrie beschäftigt sich, soweit sie nicht den Städten Paris und St. Denis angehört, vorzugsweise mit der Eisenproduktion (gegen 40 Eisenhütten und Hoöfen, mehrere Schmelzöfen, welche spanische und süd-amerikanische Kupfererze verhütten). Mit Verkehrsmitteln ist das Departement sehr reichlich ausgestattet; denn außer den zahlreichen Eisenbahnlagen, welche dasselbe, von Paris ausgehend, nach allen Richtungen hin durchschneiden, besitzt es 135 Kilom. Landstraßen, 239 Kilom. Departementsstraßen, 511 Kilom. Vicinalwege, 71 Kilom. schiffbare Flüsse und 23 Kilom. schiffbare Kanäle.

### Paris.

Lage, Größe, Bevölkerung. Die französische Hauptstadt liegt unter  $48^{\circ} 50' 15''$  nördl. Breite und etwa  $20^{\circ}$  östl. Länge von Ferro, an beiden

Ufern der Seine, vorzugsweise auf dem rechten. Der Strom verfolgt hier eine ostwestliche Richtung; das rechte Ufer ist demgemäß das nördliche. Die Stadt bedeckt einen Flächenraum von 7802 Hectaren und hatte 1866 1.825274 Einwohner.

Der Aufbau der Stadt wird charakterisirt durch den nach Norden geträmmten Bogen der Seine, die halbkreisförmige Richtung der Boulevards und das Hôtel de Ville (Rathhaus) als Centrum. Auf dem rechten Ufer sind außer den Boulevards (vom Bastillenplatz im Osten zum Madeleineplatz im Westen) noch Hauptadern des städtischen Lebens: die prachtvolle Rivolistraße nächst der Seine und mit letzterer parallel; als ihre Fortsetzung sodann die Straße und Vorstadt St. Antoine; dann parallel mit dieser wieder die Straße und Vorstadt St. Honoré; ferner jenseits der Boulevards die Rue de Provence und die Rue St. Lazare. Auf dem rechten Ufer führen vom Strome zu den Fortificationen die Hauptstraßen: Belle Rue du Temple, Rue du Temple, Rue St. Martin, Boulevard Straßburg und Boulevard Sebastopol, Rue St. Denis, Rue Montmartre. Auf dem linken Ufer sind wichtig: die Rue de l'Université und ihre Parallelstraßen; die Rue du Bac, Rue de Seine, Rue du Four, Rue de Sèbre, Rue Vaugirard, Boulevard St. Germain, Boulevard Sebastopol (linkes Ufer), Rue St. Jacques. Endlich noch die Insel in der Seine, welche den ältesten Theil der Stadt, die Cité, bildet. Die Gesamtzahl der Pariser Straßen läßt sich nicht angeben, da Jahr für Jahr große Veränderungen stattfinden. 1859 zählte man 1517 Straßen und Gäßchen, 36 Quais und 141 Plätze und Plätzchen; 1860 kamen durch Vergrößerung des Stadtgebiets noch 1376 Straßen und Gäßchen, 13 Quais und 103 Plätze hinzu; 1862 zählte man im Ganzen 710300 Meter Straßen, darin 603444 Wohnungen. Der Boden von Paris ist vielfach durchwühlt von den Gängen und Höhlen unterirdischer Arbeiten; denn außer den oft kunstreichen und großen unterirdischen Abflüssen (Schleusen), welche über 200000 Meter Ausdehnung haben, finden sich unter der Stadt (am linken Seineufer) die berühmten alten Steinbrüche, Katakomben genannt, sodann die Gasleitung in einer Ausdehnung von (im Jahre 1862) über 800000 Meter, in deren Nähe endlich die Wasserleitungsröhren. Ueber die Seine führen 25 Brücken, die bekannteste der Pont Neuf.

Industrie. Die Pariser Industrie, deren Bedeutung aus ihrer jährlichen Umsatzsumme ersichtlich, welche sich im Jahre 1860 auf 3.369,092949 Franken, also 26 pCt. des Gesamtwertes aller in Frankreich gelieferten Produkte, belief, hat sich durch geschmackvolle Formen und unübertreffliche Eleganz und Geschicklichkeit der Ausführung in der ganzen Welt die rühmlichste Auszeichnung erworben. Sie wird dadurch besonders charakterisirt, daß ihre Erzeugnisse nicht in großen Manufakturen (welche sich großen Theils außerhalb der Stadt befinden), sondern in verschiedenen kleineren Werkstätten mit minderer Arbeiterzahl produziert werden, und beschäftigt sich vor Allem mit Hervorbringung von Luxusgegenständen; deßhalb ist sie auch mehr als jede andere dem Einfluß politischer und socialer Krisen unterworfen und hat Jahre gebraucht, um sich von der Rückwirkung der Februarrevolution zu erholen; nach dem Jahre 1848, in welchem ihr Umsatz um 54 pCt. abnahm, hat sich jedoch ihr Gedeihen mehr und mehr gesteigert und allmählig einen sehr großen

Auffschwung genommen, welchen nur die schweren Folgen des deutsch-französischen Krieges einigermaßen trübten.

Im Jahre 1860 zählte man in Paris 101171 Meister, von denen 7492 mehr als 10 Arbeiter, 31480 zwischen 2 und 10 und 62199 nur einen Arbeiter beschäftigten oder allein arbeiteten. Im Vergleich mit früheren Zählungen hat letztere Kategorie am meisten zugenommen, ein Beweis, daß der Betrieb des kleinen Gewerbes nicht hinter dem großen zurückbleibt.

Eine Zählung vom Jahre 1872 ergab folgende Classification für die Pariser Bevölkerung: 111488 Gewerbtreibende beiderlei Geschlechts, deren Familien 78,070 Individuen, 43121 Diensthoten; arbeitslose Menschen: 15258. Dazu kommen noch die nicht klassificirten Kategorien: Schüler, Seminaristen, Kranke z.: 27749, und Individuen mit nicht constatirter Profession: 12733.

Lohn. Man hat die Arbeiter nach ihren Lohnverhältnissen in 3 Klassen getheilt: 1) solche, welche täglich 3 Fr. oder weniger einnehmen; dazu gehören mehr die Tagelöhner, die Handlanger bei einem Bau, minder geschickte Schneider, denen die Frauenarbeit eine bedeutende Konkurrenz ist, Kinder und Lehrlinge — die Durchschnittsdauer der Lehrzeit, welche zwischen einem und fünf Jahren variiert, beträgt für ein Kind 2 Jahre und drei Monate. Die gewöhnliche Lage des Arbeiters wird durch die zweite Klasse repräsentirt, welche im Tag zwischen 3 und 6 Fr. verdient. Zur dritten gehören nur ganz besonders Geschickte oder durch die Verhältnisse sehr Begünstigte, welche 7 Fr. und mehr einnehmen; diese bilden die Elite der Pariser Arbeiterbevölkerung. Der Verdienst der Frauen steigt von 50 Cent. zu 10 Fr. Am niedrigsten ist der Lohn für junge Mädchen unter 16 Jahren und für Frauen, welche als Nebenbeschäftigung Handarbeiten verfertigen. Die Durchschnittsbezahlung ist 2 bis 4 Fr. im Tag; höheren Lohn haben nur sehr wenig Frauen.

Arbeitsdauer. Von den 101171 Geschäften fordern 6929 weniger als 12 Stunden Arbeit; 37061 12 Stunden; 37216 eine längere Zeit, und in 19965 ist die Arbeitsdauer unbestimmt; davon sind jedoch die Mahlzeiten abzuziehen, so daß im Allgemeinen die Arbeit in der Werkstatt zehn Stunden beträgt, eine Dauer, welche eher im Abnehmen begriffen ist.

Geschäftsstillstand. 36356 Gewerbtreibende sind alle Jahre eine bestimmte Zeit lang ohne Arbeit, 64815 erfahren keinen Geschäftsstillstand; zur ersteren Gattung gehören die Metzger, deren Kunden im Sommer die Stadt verlassen, die Conditoren, ein großer Theil der Wäscherinnen, Näherinnen, die Spitzenverfertiger, Juweliers; zur zweiten jene Geschäfte, welche einem täglichen Bedarf genügen.

Unterricht. Wohnung. Unter 397069 Arbeitern beiderlei Geschlechts waren 344531, welche lesen und schreiben können, 4778, die nur des Lesens kundig, und 47760 vollkommen Ununterrichtete, ein Verhältniß, das sich seit der Zählung im Jahre 1847 bis zu der 1860 wenig verändert. Was die Wohnung anbelangt, fanden sich in der Arbeiterbevölkerung 74 pCt. Männer und 79 pCt. Frauen, welche ihre eigenen Meubels hatten, und 21 pCt. Männer, 5 pCt. Frauen, die in eingerichteten Zimmern wohnten.

Die Handelskammer hat bei der Zählung im Jahre 1860 die Industrie-

zwei in zehn verschiedene Gruppen getheilt, deren Wichtigkeit aus der Menge der Geschäfte und ihres Umsatzes erhellt.

**Nahrungsmittel.** Ihre Produktion beschäftigte 38859 Arbeiter in 29009 Geschäften.

**Meubles.** In diesem Zweige sind die verschiedensten Gewerbe thätig und zwar (1860) 7391 Meister mit 37951 Arbeitern. Der Gesamtumsatz wurde auf 199.800000 Fr. geschätzt.

**Kleidungsstücke.** Mit dem Luxus nimmt auch diese Branche täglich größere Dimensionen an; man zählte 78377 Arbeiter, 43800 Meister und eine Höhe der Einnahme von 454½ Mill. Fr.

**Baufach,** welches besonders seit den Jahren 1852—1869 sehr an Ausdehnung gewonnen, beschäftigte 5378 Fabrikanten und 71242 Arbeiter; die Umsatzsumme betrug 315 Mill. Fr.

**Spinnerei und Weberei.** Die größeren Fabriken dieser Art befinden sich meist außerhalb der Stadt und liefern ihre Produkte zur letzten Vollendung in die Capitale. Man zählte (im Jahre 1860) für alle diese Gewerbe einen Gesamtumsatz von 120 Mill. Fr., um 12 Mill. Fr. mehr als 1847. Es waren 9592 Arbeiter in 2836 Geschäften thätig; die verschiedensten Maschinen werden hiebei benützt, in den größeren Anstalten meistens Dampfkraft.

**Häute und Leder.** Dieser Industriezweig, welcher seine Produkte vielen anderen Gewerben liefert, hat sich wegen der großen Menge des täglich in Paris geschlachteten Viehs bedeutend entwickelt und beschäftigte in 685 verschiedenartigen Etablissements 6597 Arbeiter. Hierzu gehören auch:

**Wagnerei, Sattlerei, Militärequipirung,** welche Gewerbe alle das Leder verwenden. In dieser Kategorie waren 1752 Meister mit 18584 Arbeitern thätig.

**Chemische Anstalten.** Die verschiedenen hieher gehörenden Gewerbezweige, deren Umsatz sich auf 193.700000 Fr. berechnet, wurden von 2719 Geschäften mit 14397 Arbeitern betrieben. Zu dieser Gruppe muß auch die Tabakmanufaktur erwähnt werden, welche 457 Männer, 1195 Frauen, 22 Knaben und 24 Mädchen beschäftigte. Der Lohn war durchschnittlich 3 Fr. 28 Cent. für die Männer, 1 Fr. 80 Cent. für die Frauen.

**Metallbearbeitung.** Man zählte 3440 Meister, 28866 Arbeiter.

**Goldschmiedearbeit** ergab eine Umsatzziffer von 180.390553 Fr. und besaßen sich damit 2199 Meister und 18731 Gesellen.

**Schäfflerei, Korbmacherei und Flechtere.** Diese wenigst bedeutende Branche ernährte 4390 Arbeiter (Männer, Frauen und Kinder) bei 1368 Geschäftsherren.

**Pariser Artikel.** Unter diesem Namen sind die verschiedenen Gewerbe vereint, welche sich mit Luxusgegenständen beschäftigen, mit der Fabrication von gemachten Blumen, Fächern, Handschuhen zc. Die Totalsumme der Einnahme belief sich auf 127.546540 Fr. und arbeiteten in diesen wegen der Eleganz ihrer Produkte berühmten Fächern 10742 Männer, 12619 Frauen und 2337 Kinder bei 5140 Meistern.

**Buchdruckerei, Kupferstecherei, Papierfabrikation.** Diese äußerst wichtigen Gattungen der Industrie hatten (1860) einen Umsatz von fast 95 Millionen in 2759 Geschäften mit 19507 Arbeitern.

Zu den erwähnten Gewerbsarten kann man noch die

Transportunternehmungen hinzufügen, welche 6442 Personen als Erwerbsquelle dienen; hieher gehören die Omnibus und Miethwagen, aber nicht die Eisenbahnen.

Gemüsegärtnerei. Mit Gärtnerei beschäftigten sich 264 Meister, die 2 bis 10 Arbeiter, 304, die nur einen verwendeten oder allein arbeiteten. Die Gesamtsumme ihrer Einnahme betrug 4.933239 Fr. Von den Arbeitern verdienten 115 täglich 1 Fr., 68 1 Fr. 25 Cent., 1 Fr. 35 Cent., 1 Fr. 50 Cent., nur 26 bekamen 3 bis 4 Fr. Der Frauen Lohn variierte für die meisten von 75 Cent. zu 1 Fr. 75 Cent., 14 verdienten 2 Fr. und 27 nur 50 Cent. Man hat die als Dünger zu verwertenden Substanzen des Straßenmists von Paris auf 360000 Kubikmeter geschätzt und berechnet, daß diese Produkte zur Befruchtung von 20000 Hectaren Land hinreichen würden.

Verkaufshallen und Märkte. Die Verproviantirung einer Stadt wie Paris verlangt ein zahlreiches Personal, ausgebreitete Transportmittel, ein großes Gebiet und vor Allem eine gut organisirte Verwaltung; letztere hat ihre schwere Aufgabe nicht immer so gut gelöst, als es vielleicht in der Absicht der maßgebenden Behörden gelegen; man hat Verordnungen gebracht, welche eher den Verkehr hemmen als fördern mußten und die, entsprungen aus der Unsicherheit des Mittelalters und dem dringenden Bedürfniß, den Verkäufern Schutz zuzusichern, in späterer Zeit durch zu große Umständlichkeit gänzlich unbrauchbar wurden.

Der Polizeipräfekt besitzt die oberste Gewalt über die Märkte durch die ihm zustehende Ernennung der „Facteurs“, welche, 54 an der Zahl, als officielle Commissäre den Verkauf im Großen betreiben. Sie allein haben das Recht des öffentlichen Ausrufs bei Versteigerungen. Die verkauften Waaren werden von „Trägern der Hallen“, deren der Polizeipräfekt 580 zu ernennen hat, fortgeschafft. Die „Facteurs“ sind auch mit der Steuererhebung betraut.

Die Organisation der verschiedenen Märkte zeigt nur geringe Unterschiede. Der Verkauf des Getreides (durchschnittlich im Jahr 200000 Hectol. Weizen) wird von 12 „Facteurs“ besorgt. 550 Müller liefern das Mehl. Sehr bedeutend ist die Zufuhr an Vieh, welches aus 60 Departements, in großen Quantitäten auch aus Algier und vom Ausland bezogen wird; früher waren über den Verkauf des Fleisches strengere Vorschriften, doch ist man jetzt in der Abschaffung unbequemer Gesetze so weit gegangen, daß auch der Colportage des Fleisches kranker Thiere keine Hindernisse im Wege stehen.

Nach der Angabe des „Bulletin municipal“ und einiger anderer Quellen wurden im Jahre 1872 in Paris folgende Lebensmittel verbraucht: 20.292583 Kilo Geflügel, 115.497403 Kilo Schlachtfleisch, 21.768199 Kilo Schweinefleisch, 25.056685 Kilo Fische, 14.414431 Kilo Butter, 14.552836 Eier zc.

An Getränken wurden consumirt: 3.882151 Hectoliter Faßwein und 18076 Hectol. Flaschenwein; Branntwein und Liqueure: 59659 Hectol.; Apfel- und Birnmofst, Meth: 31645 Hectol.

An Brennstoffen wurden verkauft: hartes Holz 508634 Stere, weiches Holz 294002 Stere, 21424 St. Reisig; 70568 Stere Abfallholz; Holzkohlen 4.647194 Hectol.; Kohlenabfall und verkohlte Lohe 104675 Hectol., Steinkohlen, Coaks zc. 899467 Hectol.



Der Consum an Milch, welche theils auf den Eisenbahnen, theils auf den Landstraßen nach Paris geschafft oder von den 5065 in der Stadt selbst ernährten Kühen geliefert wird, beträgt jährlich 111.752358 Liter, im Durchschnitt für eine Person 61 L. 45 im Jahr, 16 L. 83 im Tag.

Vom Jahre 1840 bis 1867 hat der Verbrauch des Schlachtfleisches um 17 Kilo, der des Faßweins um 100 Liter zugenommen. Der Verkauf der theuern Nahrungsmittel, wie des Geflügels und des Bouteillenweins, ist nur wenig gestiegen; der von Trüffeln, Pasteten zc. hat um 204000 Kilo abgenommen. Daraus ergibt sich, daß es eine hohle Phrase ist, wenn man behauptet, die Armen seien ärmer, die Reichen reicher geworden, alle Klassen haben an Wohlstand zugenommen, doch die minder Bemittelten in höherem Maße, denn der Consum der gewöhnlichen Lebensmittel ist gewachsen. Der Arbeiter, dessen Lohn durch die Vermehrung der Maschinen erhöht wurde, kann mehr für Kleider und Nahrung ausgeben und die Ausbreitung der Eisenbahnen machte es möglich, den Bedürfnissen der Stadt durch hinreichende Verproviantirung zu genügen.

Strassen zc. Die öffentlichen Arbeiten und die Aufsicht über die Straßen von Paris, welche zahlreiches Personal und große Geldmittel erfordern, werden theils von Architekten, denen die Erhaltung der Staatsgebäude und die Errichtung neuer Bauten obliegt, theils von Ingenieuren, welche mit der Instandhaltung der Straßen, dem Spritzen derselben, der Kanalisirung zc. betraut sind, geleitet. Seit dem Jahre 1860 steht an der Spitze der Bauarbeiten ein Architekt, unter dessen Oberleitung sich 3 Generalinspektoren, 21 Architekten, 21 Inspektoren und 21 Controleure befinden. Das Reinigen und Spritzen der Straßen, der Plätze, Promenaden, Fahr- und Fußwege wird durch einen General-Brücken- und Straßeninspektor controlirt, dem ein Bauinspektor beigegeben ist. Die Controlirung der Bauten, die topographischen Publicationen, der Plan von Paris, die Ueberwachung des Gases, der Straßen, Promenaden, Pflanzungen zc. beschäftigen 2000 Beamte von verschiedenem Rang (Führer, Gärtner, Brunnenmeister, Wachen zc.), ohne die für den Tag gemieteten Straßentelehrer zu zählen, noch die zahlreichen Werkstätten, wo auf Kosten der Stadt gearbeitet wird. Ein eigener Dienst besteht auch für die Brunnen und Kanäle.

De öffentliches Bauwesen. Seit dem Anfang dieses Jahrhunderts schon wurde in Paris viel für die Verschönerung der Stadt wie für die Verbesserung der Gesundheitsverhältnisse gethan und zahlreiche gemeinnützige Bauten errichtet; doch erst seit dem Jahre 1852 nahm das öffentliche Bauwesen, welches bisher nur langsam und allmählig betrieben wurde, einen ganz neuen Aufschwung: neue Brücken und Kirchen wurden construirt, angefangene Bauten vollendet, alte restaurirt, die Promenaden zu reizenden Gärten umgewandelt, neue Straßen gebaut — kurz die Anlage von Paris vollständig verändert. Die Straßen, welche früher nach dem Laufe der Seine perpendicular oder parallel mit dem Strome liefen, wurden von verschiedenen Centralpunkten ausgehend nach den äußeren Wegen von Paris geleitet, erweitert, höhere und bequemere Häuser errichtet und dadurch die Gesundheit und Schönheit der großen Capitale bedeutend erhöht. Diese Arbeiten, welche alle in einem sehr kurzen Zeitraum ausgeführt wurden, mußten natürlich der Stadt bedeutende Opfer

aufzerlegen. Der Präfekt der Seine hat die von 1853—1868 gemachten Ausgaben auf 1865.770086 Fr. berechnet.

**Straßenpflege.** Bis zum Jahre 1828 trug der Staat allein die Kosten für die Straßen von Paris; nach einem zu jener Zeit getroffenen Uebereinkommen übernahm die Stadt selbst die Instandhaltung derselben, während der Staat eine jährliche Summe, etwa die Hälfte der Ausgaben, zu entrichten hatte. Im Jahre 1874 betrug die Contribution für Pflasterung 3 Mill. Fr. Die Kosten für die Benennung der Straßen, die Erneuerung und Regulirung der Hausnummern, Schadenersatz wegen Terrainabtretung, für den Plan von Paris, das Pflaster, das Reinigen und Spritzen der Straßen, die öffentliche Beleuchtung und die Katafomben beliefen sich im Jahre 1874 auf 18.421745 Fr. Die Promenaden und Pflanzungen kosteten 1874: 1.890270 Fr.

Im Jahre 1817 betrug die Länge aller Straßen nur 220 Kilometer. 1871 zeigte sich eine Ausdehnung von 850 Kilom. in der Länge und ein Flächenraum von 895 Hect.; die Länge der Trottoirs ist 1088 Kilom. Seit 1860 hat man viele Straßen mit Bäumen bepflanzt. Die durch ihre Ausdehnung hervorragendsten Straßen haben folgendes Längenmaaß: die „Rue de Rivoli“ 3340 Meter, die „Rue Lafayette“ 3980 Meter, der „Boulevard Malesherbes“ 2600 Meter, die Straße „St. Dominique St. Germain“ 2340 Meter, die Straße „St. Honoré“ 2107 Meter, der „Boulevard Magenta“ 1900 Meter u. Die früher mit Sandstein gepflasterten Straßen wurden in neuerer Zeit macadamisirt und Trottoire von Asphalt oder Steinplatten hergestellt.

Der lebhafteste Verkehr in Paris gipfelt sich auf den Boulevards; binnen 24 Stunden zählte man auf dem „Boulevard des Capucins“ 9070 Fuhrwerke, auf dem „Boulevard des Italiens“ 10750, auf dem „Boulevard St. Denis“ 9609, und in einer Stunde passirten auf dem „Boulevard St. Sebastopol“ 650 Wagen, auf dem „Boulevard des Italiens“ 1250. Im Durchschnitt hat man 300 Fuhrwerke in der Stunde für die lebhaftesten Verkehrsstellen berechnet.

Die Totalanzahl der in Paris benützten Wagen beläuft sich auf 45000 mit 50474 Pferden. — Nach dem Dekret des 23. Mai 1866 ist das Wagenvermieten nicht mehr ein Vorrecht, sondern steht Jedem frei, der 1 Fr. im Tag bezahlt und sich dem Tarif unterwirft.

Die durch Wagen und Pferde verursachten Unglücksfälle hat man im Durchschnitt auf 389 berechnet; 24 Todte und 365 Verwundete, also einen im Tag. — Der Verkehr durch Straßenomnibus wird durch eine concessionierte Gesellschaft betrieben; er hat seit 1854 sehr bedeutend zugenommen, so daß damals nur 400 Wagen mit 3728 Pferden 34.000000 Menschen transportirten, während 1873 sich eine Anzahl von 716 Wagen, 8597 Pferden und 113.303483 Passagieren ergab.

**Brunnen.** Die Anstalten, welche vor dem Jahre 1860 bestanden, um die Bevölkerung von Paris mit Wasser zu versehen, waren bei der immer wachsenden Ausdehnung derselben nicht mehr hinreichend gefunden worden und deßhalb eine großartige Wasserleitung, zu welcher nicht allein das Wasser der Seine und naher Quellen, sondern auch das entfernter Flüsse benützt und

durch colossale Aquädukte zugänglich gemacht wurde, unternommen. So wird denn täglich den Einwohnern von Paris 204860 Kubikmeter Wasser geliefert. Vor dem Kaiserreich waren die Brunnen im Besitz von mehreren Gesellschaften, die sich später vereinten und 1860 für eine während 50 Jahren zu zahlenden Abfindungssumme selbe der Stadt als Eigenthum abtraten.

Die Zahl der Privatleute, welche Wasserabonnements besitzen, betrug 1870: 34538, also ungefähr die Hälfte der Häuser. Der Preis ist jährlich 60 Fr. für einen Kubikmeter Wasser im Tag; 120 Fr. für das Wasser der Seine.

Kanäle. Die Kanalisation von einer Länge von 575691 Meter besteht aus 7 großen Leitungen, von denen 4 auf dem rechten und 3 auf dem linken Seine-Ufer sich befinden und durch ein 1 Meter im Umfang messendes Rohr verbunden sind, und in welche zahlreiche Nebenanäle einmünden. Jede Straße hat einen Kanal, die breiteren zwei. Das Reinigen geschieht durch einen Arbeiter in einem kleinen Boot.

Beleuchtung. Für das zur Straßenbeleuchtung benötigte Gas werden jährlich 450900 Tonnen Steinkohlen verbraucht; die Kosten sind im Ganzen 303000 Fr. und 93 Fr. für eine Gasröhre. Die Gasgesellschaft versorgt auch die Privatleute und lieferte zur Beleuchtung der Stadt und den Privathäusern 1869: 145.199424 Kubikmeter Gas. Von 1860—1870 ist der Verbrauch fast um das Doppelte gestiegen.

Handel zc. Von den großen Pariser Creditanstalten wurde schon oben Erwähnung gethan; die Docks, die Magazins généraux, die Entrepôts, (z. B. die Halle aux Vins beim Jardin des Plantes) mögen auch nur Erwähnung finden. Wichtig für das Pariser nicht nur, sondern für das ganze europäische Geschäftsleben ist die prachtvolle Börse, wo jährlich für 60 Milliarden Geschäfte gemacht werden (abgerechnet der nicht gebuchten).

Ueber den inneren Handel von Paris hat man gar keinen Begriff; einen Theil des Verkehrs mit dem Auslande kennt man. Unter den Ausfuhrartikeln der Stadt Paris stehen obenan: Seidengewebe, Wollgewebe, Mercerieen, (Nadeln, Zwirn, Schnüre, Knöpfe zc.), Kleider und Wäsche, Werkzeug und Eisenwaaren, Ledertaaren, Papier, Bücher zc., Baumwollgewebe, rohe und Flockseide, Leder, Gold- und Silberarbeiten, Parfümerieen, Hutfedern, Porzellan, Glas und Kristall, Pariser Artikel, Schnitzerei und Spielzeug, Modewaaren und künstliche Blumen, Mobilien, Filzhüte, Maschinen.

Seineschiffahrt. Von der oberen Seine kamen in einzelnen Jahren schon über 10000 beladene Schiffe nach Paris; dazu von der unteren Seine über 9000 beladene und über 2000 unbeladene Schiffe. Von den abgehenden Schiffen fährt die Mehrzahl thalwärts. Die auf diesen Schiffen transportirten Waaren sind meist: Holz, Kohlen, Getreide, Wein, Steine. Oester wurde der Gedanke ventilirt, Paris durch einen Kanal zu einem Seehafen zu machen; vorläufig begnügt man sich mit einer direkten Dampferverbindung zwischen Paris (Ladungsplatz am Pont royal) und London.

Von den acht Bahnhöfen der Stadt verzweigen sich die Bahnen durch ganz Frankreich. Der Westbahnhof ist die Quelle der Bahnen nach Rouen und Cherbourg nebst den näheren Zweigbahnen nach Auteuil, Versailles (rechtes Ufer), St. Germain und Argenteuil. Im Nordbahnhofe läuft die Nordbahn aus, zum Kanal von Calais in verschiedenen Zweigen und nach

Belgien. Der Straßburger Bahnhof entsendet die Linien nach Luxemburg, Mainz, Straßburg und Basel. Aus dem Bahnhofe von Vincennes läuft die Linie nach Brie; neben ihm vereinigen sich im Bahnhofe von Lyon die Bahnen von Lyon, Clermont, St. Etienne, Marseille, Turin, Genf; weiterhin im Bahnhofe von Orleans die Bahnen von Perigueux, Bordeaux, La Rochelle und Nantes. Vom Bahnhofe von Sceaux läuft die Linie nach Chartres und im Westbahnhof des linken Seine-Ufers beginnt die Linie nach dem atlantischen Ocean, eine Gürtelbahn stellt die Verbindung der einzelnen Bahnhöfe untereinander her.

Außer Paris sind im Departement Seine noch zu nennen:

St. Denis, 31993 Einw., durch den Kanal gleichen Namens mit dem Durque-Kanal und der Seine verbunden, Station mehrerer Eisenbahnlinien mit bedeutender Industrie, Mühlen und Färbereien, lebhaftem Handel und besuchten Märkten (namentlich berühmter Schafmarkt). Neuilly, 16277 Einw., Dorf an der Seine mit starker Blumentultur und Industrie in Hautschufgeweben, Strohhüten, Gemischen Produkten, Maschinenböttcherei, Strumpfwirkerei, Del- und Zuckerraffinerie, Wäschereien und Bleichen. Cligny, 14599 Einw., Dorf an der Seine mit Gemischen Fabriken. Boulogne, 18965 Einw., Dorf an der Seine in stetem Verkehr mit Paris. Courbevoie, 13288 Einw., Dorf an der Seine und Flußhafen, Industrie in Leinwand und Gemischen Produkten; Niederlagen von Wein, Zucker und Baumwolle. Charenton, 5531 Einw., am Einfluß der Marne in die Seine; Eisen- und Gemische Industrie. Puteaux 9594 Einw., Dorf an der Seine, Eisenbahnstation, Flußhafen für Holz, Kohlen, Wein u.; Rattundruderei, Baumwollfärberei, Farbenfabrikation. Nanterre, 3944 Einw., Eisenbahnstation mit Gemischer Industrie; Schweineschlächtereier für Paris. Sceaux, 2287 Einw., 5 Kilom. südlich von Paris, mit demselben durch eine merkwürdige Eisenbahn verbunden, hat bedeutende Viehmärkte. Vincennes, 17064 Einw., vorzugsweise Waffenplatz; Industrie in Branntweimbrennerei, Salpeter- und Essigfabrikation. Gentilly, 8796 Einw., schönes Dorf an der Bièvre mit starker Fabrikthätigkeit. Jory, 13165 Einw., Dorf in der Nähe der Seine, mit mehreren Fabriken und großen Weinniederlagen. Choisy le Roi, 5099 Einw., Flecken an der Seine, mit Maroquin-, Wachstuch-, Glas- und Gemischen Fabriken. Issy, 7775 Einw., Dorf unweit der Seine mit Gemischen Fabriken. Vanves, 7926 Einw., Dorf mit Leinwandbleichen. Montreuil, 12295 Einw., mit Porzellanfabrikation, Steinbrüchen, vorzügliche Pfirsiche. Arcueil, 5258 Einw., Dorf an der Bièvre mit großen Steinbrüchen, Wasserleitung nach Paris. Charenton le Pont, 7141 Einw., am Einfluß der Marne in die Seine, Industrie in Stahlbijouterie, Porzellan und Gemischen Produkten. Maisons-Alfort, 5890 Einw., Rübenzucker-, Peluche- und Cementfabrikation. Saint Maur des Fossés, 7438 Einw., auf einer Halbinsel der Marne, an der Mündung des Kanal St. Maur, mit mehreren Fabriken, Bleichen, Maulbeerzucht.

## 2. Departement Seine & Oise.

Dasselbe umschließt das Departement der Seine, hat 560360 Hekt. Oberfläche und eine Bevölkerung von 580180 Seelen in 684 Gemeinden. Die Bewässerung ist reichlich; außer 148 Kilom. schiffbaren Flußwegen sind 50



Kilom. schiffbare Kanäle vorhanden. Die Oberfläche ist gut angebaut; über  $\frac{3}{5}$  derselben sind Acker; das übrige Wälder, Wiesen, Weinberge, Obst- und Gemüsegärten, Heiden und Weiden u. s. f. Weizen wurden jährlich 1—2 Mill. Hekt. erzeugt; der Ertrag der Weinberge schwankt zwischen 25000—700000 Hekt.; die Schafzucht ist bedeutend. Im Gebiete der mineralischen Rohproduktion sind die Torfgräbereien und ein paar Hochofen und Eisenhütten zu erwähnen. Von Verkehrswegen sind außer den obengenannten Wasserstraßen über 1500 Kilom. Land- und Departementsstraßen, über 15000 Kilom. Vicinalwege und die zahlreichen von Paris ausgehenden Eisenbahnlilien vorhanden.

Departementshauptstadt ist Versailles, 19 Kilom. südwärts von Paris, Station mehrerer Eisenbahnlilien mit äußerst lebhaftem Verkehr nach Paris und Industrie in Kupfer-, Blei- und Zinkhütten, Metallwaaren und Uhren, Shawls u. s. f. Außerdem sind zu erwähnen:

St. Germain-en-Laye, an der Seine, 23 Kilom. von Paris, mit 22862 Einw.; Fabrikation von Strumpfwirker- und Koffhaartaaren, Glanzleder, Eisengeräthe und Fayence; Buchdruckereien, Wachsbleichen, Lohgerberei Eisenbahnstation, Bahnverbindung nach Paris. In der Nähe der große Wald von St. Germain. Poissy, 5047 Einw., an der Seine, Eisenbahnstation, mit bedeutendem Viehmarkt zur Versorgung von Paris; Kornhandel, Steinbrüche, großes Zuchtthaus mit vielen Werkstätten. Evreux, 7096 Einw., am linken Seine-Ufer, 9 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation. Berühmt ist die große dem Staat gehörige Porzellanfabrik und Glasmalerei; daneben Fabrikation von chemischen Apparaten, Kapseln, Stahlbrillen, Seilen, metallenen Schnürschloßern, hydr. Kalk und Mosaisziegeln. St. Cloud, 8956 Einw., Eisenbahnstation an der Seine. Argenteuil, 8389 Einw., an der Seine, Weinbau und Gypsgruben, Dampfmaschinen- und Essigfabrikation. Marly-le-Roi, 12050 Einw., Zuckerrfabrikation, Bleichen, Weinbau. Meudon, 12037 Einw., Bleichen, Glasflaschenfabrikation, Weinbau, Kreidebrüche. Stamps, 7789 Einw., Eisenbahnstation mit Getreidemühlen, Gerberei, Wollmarkt, bedeutendem Woll- und Mehlhandel. Corbeil, 6016 Einw., Eisenbahnstation an der Seine; Mühlen, Gerberei, Fabrikation von gefärbter Leinwand, Kattun, Mouffelin, Gurten, Riemen, lebhafter Korn- und Mehlhandel nach Paris. Mantes, 5697 Einw., Eisenbahnstation, an beiden Seine-Ufern gelegen, Mahl- und Lohmühlen, Gerberei und Seilerwaaren, Jahrmärkte. Longjumeau, 2301 Einw., bedeutender Markt für Korn und Mehl. Pontoise, 6480 Einw., Eisenbahnstation mit Industrie in Strumpfwaaaren, Leder, Essig, chemischen Produkten, Seilen, Gyps; zahlreiche Mühlen, starker Viehhandel. Gonesse, 2526 Einw., Fabrikation von Mützen, Shawls, Spitzen u. dergl.; Getreidehandel. Montmorency, 3494 Einw.; Spitzen- und Stickerwaaren; berühmte Kirschenzucht. Rambouillet, 4725 Einw., mit ausgezeichnete Schafzucht, deren Thiere wegen Größe und Schönheit der Wolle bekannt sind.

### 3. Departement Seine & Marne.

573635 Hekt. Oberfläche, 341490 Bewohner. Die Oberfläche ist fast vollständig kultivirt, Weizen ( $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$  Mill. Hektol. jährlich) und Wein



(50000—380000 Hekt.) die Hauptprodukte; die Rindviehzucht nicht unbedeutend. An mineralischen Rohprodukten ist bloß Torf vorhanden; der Verkehr wird unterstützt durch 1600 Kilom. Land- und Departementsstraßen, 3367 Kilom. Vicinalwege, 242 Kilom. schiffbarer Flüsse, 118 Kilom. Kanäle und die Eisenbahnlinien der Ostbahn und der Paris-lyon-Mittelmeerbahn. Seine und Marne sind die Hauptwasseradern.

Meun, Departementshauptstadt an der Seine, 45 Kilom. von Paris, 11130 Einw., Eisenbahnstation, hat Industrie in Baumaterialien, Rübenzucker, Hüten, Leder, Eisengeräthen und beträchtlichen Handel mit Holz, Kohlen, Korn und Mehl.

Coulommiers, 4334 Einw., 51 Kilom. von Paris am Grandmorin, treibt starken Handel in Korn, Brie-Käse, Viehfutter, Wolle und Vieh. Fontainebleau, 10941 Einw., im gleichnamigen Walde gelegen, 60 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation. Montereau-Faut-Yonne, 6714 Einw., Eisenbahnstation mit bedeutender Thon- und Fayence-Industrie. Remours, 4019 Einw., am Voing-Kanal, Eisenbahnstation; Mühlen, Leim- und Stärkefabrikation, Gerberei, Messerschmieden, Weßsteine, Weinhandel. Meaux, 11202 Einw., an der Marne 44 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation mit 2 großen Jahrmärkten; Baumwoll- und Seilerwarenindustrie; Fabrikation von landwirthschaftlichen Instrumenten, Leim, Calicot, Essig, Salpeter, Riemen; Gerberei und große Mehlmühlen. Lebhafter Handel in Korn, Holz, Mehl, Rindvieh, Wolle, Kohlen. La-Ferté-sous-Jouarre, 4499 Einw., Eisenbahnstation an der Marne mit 4 Jahrmärkten. Mühlsleine, Papierfabrikation, Holz-, Korn- und Mehlhandel. Provins, 7277 Einw., 84 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation mit Mülerei, Gerberei, Baumaterialien; Kultur der in der Pharmacie verwendeten Probians-Rosen; Leder- und Wollhandel.

#### 4. Departement Dise.

585506 Hekt. Oberfläche, 396804 Einw. — Die stark entwickelte Bodenkultur weist 393228 Hekt. Acker auf, 31049 Wiesen, 84,427 Wälder, 12821 Obst- und Gemüsegärten, 14223 Heiden und Weiden, sehr wenig Weinland. Weizen wird  $1\frac{1}{3}$ — $2\frac{1}{5}$  Mill. Hektol. producirt; Hornvieh- und Pferdestand sind bedeutend. Von mineralischen Rohprodukten ist bloß Torf, aber reichlich vorhanden; die Industrie sehr lebhaft. An Verkehrswegen besitzt das Departement 1441 Kilom. Land- und Departementsstraßen, 4286 Kilom. Vicinalwege, 65 Kilom. schiffbare Flüsse, 104 Kilom. schiffbare Kanäle, zudem ein förmliches Netz von der Nordbahn angehörenden Bahnlinien, die sich hier nach allen Seiten hin verzweigen.

Beaubais, alte Departementshauptstadt mit 15551 Einw., 72 Kilom. nördlich von Paris am Zusammenfluß von Avelon und Therain, Eisenbahnstation mit 12 Jahrmärkten, fabricirt Teppiche, Tuch, Wolldecken, Barchent, Bänder, Posamentierwaaren, Leinwand, Knöpfe, Kunstschlenderwaaren, Wachskerzen, Gemische Produkte, Thonwaaren; auch Wollwäße und Spinnerei, sowie Gerberei sind vertreten. Der Handel beschäftigt sich zumeist mit Korn, Leinwand u. dergl.

Clermont, 5774 Einw., 83 Kilom. nördlich von Paris, Eisenbahnstation mit 3 Jahrmärkten. Industrie in Baumwollwerkerei und Spinnerei,

lebhafter Handel in Korn, Mehl und Leinwand. Compiègne, 12281 Einw., 75 Kilom. nordöstlich von Paris, am Einfluß der Aisne in die Oise, Eisenbahnstation; Industrie in Leinwand, Seilerei, Holzwaaren, Strumpfwaaren, Schiffbau; Entrepôt von Steinkohlen; Holz-, Korn- und Hanfhandel. Royon, 6268 Einw., fabricirt Hanfleinwand, Rattun, Mouffelin, Del, Essig, Rübenzucker, Rohleder. Handel in Korn, Leder, Asche und Strumpfwaaren. Senlis, 6092 Einw., 43 Kilom. nordöstlich von Paris mit 12 Jahrmärkten. Industrie in Roßhaarzeugen; Bleicherei, Handel mit Korn, Mehl, Wolle, Bauholz, Krystallhand, Schiefer und Pflastersteinen. Creil, 4998 Einw., Hauptknotenpunkt von Eisenbahnlinien an der Oise.

Außer den genannten Orten ist die Industrie der verschiedensten Zweige, sowie der Handel mit Korn zc. noch in zahlreichen wohlhabenden Flecken und kleineren Städtchen vertreten.

### 5. Departement Aisne.

735200 Hekt., 552439 Einw., nordöstlich von Paris, seiner ganzen Breite nach von der Aisne durchströmt. Somme, Schelde und Sambre entspringen in diesem Departement. Der größte Theil des Bodens ist vom Getreidebau in Anspruch genommen; daneben ausgedehnte Wälder, Wiesen, wenig Weinland. Die Kornernnte schwankt zwischen 2 und 3 Mill. Hekt. Beträchtlich ist der Pferde- und Rindviehstand; über 1½ Mill. Schafe. Die mineralische Produktion liefert Lorf; die Industrie ist sehr mannigfaltig (s. u.); an Verkehrswegen sind zu nennen: 1282 Kilom. Land- und Departementsstraßen, 8168 Vicinalwege; 322 Fluß- und Kanalwege, die Nordbahn mit ihren Verzweigungen, sowie secundäre Lokalbahnen.

Laon, Hauptstadt des Departements, 10365 Einw., 129 Kilom. nordöstlich von Paris, auf einem isolirten Berge auf einer großen Ebene gelegen, Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien. Leinwand- und Strumpfwaarenfabrikation; Korn- und Wollhandel.

Chauny, 8163 Einw., 115 Kilom. nordöstlich von Paris, Hafen an Oise und dem Kanal, Eisenbahnstation (Abzweigung nach St. Gobain), Depôt von Steinkohlen und Bauholz, fabricirt Del, Leinwand, Drillisch, Zucker, Seilerwaaren; Wollspinnerei. Château Thierry, 6623 Einw., 141 Kilom. östlich von Paris an der Marne, mit Gerberei, treibt starken Handel in Korn, Wein, Schafwolle, Hornvieh. St. Quentin, 34811 Einw., Eisenbahnstation an der Somme und dem Kanal von St. Quentin, 139 Kilom. nordöstlich von Paris. Die gewerbereiche Stadt excellirt nebst ihrer Umgebung in der Herstellung von feinen Geweben: Linon, Gaze und Kaschmirshawls. Mit der Batistfabrikation allein sind über 5000 Spinnerinnen und über 300 Weber beschäftigt; 30 Baumwollspinnereien arbeiten in der Stadt, welche auch bedeutenden Handel in Leim, Garn, Kurzwaaren, Eisen-, Blech- und Kupferwaaren, Schlachtvieh und Pferden treibt. Bohain, 5931 Einw., sehr gewerbefleißiges Städtchen. Deren zählt die Umgebung von St. Quentin noch mehrere, die sich mit den obengenannten Industrien beschäftigen. Soissons, 10404 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, 98 Kilom. nordöstlich von Paris im fruchtbaren Thal der Aisne angenehm gelegen; treibt starken Handel in Ge-

treide, Hülsenfrüchten (sehr geschätzte Bohnen), Tuch, Metallwaaren, Wollzeugen zc.

### 6. Departement Somme.

Dieses Departement, nördlich von Paris, enthält Bestandtheile der ehemaligen Picardie und gränzt an die Departements Pas de Calais, Aisne, Seine Inférieure und Manche. Es hat 616120 Hekt. Bodenfläche und 557015 Einw. Die Oberfläche ist stark angebaut, zu  $\frac{1}{5}$  Acker, Weinland fast keines, Obst- und Gemüsegärten über 20000 Hektol., Wälder über 50000 Hektol. Die Weizenproduktion beläuft sich auf 1—2 Mill. Hektol. jährlich; die Rindvieh- und Schafzucht ist beträchtlich. Von mineralischen Schätzen wird Torf in großen Quantitäten gewonnen. Im Ganzen ist das Departement eines der fruchtbarsten an Getreide und Obst, ein großer Theil desselben, nämlich die ganze Küstenebene, war im 9. Jahrhundert noch vom Meere bedeckt, welches sich nach und nach zurückzog. Daher auch für diese Gegend der Name „Mare en terre“ (Marquenterre). Die Industrie des Departements liefert Woll- und Baumwollstoffe, Garn, Leinwand, Zucker, Del, chemische Produkte, Seife zc. An Verkehrsmitteln besitzt das Departement 1196 Kilom. Land- und Departementsstraßen, 7214 Kilom. Vicinalwege, 34 Kilom. schiffbare Flüsse, 156 Kilom. schiffbare Kanäle, dazu die Verzweigungen der Nordbahn.

Amiens, 63747 Einw., Departementshauptstadt an der Somme, 128 Kilom. nördlich von Paris, schöne und alte Stadt, Eisenbahnstation mit 2 Jahrmärkten. Die Industrie ist lebhaft und mannigfaltig: Aleppozeuge, Wollatlas, Ziegenwolle, Baumwollsammt, Strumpfwirkerwaaren, Teppiche, Glanzleder, Seilerwaaren; zahlreiche Spinnereien, Färbereien, Walfereien, Gerbereien, Brauereien; Handel in Wolle, Del, Saat, Korn und den Erzeugnissen der eigenen Industrie. Handelsgericht und Handelskammer, Generalhandelsrath; Arbeiterschiedsgericht.

Villers-Bretonneux, 4959 Einw., Eisenbahnstation mit monatlichen Märkten, Fabrikation von Woll- und Baumwollstrumpfwaaren, Flanell, gewirkten Stoffen; Spinnerei und Delfabrikation; bedeutender Wollhandel. Corbie, 3643 Einw., an der Somme, mit Wollindustrie, Tüll-, Sammt-, und Mützenfabrikation. Abbeville, 18206 Einw., am Somme-Kanal, 157 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Fabrikation von Teppichen, Tuch-, Woll- und Strumpfwaaren, Leinwand, Seilerwaaren, Garn, Seife, Gerberei, Färberei, Schiffbau, Buchdruckereien, Handelshafen für Schiffe bis zu 3—400 Tonnen, Handelsgericht und Handelskammer. St. Valéry sur Somme, Hafensstädtchen an der Mündung des Somme-Kanals; Entrepôt mit Schiffbau, bedeutendem Transithandel; Küstenschiffahrt; Fischfang; Handelsgericht. Doullens, 4749 Einw., 158 Kilom. nördlich von Paris, Waffenplatz mit mehreren Fabriken; Handel mit Landesprodukten. Montdidier, 4238 Einw., 98 Kilom. von Paris, fabricirt Webstühle, Del, Leder. Handel in Korn, Vieh und Geflügel. Im gleichnamigen Arrondissement mehrere Dörfer und Flecken mit lebhafter Wollindustrie. Péronne, 4174 Einw., Waffenplatz, 131 Kilom. von Paris, fabricirt Umboffe, Zucker, Del und Branntwein. Handel in Mehl, Korn, Wein und Branntwein; Arbeiterschiedsgericht.

## 7. Departement Pas de Calais.

Aus Theilen von Artois und der Picardie bestehend, im Norden vom Kanal von Calais bespült, im Süden an das Departement Somme und im Osten an das Nord-Departement gränzend. 660563 Hekt. Oberfläche mit 761158 Einw. Die Oberfläche enthält gegen 500000 Hekt. Acker und producirt darauf 1½—3 Mill. Hektol. Weizen. Viehzucht sehr beträchtlich. Das ganze Departement gehört zu den fruchtbaren und wird durch eine Hügelkette in 2 Theile getheilt; an der Meeresküste finden sich Sandhügel, die aber nach und nach durch künstliche Bebauung für die Landwirtschaft gewonnen werden. Die erwähnte Hügelkette liefert Steinkohle, Feuersteine, Marmor und Schiefer; mehrere Gruben liefern Eisenerze, die im Departement verhüttet werden. Auch Schiefer und silberhaltiger Bleiglanz werden verarbeitet. Hochofenbetrieb, Hüttenindustrie und Metallverarbeitung sind die wichtigsten Industriezweige des Departements.

Arras, 27329 Einw., Departementshauptstadt und Waffenplatz an der Scarpe, 193 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation mit 2 Jahrmärkten; Fabrikation von Del, Baumwollgarn, Spitzenzwirn, Strumpfwaren, Spitzen, raffiniertem Salz, Rübenzucker, Dampf- und sonstigen Maschinen; Bierbrauereien, Buchdruckereien, beträchtlicher Handel in Korn und Delsaat, Handelsgericht und Handelskammer.

Bapaume, 3059 Einw., Festung mit Leinen- und Baumwollindustrie, Rübenzuckerfabrikation, Zweigbahnstation. Béthune, 8410 Einw., 223 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation, Festung, 2 Jahrmärkte; Rübenzucker-, Seifen- und Thonwaren-Industrie, Bleichen und Salzraffinerieen. Lens, 7298 Einw., Eisenbahnstation mit mehreren Fabriken und Handel in Korn, Lein und Hanf; in der Nähe Steinkohlen und Thongruben.illers, 6608 Einw., in fruchtbarer Ebene an der Rabe gelegen, mit Gerberei, Bleicherei, Rübenzucker- und Bein schwarzfabrikation, Thonwaren und Ziegel, Brauerei. Hérisson, 5029 Einw., Battistweberei und Delfabrikation. Boulogne, 397000 Einw., alte und schöne Seestadt am Ausfluß der Liane in die See, 272 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation mit 2 Jahrmärkten, gutem Hafen für Handelsschiffe, Entrepôt; Einfuhr von Lein, Hanf, Holz, englischen Steinkohlen, Schiefer, Wein, Branntwein und Gewaren; Ausfuhr von Marmor, Mörten, Eisenerz, Kalk, Steinen, Gußeisen, Eisengeräthen und Ackerbaugeräthen; lebhafter Transithandel (namentlich in Rohseide aus Italien für England); großer und kleiner Küstenhandel. Die eigene Industrie ist ziemlich mannigfaltig; Fischerei wird von hier aus im Meere betrieben. Handelsgericht, Handelskammer, Schiedsgericht. Sehr frequentes Seebad. Boulogne ist neben Calais ein Hauptdurchgangspunkt für den London-Pariser Personen- und Güterverkehr. Calais, 12843 Einw., weltbekannter Seeplatz am Kanal von Calais, 272 Kilom. von Paris, Eisenbahndepot, Waffenplatz ersten Rangs mit bequemem Hafen. 2 Jahrmärkte, Haring- und anderer Fischfang; nicht unbedeutende eigene Industrie; Handelsgericht, Handelskammer und Schiedsgericht. An der schmalsten Stelle der Meerenge gegenüber der britischen Küste, ist Calais durch seine geographische Lage zu einem Hauptpunkt des Transithandels, namentlich aber des Eil- und Personenverkehrs geschaffen. Es dürfte

hier der Platz zu einigen Bemerkungen über den Verkehr zwischen Calais und der gegenüberliegenden englischen Küste sein. Trotz der Kürze des Weges ist die Fahrt über den Kanal der Stürme wegen für den durchgehenden Verkehr zwischen dem Continent und Großbritannien so lästig, daß seit Jahren schon die mannigfachsten Projekte im Schwunge sind, um bequemere Verbindungsmethoden herzustellen. So Kühn und unglaublich einzelne dieser Projekte auch erscheinen, läßt sich doch nicht läugnen, daß man ihrer Durchführung immer näher rückt.

Das radikalste dieser Projekte ist ein Tunnelbau unter dem Kanal hindurch, ein zur Zeit vielbesprochenes Unternehmen, das auch in leitenden Kreisen die meiste Unterstützung findet. Der Tunnel würde 48 Kilom. Länge haben, davon  $36\frac{1}{2}$  unter dem Meere, welches über ihm nirgends mehr als 50 Meter Tiefe hätte. Man ist überzeugt, daß der Kreideboden des Kanals fest genug ist, um ein Durchbrechen der Wasser zu verhindern; zudem soll mindestens 50 Meter hoch das Gestein über dem Tunnel stehen.

Auch das Projekt eines auf dem Meeresboden liegenden eisernen Röhrentunnels ist aufgetaucht, ferner der Gedanke eines Brückenbaues auf Grundlage einer Art eiserner, in die See versenkter Thürme. Am ausführbarsten erscheint der Gedanke kolossaler Trajektboote, welche ganze Eisenbahnzüge aufnehmen sollen, wobei freilich wieder der ungleiche Wasserstand und die Schwierigkeit der Ein- und Ausschiffung Hindernisse bereiten und insbesondere dem Personenverkehr nicht sonderlich gedient wäre. (Vgl. auch Dover, bei Großbritannien).

Saint Pierre les Calais, 20409 Einw., mit Flachspinnerei, Tüllfabrikation, Feilenhauerei. Montreuil, kleiner Waffenplatz, 200 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation mit Jahrmärkten. St. Omer, 22381 Einw., am Einfluß der Aa in den Neufossée-Kanal, Kreuzungspunkt von Bahnlinsen 241 Kilom. von Paris mit 4 Jahrmärkten; Fabrikation von Seife, Rübenzucker, Pfeifen, Stickerien, Wäsche, Stärke, starker Handel in diesen Erzeugnissen und Landesprodukten; Handelsgericht und Handelskammer.

### 8. Departement du Nord.

Dasselbe, aus dem ehemaligen französischen Flandern bestehend, ist Gränz- und Seedeportement im Norden Frankreichs, an der Nordsee und von Belgien, dann von den Departements Somme, Aisne und Pas de Calais begränzt. 568087 Hekt. Oberfläche, 1.447764 Einw., demnach eines der dichtestbevölkerten Departements.

Es gehört größtentheils zum Strombeden der Schelde, theilweise zu dem der Maas und ist außerdem von der Aa und Yzer bewässert. Das Land ist flach und eben, nur von kleinen Hügeln durchschnitten, die Küste niedrig, von Dünen umsäumt.

Der überaus fruchtbare Boden trägt noch einmal so viel, als im übrigen Frankreich, hat zehnmal so viel Straßen, als die anderen Departements durchschnittlich besitzen, viermal so viel Kanäle, das Departement ist das ergiebigste an Steinkohlen, Erzen und anderen Mineralien, hat die meisten und größten Städte und zahlt mehr Steuern, als alle anderen, mit Ausnahme der beiden Seine-Departements. Die Bevölkerung ist die thätigste, betriebsamste und aufgeklärteste.



Der Ertrag an Weizen beläuft sich auf 2—4 Millionen Hektoliter, der Viehstand an Pferden und Hornvieh ist beträchtlich; Butter und Käse wichtige Produkte. Das Mineralreich liefert Steinkohlen, Torf und Eisenerze, welche in zahlreichen Hochofen und Eisenhütten (über 70) verarbeitet werden. Die Industrie beschäftigt sich meist mit der Verarbeitung von Wolle, Baumwolle und Leinen.

Lille (Ryffel), 158117 Einw., Departementshauptstadt an der Mündung des Deule-Kanals in die Lys und am Sensée-Kanal; 241 Kilom. nordöstlich von Paris, berühmte Festung, Knotenpunkt zahlreicher Eisenbahnlinien, eine der industriellsten Städte Frankreichs, fabricirt Baumwoll- und Leinengespinnste und Weberwaaren verschiedener Art, Zig, Schnupftücher, Calicot, Zwilling, Fußdecken, Gaze, Tüll und Spitzen, Maschinen und Instrumente. Der Handel mit eigenen Erzeugnissen und mit Landesprodukten ist sehr beträchtlich; Wein, Brantwein, Liqueur, Gewürze, Kolonialwaaren, Tabak und Krapp sind seine Hauptgegenstände. Die Stadt ist Sitz eines Handelsgerichts, einer Handelskammer, eines Schiedsgerichts; Börse.

Roubair, 75987 Einw., Eisenbahnstation mit starker Industriethätigkeit in Woll-, Seiden- und Baumwollstoffen, Shawls, Gilets, Tuchen; Baumwollspinnereien; Fabrication von Webstühlen u. dergl.; Färberei, Gerberei, Zuckersfabrikation, bedeutender Handel. Tourcoing, 43322 Einw., Eisenbahnstation mit 5 Jahrmärkten; 50—60 Fabriken für Woll- und Baumwollgewebe, mehrere für Alpaca, Orleans, Merinos, Vastings u., 40—50 Baumwoll- und Wollspinnereien, Teppichfabriken, Färbereien, Flachsspinnerei, Zuckersfabrikation, Salzraffinerie. In der Umgebung Hopfenbau. Starker Handel. Batterlos, 14862 Einw., Baumwollspinnerei und Oelfabrikation. Armentières, 19055 Einw., angenehm gelegen am rechten Ufer der Lys, Eisenbahnstation, mit bedeutender Baumwoll- und Leinen-Industrie, Bleichen, Tüll-, Spitzen- und Zuckersfabrikation, Gerberei, Brauerei und Brantweinbrennerei, Handel mit den eigenen Produkten, mit Korn und Leim. Halluin, 12946 Einw., Baumwoll- und Leinenindustrie, Bleichen. Comines, 6353 Einw., an der Lys, der belgischen Stadt gleichen Namens gegenüber, mit Rattun-, Zwirnband- und Oelfabriken, Bleichen.

Außer den genannten Orten haben noch zahlreiche kleinere im Arrondissement Lille lebhaftere Industrie in Spinnerei, Geweben, Del u. a.

Loos, 6333 Einw., Baumwollweberei, gemische Produkte. Maubeuge, 13234 Einw., Waffenplatz an der schiffbaren Sambre, Eisenbahnstation, mit Waffenfabrikation des Staats; Hochofen; Fabrication von Metallwaaren und Geräthen, Del, Seife und Zucker, Baumwollspinnerei, Bleichen, Brauerei, Gerberei, Marmorschneidmühlen, bedeutender Steinkohlenverkehr auf der Sambre (aus Charleroi). Fourmies, 9989 Einw., Industriedorf, fabricirt Holzwaaren, Spitzen und Zwirn. Baumwoll- und Wollspinnerei, Glasfabrikation, Eisenhütte und Hochofen. Cambrai, 22897 Einw., an der Schelde und dem Kanal von St. Quentin, 178 Kilom. von Paris, Festung und Eisenbahnstation, mit starker Fabrication von Leinen und Battist, Baumwollgeweben, Barchent, Percal, Calicot, Tüll, Strumpfsaaren, Seife, Zucker; Leinen- und Baumwollspinnerei, Bleichen, Salz- und Oelraffinerie, Brauerei; lebhafter Handel in Getreide, Victualien, Oelfaat, Hanf, Hopfen, Wolle, Stein-

kohlen, Vieh; Handelsgericht, Gewerbekammer. Le Gateau Cambresis, 9500 Einw., Eisenbahnstation mit Wollspinnerei, Merino-, Shawls- und Wollzeugfabrikation, Gerberei, Brauerei; Monatsmärkte. Solesmes, 6202 Einw., Fabrikation von Battist, Leinen, Taschentüchern, Wollgeweben, Filzhüten, Thonwaaren; Monatsmärkte. Douai, 23840 Einw., Eisenbahnstation, an der schiffbaren Scarpe, 202 Kilom. von Paris, Waffenplatz. Starke Fabrikation von Spitzen, Tüll, Fayencewaaren; Baumwollspinnerei, Hohöfen und Eisenhütten, Maschinen- und Instrumentenfabrikation und andere Industriezweige. Lebhafter Handel mit den eigenen Erzeugnissen, wie mit Korn, Oelsaat; Hauptdepôt für flandrischen Lein. Dünkirchen (Dunkerque), 34350 Einw., Waffenplatz an der See, Eisenbahnstation, 236 Kilom. von Paris, Militärhafen, Entrepôt, Fisch- und Austernfang, Schiffswerfte, Industrie in Seilerwaaren, Netzen, Del, Zucker u. s. f. Der große und schöne Hafen nimmt Schiffe bis zu 800 Tonnen auf; die Rhede ist schwer zugänglich. Dünkirchen rüstet Schiffe zum Walfischfang aus; exportirt Steinkohlen, Oelsaat und Oelfuchen, Leinwand und importirt Kolonialwaaren, Baumwolle, Wolle, Garn, Zwirn, Talg, Hanf, Erdharz, Getreide, Salz, Wein und Holz. Regelmäßige Dampfbootfahrten gehen nach Amsterdam, Havre und Hamburg; der Küstenhandel ist lebhaft; auch werden Handelsfahrzeuge für die Kolonien und Indien ausgerüstet. Drei Kanäle (der Bergues-, Furnes- und St. Omer-Kanal) stellen Verbindungen nach den Nachbarplätzen her. Bergues, 5774 Einw., Eisenbahnstation und Waffenplatz, 10 Kilom. von Dünkirchen, mit mehreren Fabriken und starkem Handel in Landesprodukten und Spitzen. Gravelines, 7733 Einw., Festung und Eisenbahnenpunkt an der Mündung, Handels- und Fischerhafen, rüstet Schiffe für den Häringsfang u. dergl. aus, treibt Handel mit Schweden und England. Es exportirt Eier, Butter, Käse und importirt Salz, Holz, Baumaterialien. Der Hafen ist klein und nur zur Fluthzeit zugänglich. Hazebrouk, 9435 Einw., am Flüsschen Bourre, das durch einen Kanal mit der Lys verbunden ist, Eisenbahnstation mit einigen Fabriken, treibt Handel in Landesprodukten und Vieh, Hopfen und Holz. Bailleul, 12828 Einw., Eisenbahnstation, mit beträchtlicher Zwirn- und Spitzenfabrikation und anderen Industriezweigen. Nerville, 6844 Einw., am Einfluß der Lys in den Bourre-Kanal mit bedeutender Fabrikation von Leinwand, Baumwollsammt u. a.; Schiffbau; Getreide-, Vieh-, Holz- und Kohlenhandel. Valenciennes, 24662 Einw., berühmte Festung und Eisenbahnnotenpunkt am Zusammenfluß der Rhonelle mit der Schelde, 210 Kilom. von Paris, mit weltbekannter Fabrikation von Spitzen, Tülls, Gaze, Battist, Linon, Mouffelin, Stidereien u. dergl. Zahlreiche andere Industriezweige finden gleichfalls Vertretung. Lebhafter Handel mit Holz- und Steinkohlen, Landesprodukten und den Erzeugnissen der eigenen Industrie. Gesamt-Aus- und Einfuhr circa 25 Mill. Franken. Saint-Amand, 10574 Einw., an der Scarpe, Centrum des Weinbaues für die Battistfabrikation; Industrie in Strumpfwaaaren, Leinwand, Del, Thon- und Porcellanwaaren, Seilerwaaren u. s. f.; Schiffbau. Anzin, 7990 Einw., Eisenbahnstation; eine der bedeutendsten Kohlengruben Frankreichs, beschäftigt 5—6000 Arbeiter; Eisenhütte und Hohöfen, Maschinen- und Glasfabrikation. Condé 4964 Einw., Festung an der Schelde, mit Steinkohlengruben, großes Kohlen-

Entrepôt. Denain, 12330 Einw., Eisenbahnstation, mit Kohlengruben, Eisenhütten und Hochofen. Fresnes, 5605 Einw., an der Schelde, Flußhafen zur Verschiffung der hier gewonnenen Kohlen; Schiffbau, Glasfabrikation.

#### 9. Departement Ardennes.

523289 Hekt., 320217 Einw., benannt nach dem Ardennenwald, einem niederen Gebirgszug mit schroff eingeschnittenen Flußthälern. Von dem großen antiken Walde *arduena silva* sind heutzutage nur mehr 150000 Hekt. übrig, das Departement ist sehr bewaldet; die Berge wie die Ebenen größtentheils kalk- oder schieferartig und liefern Eisen, einiges Blei und hauptsächlich viel Schiefersteine; die Hauptflüsse sind die Maas und die Wisne; verhältnißmäßig findet man nur wenig Verkehrsstraßen.

Mezières, 4312 Einw., Hauptstadt des Departements an der Maas, 235 Kilom. von Paris; ohne Handel und Industrie.

Charleville, 12676 Einw., an der Maas, Mezières gegenüber, die gewerbreichste Stadt des Departements, erzeugt jährlich 4—6 Millionen Kilogr. Nägel, Eisengeräth und Luxuswaffen. Staatsfabrik für Feuertgewehre; starker Handel und Flußhafen. Rethel, 7086 Einw., alte auf einem Berge nahe der Wisne 193 Kilom. von Paris gelegene Stadt, fabricirt Caschemirshawls, Wollzeuge und Mouffelin; Wollspinnereien; starker Handel. Sedan, 14345 Einw., befestigte Stadt an der Maas, Kriegsplatz 2. Klasse, 257 Kilom. von Paris; gewerbreichste Stadt des ganzen Departements, fabricirt hauptsächlich schwarzes Tuch, Caschemir, Küchengeräthe und besitzt bedeutende Wollwebereien. Sivet, 5104 Einw., berühmt durch seine Pfeifenfabrikation; fabricirt überdies Bleistifte und Nägel.

#### 10. Departement Marne.

818044 Hekt., 386157 Einw., liegt im Stromgebiet der Seine, die übrigens nur eine unbedeutliche Strecke seines südlichen Gebiets durchströmt; letzteres wird von mehreren kleineren Flüssen bewässert, deren bedeutendste die Marne mit ihren Nebenflüssen, der Saulx und der Chée, die Aube zc. Der nördliche Theil wird nur von der Wisne mit ihren beiden Nebenflüssen durchzogen. Das Land besteht aus Ebenen und nicht sehr hohen Hochebenen. Im Süden ist der Boden sehr fruchtbar, im Norden meist kreidig und dürr; die berühmten Weinberge sind fast der einzige Reichtum dieser Gegenden; man unterscheidet die Fluß- und die Bergweine; letztere sind von geringerer Qualität. Durchschnittlich bringt das Departement 4—500000 Hektol. Wein hervor; die Schafzucht ist bedeutend; ihr Ertrag beschäftigt zahlreiche Wollmanufakturen. Das Departement besitzt viele Land- und Wasserstraßen.

Châlons sur Marne, 16453 Einw., Hauptstadt des Departements, 170 Kilom. von Paris, liegt auf einer weiten Wiesenfläche, ist von Gräben umgeben und wird von 2 Armen der Marne durchströmt; besitzt 9 Märkte; Fabrication von Schaf- und Baumwollzeugen, Leinwand, Hanfleinwand und Gurten; Gerberei, 3 Buchdruckereien, bedeutender Handel in Korn, Mehl, Wolle, Wein, Hanf, Del- und anderen Samen, Holz, Gyps und den eigenen Erzeugnissen.

Epernay, 12927 Einw., am linken Ufer der Marne, in schönem, fruchtbareren Thale gelegen; baut gute Weißweine; Fabrication von Töpferwaaren aus jogenanntem Champagnerthon; Tuch, Wollzeug; Gerberei, Woll-

spinnerei, Buchdruckerei. Eines der Hauptentrepôts der Champagnerweine. Handel mit Propfen, Flaschen und andern von der Weinbereitung bedingten Artikeln. Reims, 71994 Einw., am rechten Ufer des Vesle von Weinhügeln umgeben, 156 Kilom. von Paris, besitzt 9 Märkte, bedeutende Fabrikation sogenannter Reims'er Artikel: feiner Wollgewebe, Fabrikation von Merino, Flanell, Moltan und Baumwollwaaren; Wollspinnerei; die Stadt ist eines der Hauptentrepôts für Champagnerweine. Vitry-le-François, 7117 Einw., am rechten Ufer der Marne, hat 9 Märkte; Fabrikation von Baumwollzeug, Del und Hüten; Handel mit Holz, Kohlen, Getreide und Eisen. Sainte-Menehould, 4240 Einw., Städtchen an der Aisne; Fabrikation von Sarsche, Drechslerwaaren, Korbflechterei, Gerberei; in der Umgegend Eisenhütten, Fayence- und Glasfabrikation; bedeutender Holz- und Getreidehandel. Sezanne, 4197 Einw., am Auges. Kalk- und Ziegelbrennerei. Gerberei; Weinbau von geringerer Qualität. Ay, 4180 Einw., hübsche Stadt, fabricirt Hanfleinwand, Fässer, Holzgeschirr, Flechtartikel, Essig; Branntweinbrennerei; vorzüglicher Weinbau.

### 11. Departement Haute-Marne.

621968 Hekt., 251196 Einw., liegt in den 3 Strombeden der Seine, Mosel und Rhone, großentheils in dem der ersteren. In ihm entspringen die Marne und die Aube. Es ist gebirgig oder hat vielmehr ziemlich hohe Hochebenen. Das Departement besitzt einen sehr fruchtbaren Boden, metallreiche Berge und könnte bei der Gewerbsbätigkeit der Bevölkerung zu den reichsten gehören, wenn ihm nicht die entsprechenden Verkehrsmittel fehlten.

Chaumont, 8600 Einw., Hauptstadt des Departements, auf einer Hochebene gelegen, unweit des Zusammenflusses der Marne und Suize; 254 Kilom. von Paris; Fabrikation von gestrickten Wollstrümpfen, Wollzeugen, Droquets, berühmten Handschuhen, Zucker und Kerzen.

Langres, 9632 Einw., auf der Höhe des Plateau's, in der Nähe der Marne, 289 Kilom. von Paris; 9 Märkte. Fabrikation sehr geschätzt. Messer, Essig und Bierbrauerei; bedeutender Handel mit landwirthschaftlichen Produkten; starke Ausfuhr von Messern und Schaufeln nach der Schweiz. Langres ist sehr alt und eine der höchstgelegenen Städte Frankreichs (444 Meter über der Meeresfläche). Saint-Dizier, 11229 Einw., an der Marne. Eisenbahnstation, Schiffsbau.

### 12. Departement Aube.

600139 Hekt., 255687 Einw., wird durch wichtige Land- und Wasserstraßen für die geringe Fruchtbarkeit seines Bodens entschädigt; die Oberfläche des Gebiets aus großen Kreidehochebenen gebildet, zerfällt in 2 Regionen. Die nordwestliche aus Ebenen und Hügeln mit einer dünnen Decke von Alluvialboden bestehend, ist wenig fruchtbar; hier kommen nur Hafer, Roggen und Haidekorn fort; die südsüdliche Region, vom geologischen Standpunkte ungefähr von derselben Beschaffenheit wie die nordwestliche, bildet, Dank einer dicken Schicht fruchtbarer Anschwemmungserde, welche die Kreide bedeckt, einen glücklichen Gegensatz zur Unfruchtbarkeit des andern Theils des Departements; hier wird Hornvieh, Geflügel und Bienen gezüchtet. Von den vortrefflichen Weinen werden mehr als  $\frac{2}{3}$  ausgeführt. Das Departement besitzt viele Pferde,

doch wenig Horn- und Wollvieh; hat gegen 300 Fabriken, mehr als 400 Wasser- und Windmühlen, mehrere Töpfereien, Glas- und Ziegelbrennereien, Schneidmühle, Raffinerien, doch wenig Eisenhämmer und Hohöfen.

Troyes, 38113 Einw., Hauptstadt des Departements, 167 Kilom. von Paris; mitten in einer großen, wenig fruchtbaren Ebene gelegen; die Seine umfließt einen großen Theil der Stadt und durchströmt dieselbe in zahlreichen Kanälen. Sie hat viele Spinnereien, Bleichereien, Gerbereien und Wollzeugfabriken.

Bar-sur-Aube, 4453 Einw., alte, schön gelegene Stadt, 214 Kilom. von Paris, wenig Industrie, lebhafter Getreidehandel. Romeilly-sur-Seine, 5030 Einw., an der Seine, vorzügliche Bienenzucht, viele Mützenfabriken, Radelfabriken, Eisengießerei.

### 13. Departement Meuse.

622787 Hekt., 284725 Einw., der östliche und größere Theil des Departements liegt im Stromgebiet des Rheins und wird von der Maas und ihrem Nebenflusse, dem Chiers, durchströmt; der westliche Theil gehört dem Stromgebiet der Seine an und wird von den Nebenflüssen der Marne und Aisne bewässert. Das Land ist bergig, aber nicht sehr hoch; der höchste Gipfel ist 500 Meter. Der Boden ist in den Ebenen sehr fruchtbar an Korn und guten Weinen. Landbau, Viehzucht, besonders Pferde, Schweine und Bienenzucht sehr bedeutend. Industrie wichtig. Der Reichtum der Berge besteht vorzugsweise in Eisen, doch liefern sie auch Bausteine, Töpferthon, Korkel, Kalk und Gyps.

Bar-le-Duc, 15175 Einw., Hauptstadt des Departements am Ornain, 200 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation, Bau vortrefflicher rother Eischweine; Baumwollspinnerei, Fabrikation von Wollzeug, Strumpfwaaeren, Calicots, Del, berühmte eingemachte Früchten. Branntweinbrennerei, Gerberei, 4 Buchdruckereien; bequemer Hafen, bedeutender Bretter- und Bauholzhandel mit Paris, Handel mit Wein, Eisen, Wolle, Blutegeln und eigenen Produkten.

Verdun-sur-Meuse, 10738 Einw., Festung und Kriegsplatz. 251 Kilom. von Paris. 4 Jahrmärkte; Fabrikation von geschätzten Biqueuren, Strumpfwaaeren, Wärfen und Borstenholz, Messern, Posamentierwaaren, Del, Leder aller Art und Pelzwaaren; Hohöfen, Handel mit Wein, Del u. Saint-Niziel, 4285 Einw., fabricirt Stickerie-, Strumpfs- und Rouener-Waaren, Luch, Del, Leder, Papier, Leinwand, Baumwollgarn, mathematische Instrumente, Buchdruckerei und Handel mit Büchern. Commercy, 4191 Einw., an der Maas, 271 Kilom. von Paris. Eisenbahnstation, Handels-hafen, starker Handel mit Korn, Holz, Del, Viehfutter, Rindvieh; Eisenhütten und Hohöfen.

### 14. Departement Meurthe & Moselle.

524398 Hekt., 365137 Einw.; das Departement ist gebildet aus jenen Resten des Departements Meurthe und des Departements Moselle, welche nach den Gebietsabtretungen des Jahres 1871 noch bei Frankreich verblieben sind. Das Departement ist bergig aber nicht hoch, wird durch die Mosel und die Meurthe bewässert, ist ungemein fruchtbar, reich an Vieh; die Landwirtschaft



vorgeschritten; außer ihr beschäftigt sich die tüchtige und betriebsame Bevölkerung mit einer sehr regsamen Industrie, insbesondere in Eisen.

Nancy, 52978 Einw., Hauptstadt des Departements an der Meurthe, 316 Kilom. von Paris. Eisenbahnstation, mit 5 Märkten. Fabrication von Stidereien, Wollzeugen, Mouffelin, Watte, Tuch, Ziegenhaarzeugen, Uhrgehäusen, physikalischen und musikalischen Instrumenten, Kupfer-, Blech- und Messingwaaren, Billards, chemische Produkte, Farben, Firniß, Papier; Baumwollspinnerei und Weberei, Färberei, Gerberei zc.; Salztrepôt, Baumschulen. Handelsgericht, Handelskammer.

Pont-à-Mousson, 8211 Einw., Eisenbahnstation, 2 Jahrmärkte; Fabrication von Del, Essig, Stidereien, Pfeifen, Kerzen; Handel mit Eisen und Eisenwaaren, Messern, Nägeln, Schrauben zc. Eisenhütten und Hochofen. Luneville, 12369 Einw., an der Meurthe, 4 Märkte, Eisenbahnstation; bedeutende Handschuh-, Tüllstiderei und Wollzeugfabrication, Woll- und Baumwollspinnerei; Leinwandbleichen, Gerberei, Färberei, Bierbrauerei, Eisenhütten, Zucker- und Oelfabrication, bedeutender Handel mit Korn, Mehl, Hanf, Wein, Holz und den eigenen Produkten. Entrepôt der Weine und Leinwand des Departements. Baccarat, 5036 Einw., 2 Jahrmärkte; die bedeutendste Krystallfabrication Frankreichs mit 12000 Arbeitern und einem Ertrag von jährlich 1½ Mill. Franken, bedeutende Sandsteinbrüche. Loul, 6930 Einw., befestigte Stadt an der Mosel, Eisenbahnstation, 4 Märkte; fabricirt Stidereien, Wollzeuge, Del, Essig, Fayence, Papier; Buchdruckerei, Gerberei, Kalköfen, Ziegelbrennerei. Hauptentrepôt für Wein des Departements; Hopfen, Wein, Brantwein- und Stidereiwaaren-Handel; Weinbau, Mineralquelle. St. Nicolas du Pont, 3839 Einw., an der Meurthe, hydraulische Baumwollspinnerei und Wollweberei; Leinwand, Calicot, Hanfleinwand, Wollzeug- und Stidereiabrication; Färberei, Gerberei, Walkmühlen, Metallhütten, Brantweinbrennerei, Wachsfabrication.

### 15. Departement Vosges.

587656 Hekt., 392988 Einw., liegt im Stromgebiet des Rheins und der Rhône und wird von der Mosel, Meurthe und deren Nebenflüssen bewässert. Der westliche Theil hat einen ziemlich fruchtbaren Boden und umfaßt die Bezirke von Neufchâteau, Mirecourt und den nördlichen Theil des Bezirks von Epinal. Derselbe trägt Getreide in Ueberfluß und ziemlich guten Wein, der jedoch den Transport nicht verträgt. Der östliche Theil schließt die Bezirke St. Dié, Remirecourt und den südlichen Theil von Epinal ein, hat viele gute Weiden und ist mit Wäldern bedeckt. Hier wird gute Butter und Käse bereitet. Die meisten Berge sind nur bis zu einer gewissen Höhe bewaldet, während die Gipfel mit Rasen bedeckt sind, wo man 6 Monate des Jahres die zur Fütterung übergebenen Kühe weidet; der Hauptzweig der Industrie ist die Verhüttung des Erzes und Verarbeitung des Eisens, der Thonerde zu Fayence und zu Töpferwaaren, sowie die Fabrication von Holzgeräthen.

Epinal, 11847 Einw., Hauptstadt des Departements, 378 Kilom. von Paris. Eisenbahnstation, 14tägiger Markt; fabricirt Messer, Kupfer- und Scharfschmiedeartikel, chemische Produkte, Del; Gerberei, Schneidemühlen.

Buchdruckerei, Papierfabrikation; Handel mit Leinwand, Wein, Pferden, Rindvieh, Brettern, Holzstäben; Stein und Marmorbrüche.

Kamberwillers, 5310 Einw., jeden Monat 2 Märkte. Fabrikation von Fayence, Thonpfeifen, Töpferwaaren, Ziegeln, Leinwand und Papier; Buchdruckerei, Baumwollspinnerei, Gerberei, Bleichen; Hopfen, Wein-, Leder- und Kornhandel; Hopfenbau. Mirecourt, 5480 Einw., 345 Kilom. von Paris, ehemals befestigt; monatliche Märkte; bedeutende Fabrikation von Spigen, Lill, Blonden und Stidereien; die berühmte Fabrikation von Saiten- und Blasinstrumenten beschäftigt in Stadt und Umgebung über 6000 Arbeiter und producirt jährlich mehr als für 1 Mill. Franken Instrumente; ferner Fabrikation von Instrumentenholz, Stahl zc. Ziegelbrennerei, Gerberei; in der Umgegend Fabrikation von Holzgeräthen; Salztreppdöt; Handel mit Korn, Wein, Brantwein, Schafen, Holz, kurzen Waaren und den eigenen Erzeugnissen. Steinkohlengruben.

Remiremont, 6510 Einw., kleine, malerisch gelegene Stadt, am Fuße der Vogesen und am linken Moselufer, 404 Kilom. von Paris; monatlich 2 Märkte; Fabrikation von Calicot, Kattun, Mouffelin, Eisenblechgeräthen, Pariser Spigen, Papier, Kirschwasser, schwefelsaure Magnesia, berühmte Forellen-Pasteten; Messer- und Scharffschmieden, 2 Buchdruckereien, große Baumwollspinnerei, Mahlmühlen mit Maschinen, Schneidemühlen, Bierbrauerei, Gerberei; starker Käse-, Vieh-, Leinwand-, Hanf- und Leinhandel.

La Val d'Agol, 7011 Einw., fabricirt Kirchwasser, Stroh Hüte, Sämischleder, Seilerwaaren, Papier und Wachs; hydraulische Schneidemühle; Baumwollspinn- und Weberei. Saint-Dié, 12317 Einw., fabricirt allerlei Baumwollzeuge, Teppiche; Baumwollspinnerei, Brauerei, Gerberei, Färberei, Buchdruckerei; starker Handel mit Vieh, Holz, Getreide, Lein, Hanf, kurzen Waaren und den Landesprodukten. Gerardmer, 6402 Einw., Stadt mitten in den Vogesen, an einem kleinen See gelegen; starke Fabrikation von Käse dieses Namens oder auch Gecomé-Käse genannt; ferner von Leinwand, Wollzeug, Fayence, Holzgeräthen, Holzschuhen; 16 Schneidemühlen.

#### 16. Departement Haut Rhin (Territorium Belfort).

60790 Hekt., 56781 Einw.

Nachdem der bei weitem größte Theil des ehemaligen Departements Oberhein nach dem deutsch-französischen Kriege an Deutschland abgetreten worden ist und jetzt einen Theil der Reichslande Elsaß-Lothringen bildet, führt der bei Frankreich verbliebene Theil jenes Departements noch den alten Namen Haut Rhin, oder aber auch den eines Territoriums Belfort. Einige Zweige des Jura bilden den gebirgigen Theil des von der Saboureuse bewässerten Territoriums, welches in den Thälern sehr fruchtbar ist.

Belfort, 8030 Einw., berühmte Festung an der Saboureuse, Eisenbahnstation, mit bedeutendem Viehmarkt, Handelsentrepöt für die Schweiz und für Deutschland. Die Lage der Stadt ist sehr günstig für den internationalen Verkehr.

#### 17. Departement Doubs.

522755 Hekt., 291251 Einw., wird durch das Juragebirge in 3 Regionen getheilt: die obere ist von kalkigen Felsen gebildet, hat wenig Vegeta-

tion und nur im Süden gute Weiden; hier gedeihen nur Gerste und Hafer; die Häuser stehen zerstreut; die mittlere Region hat milderes Klima, bringt einigen Roggen hervor und auf einigen günstig gelegenen Hügeln Wein. Die untere Region ist die fruchtbarste an Korn und Wein und die bevölkerteste. Das Departement wird bewässert durch den Doubs, die Sone, den Dessoivre, berühmt durch seine Forellen, den Oison. Am Fuße der Berge sind Torfmoore, Steinkohlenbergwerke und einzelne Mineralquellen zu erwähnen. Der Landbau ist noch dem alten Verfahren unterworfen, welches den dritten Theil des Bodens brach liegen läßt. Die bedeutendsten Industriezweige sind Uhrmacherei, die Erzeugung von Eisen und Stahl, Verarbeitung des Kupfers. Es hat auch viele Papierfabriken, Spinnereien, Webereien, Brennereien, Gerbereien zc.

Besançon, 49401 Einw., Hauptstadt des Departements, große, stark besetzte Stadt am Doubs, 388 Kilom. von Paris, hat zahlreiche Fabriken und ist Mittelpunkt der Uhrenindustrie des Departements, welche 1800—2000 Arbeiter beschäftigt; ihr Handel mit Gewürzen, Pferden, Rindvieh, Salz, Butter, Käse, Korn, Wein, Eisen, Eisenblech, Kupfer, Uhren, Leinwand, Mouffelin, Tuch, Leder, Fellen, hat bedeutenden Aufschwung von der Durchleitung des Monsieur-Kanals.

Montbéliard, 6509 Einw., alte hübsche Stadt an den Flüssen Luzine und Allan und am Rhone-Rhein-Kanal gelegen; fabrizirt Instrumente, besonders Ackerbauwerkzeuge; große Baumwollspinnerei, zahlreiche Gerbereien, deren Erzeugnisse jährlich  $1\frac{1}{2}$  Mill. Fr. betragen; lebhafter Handel mit Holz, Holzstäben, Brettern, Bauholz, Käse zc., starke Uhrenindustrie und lebhafter Verkehr mit der Schweiz.

Pontarlier, 4975 Einw., alte, kleine hübsche Stadt am Doubs, Eisenbahnstation; starke Abhythfabrikation, 5 Lohgerbereien, Eisen-, Stahl- und Kupferhütten; Handel mit Bauholz, Liqueur, Branntwein, Käse, Vieh, Leder, Uhren zc. Die Stadt ist sehr hoch gelegen (887 Meter über dem Meere), unweit davon eine Passage über den Jura nach der Schweiz.

### 18. Departement Haute Saône.

533992 Hekt., 303088 Einw., liegt im Strombecken der Rhone, wird von der Saône und deren Nebenflüssen bewässert. Es ist ein bergiges, ziemlich hohes Land, hat in den Thälern fruchtbaren Boden, zieht seinen Wohlstand vorzugsweise aus den Bodenprodukten der Landwirtschaft und aus den Bergwerken, welche besonders reich an Eisenerzen sind, doch auch noch andere Mineralien und vielerlei Steinarten liefern. Außer der Metallindustrie sind die Gewerbszweige unwesentlich.

Besoul, 7716 Einw., Hauptstadt des Departements, 362 Kilom. von Paris; hat 9 Jahrmärkte, fabrizirt Calicot, Damast-Tischwäsche, Strohkörbe; Drechslerei, Färberei, Gerberei, Buchdruckerei, Metallschmelzen; Baumschule; Salzentropôt; Handel mit Korn, Futter, Eisen, Wein, Leder und Rindvieh.

Gray, 6965 Einw., auf einem Hügel an der Saône, 344 Kilom. von Paris, fabrizirt Dünger und Kopfhaarartikel; Färberei; umfassendes hydraul. Etablissement mit einer Schneidemühle, eine Oelfabrik, Loh-, Walk- und Mehlmühle; starker Handel mit Getreide, Wein, Futter, Holzstäben und Brettern;

Entrepôt von Colonialwaaren und Südfrüchten. Die Stadt hat einen guten Hafen. Fougerolles, 5256 Einw., am Combanle, Kirchwasserfabrikation.

### 19. Departement Jura.

499401 Hekt., 287634 Einw., ist wenig bewässert, doch wald- und viehreich. Die Bevölkerung ist sehr gewerbsthätig, besonders die Bewohner der höchsten Hochebene, welche 6 Monate lang mit Schnee bedeckt und wenig fruchtbar ist. Am Fuße des Jura befinden sich allerlei Bergwerke und Bergwerke und die Verarbeitung der Erze, des Marmors und anderer Steinarten sind der Hauptzweig der Gewerbsthätigkeit dieses Departements. Die berühmten alten Fabriken von St. Claude verfertigen nicht nur allerlei Drechslerartikel, sondern auch die unter dem Namen „tableterie“ bekannten Gegenstände. Uhren-, Rufe-, Papier-, Porzellan-, Holzgeräthe- und Töpferwaaren-Fabrikation beschäftigt eine große Anzahl von Arbeitern; doch wandert jährlich eine beträchtliche Menge nach der Schweiz und in andere Departements aus.

Lons-le-Saunier, 10701 Einw., Hauptstadt des Departements am Zusammenfluß der Saïlle, der Vallière und des Solman, 388 Kilom. von Paris; fabricirt Strümpfe und Nachthauben, hat zahlreiche Färbereien und Gerbereien, 2 Buchdruckereien. Die Stadt verdankt Gründung und Namen einer im 4. Jahrhundert entdeckten Salzquelle; dieselbe hat 20 Meter Tiefe und 5 Meter im Durchmesser und liefert jährlich 20000 Centner Salz.

Dôle, 11679 Einw., an dem Doubs und dem Rhône-Rheinkanal, 351 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation, hat 12 Märkte; fabricirt Gemische Produkte; Ziegelbrennerei, Töpferei, Steinbrüche; beträchtlicher Transitohandel zwischen dem N. und S., Entrepôt von Wein und anderen Getränken, Steinkohlen, Glaswaaren, Holz, Brettern, Holzstangen, Futter-, Mühl- und Bausteinen; starker Handel mit Korn und Mehl; Hohofen, englische Mehlmühlen.

Poligny, 5024 Einw., am Fuße eines Berges gelegen, 388 Kilom. von Paris, fabricirt Weinfässer, Nägel, Scharfshiedeartikel, Del; Färberei, Ballmühlen, Gerberei, Holz- und Metalldrechslerei, Eisenhämmer; bedeutender Handel mit Wein, Mehl, Korn und Drechslerwaaren. Arbois, am Luzon, 5273 Einw., fabricirt Branntwein, Del, Gyps, Papier, Ziegel, Eisen, Eisenblech, und Eisenblechwaaren; Schneidemühle; starker Handel mit Del, Korn und Wein. Salins, 6045 Einw., Stadt an der Furieuse und am Fuße des Mont Poupet; Gyps, Papier und Lederfabrikation; Bierbrauerei, Schneidemühlen, starker Handel mit Holz; berühmte Salzquellen.

St. Claude, 7083 Einw., an der Bienne und dem Tacou, 461 Kilom. von Paris, fabricirt vorzügliche Arbeiten aller Art in Horn, Schildkröt, Knochen, Buchsholz und Elfenbein, Pariser Spitzen, Knöpfe, Holz- und Metallmetres; berühmte Papierfabrikation. Mores, 5178 Einw., fabricirt Pendel, Taschenuhren, Zifferblätter, Bratspieße, Waagen aller Art; Mehlmühlen, Eisenhütten.

### 20. Departement Ain.

579897 Hekt., 363290 Einw., hat im Ganzen ziemlich rauhes Klima, theils wegen der Nordwinde, theils der Lage am Fuße der Alpen; im östlichen



Theil wird Rindvieh-, Pferd- und Schafzucht betrieben; der westliche ist zwar fruchtbar, doch mitunter lehmig und morastig und liefert viel Torf. Das Departement ist reich an Steinen für die Lithographie, bringt aber nur wenig Eisen hervor; die Hauptindustrieweige sind Töpferei und Weißgerberei; auch verfertigt man Fayence und Ziegel aller Art; Hanszwirn, Packleinwand, grobes Tuch, Papier, Kunstschlereiwaaren, außerdem ist der Mehl- und Kornhandel, der Schiffbau und die Schneidemühlen zu erwähnen.

Bourg-en-Bresse, 14280 Einw., 422 Kilom. von Paris; 12 Jahrmärkte, Baumwollspinnerei, beträchtlicher Handel mit Getreide, Feder- und Hornvieh. Sathonay, 7544 Einw.

## 21. Departement Saône & Loire.

855174 Hekt., 598344 Einw.

Maçon, 17453 Einw., Hauptstadt des Departements an der Saône, 402 Kilom. von Paris; fabricirt Uhren, Eisen-, Kupfer- und Messinggeräthe, Fayence, Wollzeuge, Leinwand, Sammt und Plüsch, Leder und Riemen, eingemachte Früchte; Handelsentrepôt für Faßdauben; starker Handel mit Wein, Holz und Korn; Kupferschmelzhütten.

Cluny, 4989 Einw., an der Grône; 11 Märkte; bedeutende Gerberei. Holz-, Vieh-, Futter- und Getreidehandel; Stuterei. Tournus, 5553 Einw., an der Saône, Eisenbahnstation, monatliche Märkte; fabricirt Baumwollzeuge, Pottasche, Rübenzucker und Leder, Wein-, Korn und Branntweinhandel; Schneidemühlen, Baustein- und Marmorbrüche. Seidenraupenzucht, Weinbau. Autun, 11684 Einw., am Arzoux, 229 Kilom. von Paris, hat 12 Märkte; Teppichfabrikation, Buchdruckerei, Gerberei; Pferde-, Rindvieh-, Holz- und Hanshandel.

Le Creuzot, 22890 Einw., berühmt durch seine Steinkohlenbergwerke; Hohöfen, Eisenhütten und Schmelzöfen in englischer Form, Maschinenbau, Fabrikation von Eisengeräthen und Instrumenten. Châlons-sur-Saône, 20497 Einw., an der Saône und dem Kanal du Centre, 343 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation, hat 6 Märkte; Mörtel-, Essig-, Seife- und Lederfabrikation, 3 Buchdruckereien; beträchtlicher Handel mit Wein, Holz, Gyps und den eigenen Produkten; Entrepôt eines wichtigen Transitohandels. Montceau-les-Mines, 8287 Einw. Paray-le-Monial, 3388 Einw.

## 22. Departement Côte d'Or.

867116 Hekt., 374510 Einw., wird durch den Lauf der Duçe in zwei verschiedene Regionen getheilt; die südliche begreift die kleine Bergkette der Côte d'Or und ist vorzugsweise dem Weinbau günstig; die nördliche, ein Theil der Hochebene von Langres, birgt Schätze von Eisenerz. Im Südosten ist Ebene. Durch die Natur seines Bodens ist das Departement auf den Landbau und die Arbeit in Eisenhütten und Hohöfen angewiesen; es ist minder bevölkert, hat sehr viele Straßen und bringt hauptsächlich Wein und Eisen hervor. Die Industrie liefert vortrefflichen Essig, Senf, Branntwein aus Träbern und Korn; die größten Fabriken betreiben die Verarbeitung des Eisens und der Thonerde zu Fayence; außerdem Töpferei und Ziegelei; Tuch, Papier und Leder werden in geringerer Quantität erzeugt.



Dijon, 42573 Einw., Hauptstadt des Departements, sehr alte, große, reiche und schöne Stadt in einer fruchtbaren Ebene an der Duche und Suzon, am Fuße der Côte d'Or, 304 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 7 Jahrmärkte, fabricirt Essig, Senf, Pfefferkuchen, Träberbranntwein, Del, Leder u. Handel mit den eigenen Produkten, Hanf, Mehl, Liqueur.

Dijon, das alte Divio oder Divio der Römer, hat breite und gutgezogene Straßen, schöne Gebäude, elegante Hôtels und ist mit baumbesetzten Wällen umgeben. In der Umgegend Weinbau, Eisen, Hütten und Hohöfen.

Auxonne, 5555 Einw., Stadt an der Saône, Oelfabrikation und Raffinerie; Kerzen-, Essig- und Drainröhrenfabrikation, Messerschmiede, Eisenhammer und Hohöfen, Staats-Bauarsenal und Kanonengießerei; Handel.

Beaune, 11176 Einw., alte, hübsche Stadt an der Bouzaise und am Fuße eines an vortrefflichen Weinen fruchtbaren Hügel, 319 Kilom. von Paris. Fabrikation von Essig, Träberbranntwein, Leder, Del, Mehl, Stärke und Hüten; Böttcherei, starker Handel mit Burgunderweinen; berühmte Obstbaumzucht. Châtillon-sur-Seine, 4797 Einw., in reizender Lage an der Seine, 227 Kilom. von Paris; 7 Märkte, eine Schneidemühle mit Maschinen, berühmte Buchdruckereien, Hohöfen; lebhafter Handel mit Getreide, Wein, Eisen, Holz, Leder, Tuch und Leinwand.

### 23. Departement Yonne.

742804 Hekt., 363608 Einw., der Boden dieses Departements ist sehr fruchtbar, allein die Landwirtschaft noch verhältnismäßig zurück; dagegen begünstigen viele Land- und Wasserstraßen den Verkehr; die Industrie, deren verschiedenste Zweige vertreten, ist mehr als der Landbau entwickelt. In der Mitte des Departements zieht sich von West nach Ost die „Forêt d'Orthe.“

Auxerre, 15631 Einw., Hauptstadt des Departements, 169 Kilom. von Paris; Fabrikation von Fässern, Gemischen Produkten, Bleiweiß, Ocker; 2 Buchdruckereien; bedeutender Handel mit Holz, Kohlen und Wein. Vau trefflicher Rothweine.

Chablis, 2300 Einw., Schaumwein-, Zwiebad- und Tuchfabrikation. Bau feiner Weißweine. Avallon, 5816 Einw., 222 Kilom. von Paris, hat 8 Märkte; Tuch-, Papier-, Leder-, Senffabrikation; Handel mit Wein, Holz, Korn, Fässern. Bau feiner Rothweine. Joigny, 6400 Einw., an der Yonne und am südwestlichen Fuße des Forêt d'Orthe, Eisenbahnstation, fabricirt Kapseln, Leder, Ziegel, Backsteine; Wein-, Holz- und Kohlenhandel; Bau feiner Rothweine. Villeneuve-sur-Yonne, 5095 Einw., eine der gewerbreichsten Städte des Departements, fabricirt Tuch, Essig, gläserne und emaillierte Ringe, Ziegelbacksteine, Weinbeermuß, Weinfässer, Leder, Wachs. Färberei; starker Handel mit Wein, Holz, Kohlen und den Landesprodukten; Bau guter Weine.

Sens, 11514 Einw., an der Yonne, 111 Kilom. von Paris, 3 Jahrmärkte; fabricirt Strumpfwaren, spanische Kreide, Riemen, Fässer, Messer; Buchdruckereien, große und zahlreiche Lohmühlen und Gerbereien; starker Handel mit Kohlen, Floßholz, Wein, Korn, Hanf, Wolle.

Tonnerre, 5332 Einw., am Armençon in der Nähe des Burgunderkanals, 184 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; fabricirt Ackerbauwerkzeuge,

Kalf, Stärke, Wachs, Leder, Riemen; Wollspinnereien, Buchdruckerei; Bau vortrefflicher Roth- und Schaumweine und guter Weißweine; Steinbrüche.

#### 24. Departement Loiret.

677119 Hekt., 353021 Einw., ein ebenes, nur von wenigen Hügelketten durchschnittenes Land, fruchtbar und üppig im Norden der Loire, arm im südlichen Gebiete dieses Stroms. Der Landbau ist sehr entwickelt und liefert alle Kornarten, Safran, Hanf, Holz und Weine. Es bringt guten rothen Fischein und zu dem geschätzten Orleans-Essig verwendete Weißweine hervor. Die Hügel sind mit Ausnahme von mehreren Steinbrüchen ohne Gehalt; im ganzen Departement ist nur ein Hohofen. Das Departement hat seine frühere industrielle Bedeutung verloren und sich von kleinern Städten der Nachbardepartements überflügeln lassen. Zu den wichtigsten Gewerbszweigen gehört die Erzeugung von Wollstoffen, Porzellan, Fayence, Töpferartikel, Papier, ordinärem Tuch, Sarsche, Wolldecken, auch mehrere Gerbereien und Färbereien sind zu erwähnen.

Orléans, 48976 Einw., Hauptstadt des Departements, am Ufer der Loire, 112 Kilom. von Paris. Eisenbahnstation; 3 Jahrmärkte; bedeutende Fabrikation von Woll- und Baumwolldecken, Wollzeugen für die Levante; sehr wichtige Zuckerraffinerie, große Essigfabrikation, Buchdruckerei; bedeutenden Handel mit Wein, Essig, Branntwein, Liqueur, Korn, Mehl, Zucker, Safran.

Beaugency, 4635 Einw., alte Stadt an der Loire, 6 Jahrmärkte; fabricirt Sarsche, Branntwein, Leder, Zucker; bedeutender Wein- und Branntweinhandel; eisenhaltige Quelle. Bau guter Fischeine. Montargis, 8196 Einw. am Loing und am Zusammenfluß der Kanäle gleichen Namens und Briare, 110 Kilom. von Paris, 7 Märkte; Riemen; Sarsche- und Tuchfabriken; viele Gerbereien, Buchdruckereien; bedeutender Handel mit Korn, Holz, Honig, Wachs, Safran, Wolle, Eisen, Rindvieh und den eigenen Produkten, Bau sogenannter Gâtinais-Weine.

Gien, 7068 Einw., an der Loire am Abhange eines Weinhügels, 148 Kilom. von Paris, 6 Märkte; fabricirt gute Fayence, englische Töpferwaaren, Sarsche; Buchdruckerei; Gerberei, Färberei, Branntweimbrennerei; Wollhandel. Briare, 4775 Einw., an der Loire und am Kanal gleichen Namens. 3 Märkte; Entrepôt von Holz, Del, Wein und anderen Waaren, die auf dem Kanal versendet werden. Derselbe verbindet die Loire mit der Seine und ist der älteste Kanal Frankreichs.

Pithiviers, 4585 Einw., am Deuf, 85 Kilom. von Paris. 6 Märkte; fabricirt Hanfleinwand und Ackerbaugeräthe; Gerberei, Gypsbrennerei, Scharfschmieden, Bausteinbruch; Handel mit den eigenen Produkten und Mittelpunkt des Safranhandels aus dem Gâtinais; Weinbau, Bienenzucht. Berühmt sind die Mandelkuchen und Lerchenpasteten dieses Städtchens. In der Nähe die Mineralquelle Segray.

#### 25. Departement Loir-et-Cher.

635092 Hekt., 268801 Einw., liegt im Stromgebiet der Loire, ist durchgängig flach, aber nicht überall von der gleichen Fruchtbarkeit; im Süden der Loire sind ungefähr drei Viertel des Terrains mit Moränen, Sandsteppen

und Wäldern bedeckt, von denen die größten die von Blois, Reussy, Boulogne, Marchenois, Bruadam und Fretteval. Im Norden der Loire ist der Boden ergiebiger. Im Ganzen bringt das Departement mehr Getreide hervor, als es bedarf, Obst und Getreide aller Art, vielen Hanf, Bauholz und einige gute Weine; an Schafen und Geflügel hat es Ueberfluß. Es liefert einiges Eisen und aus den Kalkhügeln eine große Menge Feuersteine, womit es einen bedeutenden Handel trieb, der durch die Erfindung der Zündhölzer an Wichtigkeit verloren; es hat mehrere Zucker-, Papier-, Leder-, Tuch-, Sarsche- und andere Wollstofffabriken, Glas- und Ziegelbrennereien.

**Blois**, 19860 Einw., Hauptstadt des Departements, alte, schön gebaute Stadt an der Loire, 179 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation, fabricirt geschäkten Essig, Handschuhe, Laktrizenjaft, Leder; 4 Buchdruckereien; beträchtlichen Handel mit Wein, Bauholz, Faßdauben; Mittelpunkt eines großen Handels mit Orleansbranntwein; Weinbau; Stuterei. Bemerkenswerth: schöne, römische Wasserleitung; Brücke mit 11 Pfeilern.

**Komorantin**, 7602 Einw., am Zusammenfluß der Sautre und des Rantin, 185 Kilom. von Paris, 5 Jahrmärkte; bedeutenden Tuchfabriken; fabricirt Del, Rlingen, Wolltragen, Weberblätter, Handel mit Feuersteinen.

**Vendôme**, 9259 Einw., auf 2 Inseln der Loire, 177 Kilom. von Paris; 8 Jahrmärkte; bedeutende Fabrication von Leder-, Woll- und Baumwollhandschuhen; fabricirt baumwollene Strümpfe, Teppiche, Pferddecken, Watte, Papier, Holzschuhe. Messerschmieden, Gerbereien, Färbereien.

## 26. Departement Eure-et-Loire.

587430 Hekt., 282,622 Einw., ein flaches Gebiet mit engen und nicht tiefen Thälern, großen, fruchtbaren Ebenen, wird von mehreren kleinen Flüssen bewässert und hat nur wenig Waldungen; es ist wegen seiner günstigen Lage hauptsächlich aderbautreibend und bringt 3mal so viel Getreide hervor, als die übrigen Departements im Durchschnitt; ernährt eine große Menge Schlacht- und Zugvieh, sehr viel Pferde und eine bedeutende Anzahl Wollthiere. Der Reichtum der Landwirtschaft hat auch der Pflege der Industrie keinen Eintrag gethan, nur der Weinbau nimmt einen sehr untergeordneten Rang ein sowohl an Quantität, als auch an Qualität; das Departement ist reich an Eisenhütten, Manufakturen, Fabriken von Tuch, wollenen Decken, Papier, Nägel; auch sind Baum- und Schafwollspinnereien, Loh- und Weißgerbereien, Wollwäschereien, Töpfereien zc. zu erwähnen.

**Chartres**, Hauptstadt des Departements, 19580 Einw., 77 Kilom. von Paris, 4 Jahrmärkte; fabricirt wollene Wäsche mit der Nadel und berühmte Pasteten; bedeutende Loh- und Weißgerberei; Mittelpunkt eines ausgedehnten Getreidehandels der Beauce. Die Stadt ist alt, aber gut gebaut; in der oberen Stadt sind die Häuser meist aus Holz.

**Châteaudun**, 6552 Einw., 5 Jahrmärkte; Kerzen-, Nägel-, Wollzeug- und Tuchfabriken; Handel. **Dreux**, 7418 Einw., hübsche, sehr alte Stadt an der Blaise, unweit der Mündung in die Eure; 5 Jahrmärkte; fabricirt Tuch, Wollstoffe, kurze Waaren, Schmucksachen, Juwelierarbeiten, Kupfer-, Blech- und Zinnwaaren, Spielsachen. Lebhafter Handel mit den Landesprodukten. **Roquentin-le-Rotrou**, 7056 Einw., in einem lieblichen von der Hupsne



und der Arcis bewässerten Thale, 148 Kilom. von Paris; 5 Jahrmärkte; fabricirt Stärke, Kerzen, Sarsche, Beuteltuch, Droguet, Regenschirme; Handel mit den Landesprodukten.]

### 27. Departement Eure.

695765 Hekt., 377874 Einw., zeichnet sich durch große Vollkommenheit der Landwirthschaft aus; der Ackerbau wird mehr als in ganz Frankreich betrieben; die Weiden und künstlichen Wiesen ernähren eine große Anzahl Pferde und die schönen, auf die Märkte von Sceau und Poissy gebrachten Ochsen; das Departement liefert viel Getreide nach auswärts, und wichtige Fabriken, bedeutende Tuch- und Gespinnstmanufakturen zeugen für den regen Gewerbsfleiß seiner Bevölkerung. Die Erzeugung von Tuch- und andern Wollstoffen, die Baumwollweberei, die Fabriken von Zwirn und Band, weißer und gefärbter Leinwand, von Glas und Papier und andern minder wichtigen Artikeln beschäftigen ungefähr 30000 Arbeiter, die jährlich für wenigstens 35 Mill. Fr. Produkte hervorbringen.

Evreux, 13350 Einw., Hauptstadt des Departements, sehr alt, in einem hübschen, gegen Norden und Süden geschlossenen Thale, am Iton, 104 Kilom. von Paris; 2 Vieh- und 5 andere Märkte; starke Fabrication von Leinwand und Strumpfwaaen. Mittelpunkt eines starken Gewürzhandels, überdies lebhafter Handel mit Korn und den Landeserzeugnissen.

Bernon, 7961 Einw. an der Seine, Verfertigung von Baumwollwaaren, Handel mit Wein und Getreide. Les Andelys, 5379 Einw., aus 2 kleinen Städtchen (Grand- und Petit-Andelys) bestehend, 89 Kilom. von Paris, fabricirt feine Tuche, Modewaaren, Woll- und Baumwollzeuge, Perlen und Schmelzarbeiten; Handel mit Rindvieh, Korn, Mehl, Wolle, Leinwand, Strümpfen und Porzellan. Ablettenfang, schwefelhaltige Mineralquelle.

Bernay, 7281 Einw., alte, sehr angenehm gelegene Stadt an der Charentonne, 153 Kilom. von Paris, fabricirt Tuch, Kattun, Flanell, Leinwand, Percal u. Handel mit Vieh, Papier, Eisen, Samen, Leder, Lein, Hanf, Leinwand, Zwirnbändern und Baumwolle; der bedeutendste Pferdemarkt Frankreichs und ein fast eben so wichtiger Wollmarkt. Louviers, 11360 Einw., an mehreren Armen der Eure, 110 Kilom. von Paris, 5 Jahrmärkte; berühmt wegen seiner zahlreichen und bedeutenden Tuchfabriken, die vor 50 Jahren keine 2000, heute aber 9000 Arbeiter beschäftigen; außerdem Woll- und Seidenspinnereien, große Färbereien und Leinwandbleichen; bedeutender Handel mit den eigenen Erzeugnissen. Pont-Audemer, 6124 Einw., hübsche gutgebaute, mit Mauern und Gräben umgebene, in einem schönen Thale gelegene Stadt, an der hier schiffbaren Rille, 171 Kilom. von Paris, 4 Jahrmärkte, bedeutende Lohgerberei, Weißgerberei, Sattlerei und Fabrication von Reitzug aller Art, Leim- und Baumwollspinnerei. Lebhafter Handel mit Korn, Vieh, Lein, Eisen, Papier, Zink, Steinkohlen, Holz und Leder.

### 28. Departement Seine-Inférieure.

603329 Hekt., 790022 Einw., die Südhälfte im Strombecken und an den beiden Ufern der Seine gelegen, während der nördliche Theil von mehreren Küstenflüssen und kleinern Nebenflüssen der Seine bewässert wird, ist flach

von einer Hügelfette durchzogen, welche fruchtbare Thäler umschließt. Der Boden ist im Allgemeinen sehr ergiebig, Landbau und Industrie auf einer hohen Stufe der Entwicklung; das Getreide, welches das Departement hervorbringt, reicht kaum hin für seine Bevölkerung, doch hat es Ueberfluß an Kartoffeln, Äpfeln, Oelfamen, Hopfen, trockenen Gemüsen, Wein, Futter und Runkelrüben; die Weiden sind gut und ernähren Pferde, Rindvieh und Schafe verfeinerter Racen. Die Berge liefern zwar kein Erz, doch vielerlei Steinarten, als Marmor, Bau- und Pflastersteine, Kreide, Mergel, Thon zc. Die Küste versieht Paris mit Meerfischen und der Seetang (Varech) wird zu Aschenalz und Dünger verwendet. Der Fischfang wird auf 5 Mill., die Baumwollweberei auf 35—40 Mill. und die Fabrikation der sogenannten Rouener-Artikel auf 70—80 Mill. geschätzt. Auch der Handel des Departements ist sehr bedeutend, und Havre der zweite Handelshafen Frankreichs.

Rouen, 102470 Einw., Hauptstadt des Departements, am rechten Ufer der Seine, 126 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation, 4 große Jahrmärkte; nach Paris eine der gewerbreichsten Städte des Landes, der bedeutendste Mittelpunkt der Baumwollfabrikation, überhaupt der sogenannten Rouener-Artikel; fabricirt Bij., Taschentücher, Leinwand, Strumpfwaren, Seife, chemische Produkte, Stärke, Feuerschwamm, Lein, Stearin- und Wachskerzen, Wachs- und Badleinwand, Zündhölzchen zc.; 9 Buchdruckereien, eine lithographische Anstalt, Baumwollspinnerei; Wachs- und Leinwandbleichen, 5 Hoehöfen und Eisenhütten, Kupfer-, Blei- und Schmelzhütten, Del, Zucker, Weinschwarz, Lederriemen-Fabrikation, Maschinenbau, Schneidemühlen; starker Handel mit den Landesprodukten, Küsten- und auswärtiger Handel; eingeführt werden Zink, Kupfer, Blei, Zinn, Gußeisen, Eisen, Zucker, Kaffee, Baumwolle, Nordholz, Hanf, Färbeholz, Steinkohlen, Abaster, Wein, Wolle zc. Rouen wird als Seestadt betrachtet, da die Fluth in dem Hafen so hoch steigt, daß Schiffe von 4—500 Tonnen Last anfahren können. Der Hafen ist der Stadt gegenüber, welche in der Tiefe eines halbkreisförmigen, von 3 Flüssen bewässerten Thales liegt, von einer Kette von Bergen umgeben und von der Seine in ihrer ganzen Länge durchströmt wird.

Elbeuf, 22848 Einw., Stadt an der Seine, Eisenbahnstation; 2 Jahrmärkte; sehr wichtig durch seine Tuchmanufaktur; Entrepôt der Tuche von Loudiers; bedeutende Wollfärberei, Wollspinnerei und Wäsche; fabricirt chemische Produkte, Wallseife, Del, Maschinen zur Wollfärberei, Schneidemühle, Buchdruckerei. Die Tuchfabrikation ist schon sehr alt. Sotteville-les-Rouen, 10592 Einw., Stadt an der Seine, Eisenbahnstation; fabricirt Wallseife, Leim in Blättern, Knochenleim, Weinschwarz, chemische Produkte; Baumwollspinnerei und Weberei mit Maschinen. Caudebec-les-Elbeuf, 10715 Einw., am Oison, Wollspinnereien, Tuchmanufaktur, Färberei. Darnétal, 5636 Einw., an der Aubette, Tuch-, Wollzeug- und Baumwollweberei; Spinnerei, Färberei, Rattundruckerei.

Dieppe, 20160 Einw., an der Mündung der Arques, hübsche, vortheilhaft gelegene Seestadt, 167 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; bedeutende Fabrikation von Eisenbeinartikeln; bedeutender Küsten- und Ausfuhrhandel; Ausfuhr von den eigenen Produkten, von Fischen, Holz, Del, Del-tuchen zc. Einfuhr von Salz, Essig, Austern, Baumaterial, Korn, Mehl,



Wein, Dellsalat zc. wirkliches Entrepôt; Schiffswerften; Häringss- und Stodfischfang, Austerbänke. Regelmäßiger Dampfbootverkehr mit England. Der von zwei Dämmen gebildete Hafen mit prachtvollen Quais kann 200 Schiffe von 60—100 Tonnen Last und ebenso viel Fischerboote aufnehmen.

Eu, 4061 Einw., alte Stadt in einem schönen Thale, nahe der Mündung der Bresle, 2 Jahrmärkte; Wachss- und Spizzenfabrikation, Hanf- und Leinwandspinnerei; Kalk-, Ziegel- und Gypsbrennerei; Schneidemühle.

Le Tréport, 3840 Einw., kleine Hafenstadt; Spizzen- und Fischernetzfabrikation; führt Nordholz, Steinkohlen, Erdpech und Getreide ein, Mehl- und Schiffszwieback aus; Küstenhandel, Häringssfang. Le Havre, 86825 Einw., an der Mündung der Seine, nach Marseille der bedeutendste Handels- und Hafen Frankreichs, 213 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation, starker Handel mit den Vereinigten Staaten; Küstenhandel; Ausfuhr von Wein, Brantwein, Liqueur und den eigenen Produkten. Einfuhr von Baumwolle, Zucker, Kaffee, Thee, Indigo, Fellen, Cacao zc. Nach Paris ist Havre die fünfte Handelsstadt Frankreichs, nach der verzollten Einfuhr die erste; Häringss- und Stodfischfang; Staats-Tabakmanufaktur. Handelsgericht, Handelskammer. Die Dampfschiffcurse wurden oben erwähnt. Bolbec, 10204 Einw.; am Flusse gleichen Namens, Eisenbahnstation; 3 Jahrmärkte; bedeutende Baumwollfabrikation und Spinnerei; Callicots-, Tuch-, Flanell-, Decken-, Sarsche-, gedruckte Zitz-, Spinn- und Webmaschinen- und Papierfabrikation; Bleicherei, Gerberei. Fécamp, 13016 Einw., Seestadt am Flusse gleichen Namens, Eisenbahnstation; fabricirt Calicot, Zitz, Leinwand, Strümpfe, Stride, Seile, Del, Angeln, Anker, Wolltragen, Decken, Rübenzucker zc.; Baumwollspinnerei, 3 Buchdruckereien, Mehl- und Bohmühlen, Gerberei, Schiffsbau; Handel mit Kolonialwaaren und den Landeserzeugnissen; Stodfisch-, Häringss- und Makrelenfang. Handelsgericht. Lillebonne, 4815 Einw., der römische Juliobona, 4 Jahrmärkte; fabricirt Calicot, Zitz und Berlinerblau, Baumwollspinnerei; Leinwandbleichen, Gerberei.

Montivilliers, 4223 Einw., 3 Jahrmärkte; Zucker-, Papier- und Lederfabrikation; Baumwollweberei, Bierbrauerei, große Mehlmühlen, Leinwandbleichen; Handel mit den eigenen Erzeugnissen, Kupfer-, Blech- und Messingwaaren. Yvetot, 8282 Einw., Eisenbahnstation, 4 Jahrmärkte; fabricirt Leinwand, Zwillich, feinen Barchent, Baumwollzeuge, Sammt zc. Die Stadt ist auf einer Hochebene gelegen und muß den Mangel an natürlichem Wasser durch Brunnen und Cisternen ersetzen.

## 29. Departement Orne.

609729 Hekt., 398250 Einw., liegt im Strombeden des Kanals, der Seine und der Loire, zur Seine gehen die Eure mit Iton und Rille, zum Kanal die Louques, die Dive, die Orne, zur Loire die Sarthe und die Mayenne. Das Land besteht meist aus hohen Ebenen, welche dieselbe Hügelkette durchschneiden, die das Strombeden der Loire von dem des atlantischen Oceans trennt. Der Boden ist im Allgemeinen fruchtbar, der Landbau aber wenig vorgerückt; der Ertrag des Kornes den Bedürfnissen kaum entsprechend, Kartoffeln und Aepfel zu Cider im Ueberfluß, auch viel Hanf; schöne Wiesen

und Weiden, daher beträchtliche Rindvieh- und Pferdezuucht. Industrie sehr lebhaft und mannigfach, Hauptzweig die Metallfabrikation.

Alençon, Hauptstadt des Departements, 193 Kilom. von Paris, 6 Märkte; 16037 Einw. Eisenbahnstation; fabricirt berühmte Spizen und Blonden, Tüll, Mouffelin, Rattun; Bleichen, Gerberei; starker Handel mit Leinwand und den eigenen Erzeugnissen. Die Stadt liegt in einer großen, fruchtbaren, von Wäldern umgebenen Ebene am Zusammenfluß der Sarthe und der Briante. Handelsgericht, Gewerbekammer.

Argentan, 5725 Einw., 192 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation, 6 Jahrmärkte; fabricirt Riemen, Spizen und Leinwand; Loh- und Weißgerberei, Buchdruckerei; Geflügel- und Pferdehandel. La Ferté-Macé, 9732 Einw., 4 Jahrmärkte; starke Fabrication von Zwilling, Rattun, Zwirn und Zwirnbändern, Buchsbaumkämmen und Tabaksboxen, Posamentereien; Branntwein- und Ziegelbrennerei, Gerberei, Färberei, Bleicherei, Bienenzucht. Flers, 10678 Einw., sehr gemerbreiche Stadt, 7 Jahrmärkte; starke Fabrication von Zwilling, Leinwand und Stärke; bedeutender Handel mit diesen Erzeugnissen. Laigle, Stadt an der Rille, 5285 Einw., 5 Jahrmärkte; starke Fabrication von Nadeln aller Art, Spangen, Gardinenringen u. dgl., Eisen- und Messingdraht, Schnüren, Zwirnbändern, Spizen, Strümpfen, Vitriolöl, Papier; Kupferschmieden, Kupferhämmer zc.; Holz-, Getreide- und Zuderhandel. Handelsgericht.

### 30. Departement Calvados.

552072 Hekt., 454012 Einw., erhielt seinen Namen nach einer Felsen-  
lette, die von Osten nach Westen zwischen der Mündung der Vire und der  
Dre sich hinzieht, und an welcher der Sage nach ein Schiff der Armada,  
„Calvados“, Schiffbruch gelitten. Das Departement wird von der Orne, der  
Dive, der Touques, welche letztere das durch seine eigenthümliche Lage auf  
mit Thonerde bedeckten Kalkfelsen und durch seine trefflichen Weiden und gute  
Viehzuucht berühmte Auge-Thal durchströmt, bewässert. Das Departement hat  
viel Woll- und Baumwollspinnereien und erzeugt mehrere dadurch vermittelte  
Stoffe, ferner Leinwand, Papier, Leder, Del, gemischte Produkte zc. Es be-  
sitzt 160 Fabriken, darunter viele mit Dampf. 152 Eisenhütten und Hohöfen;  
in den Küstengegenden ist der Fischfang ein wichtiger Erwerbszweig.

Caën, 41210 Einw., große und schöne Hauptstadt des Departements,  
in einem reizenden Thale am Zusammenfluß der Orne und des Odon, die  
hier einen Hafen für Küstenschiffahrt bilden, wo Schiffe von 180 und 200  
Tonnen ein- und auslaufen können; 223 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation,  
5 Jahrmärkte; zahlreiche Fabriken für Baumwollstoffe, Blonden und sehr ge-  
schätzte Spizen; bedeutende Schiffswerfte; führt Obst, Eier, Butter, nament-  
lich nach London, auch viel Rapzöl aus, und Salz und Nordholz ein. Küsten-  
schiffahrt.

Bayeux, 8536 Einw., sehr alte Stadt, an der Aüre in einer fruchtbaren  
Ebene gelegen, 251 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; berühmte Spizen-  
fabrication, Porzellanmanufaktur; starker Handel mit Pferden, Rindvieh,  
Butter, Geflügel, Fischen, Eider, Leinwand, Steinkohlen, Spizen, Porzellan.  
Falaise, 8043 Einw., sehr alte Stadt an der Anté, 214 Kilom. von



Paris, Eisenbahnstation; berühmt wegen ihrer Färbereien, Baumwollwebereien und ihrer Strumpfwirkerei. Vieux, alte, hübsche, von Gräben und Mauern umgebene Stadt, in der Tiefe eines reizenden von der Orbe und Louques bewässerten Thales, 176 Kilom. von Paris, eine der gewerbreichsten Städte des Departements; Eisenbahnstation; beschäftigt in ihren Tuch- und Leinwandfabriken und Wollwebereien 4—5000 Arbeiter, treibt starken Handel mit der eigenen Produktion, ferner mit Korn, Wein, Hanf und Eider.

Honfleur, 9061 Einw., Seestadt an der Mündung der Seine, Häbr gegenüber, kleiner Hafen, Herings-, Stockfisch-, Makrelen- und Perlenfischerei; Bierbrauerei, Spitzen- und Oelfabrikation, Woll- und Baumwollweberei, Eisenhütten, Gerberei zc. Bedeutender Handel mit Nordholz, Steinkohlen, Eisen und chemischen Produkten. Handelskammer. Trouville, 5761 Einw., beliebtes Seebad. Vire, alte hübsche Stadt, 6776 Einw., an einem Felsen und am Flusse gleichen Namens gelegen, 270 Kilom. von Paris; bedeutende Tuch- und Papierfabriken, Wollkämmerei, Walkmühlen. Condé sur Noireau, 6871 Einw., Stadt am Zusammenfluß des Noireau und der Drouance; fabricirt Woll- und Baumwollzeuge; Woll- und Baumwollspinnerei, Bleichen, Färberei, Gerberei; Handel mit Vieh, Flachs, Honig; Handelsgericht. St. Jacques, 5564 Einw.

### 31. Departement Manche.

592838 Hekt., 544776 Einw., liegt fast ganz im Stromgebiete des Kanals und wird von einer großen Anzahl kleiner Flüsse bewässert, deren bedeutendste der Couesnon, die Selone, die Sienne, die Madeleine, die Doube, die Vire zc. sind. Das Land ist nicht hoch, hat nur 2 Gruppen kleiner Berge, die im Norden im Cap la Hogue auslaufen. Dieselben enthalten wenig Erz, noch weniger Brennmaterial, aber mancherlei brauchbare Steine. Die Küsten werden größten Theils von steilen Felsen gebildet oder haben sandige Ufer, aber — mit Ausnahme Cherbourg's — keinen guten Hafen. Der Boden ist sehr fruchtbar an Getreiden jeder Art und Obst, besonders Äpfeln, die jährlich über 1 Million Hektoliter geben. Landbau und Viehzucht sind hier sehr vorgeschritten und die Basis des Reichthums, der durch die Regsamkeit der Industrie noch erhöht wird.

St. Lo, 9287 Einw., auf einem Felsen erbaut, Hauptstadt des Departements, an der Vire, 286 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; fabricirt geschätzte Tuche, Flanell, Zwillisch, Sarje, Calicots, Zwirnbänder, Spitzen; Woll- und Baumwollspinnerei, Wiesenbleicherei, Messer- und Kupferschmieden, Gerbereien, Riemereien; 6 Buchdruckereien; Handel mit Vieh und Pferden für die Armee, Geflügel, Getreide, gesalzener Butter, Honig, Wachs, Eisen, Leder, Zwirn zc.

Abranches, 8137 Einw., alte auf einem Hügel gelegene Stadt an der See, 319 Kilom. von Paris; 12 Märkte; fabricirt Stearinkerzen, Spitzen, Blondes; Salzraffinerie; 2 Buchdruckereien; Handel mit Getreide, Leder und Garn; gute Butter; Salmfang.

Grandville, 14747 Einw., befestigte Stadt am Kanal, fabricirt Spitzen, Beinschwarz, Varedjoda; Küstenhandel: Ausfuhr von Waaren, Außern, bearbeiteten Steinen, Korn, Mehl, Holz, Fischen, Schmalz, Futter;

Einfuhr von Waaren, Salz, Wein, Brantwein, Harz, Eisen, Seilen, Kupfer; wirkliches Entrepôt und Salzentrepôt. Gerbereien, Schneidemühle, Eisenhütten, Schiffbau. Reinette-Apfel-Zucht. Seebäder; Mineralquelle. Ausbeute der Granitbrüche auf der Insel La Chaussée; Stockfisch- und Austerfang; Hafen; regelmäßiger Verkehr mit Jersey und Guernsey.

Cherbourg, am Kanal und an der Mündung der Dibette, mit 35580 Einw.; Kriegshafen mit sehr starken und ausgedehnten Befestigungen, einer der 5 großen Kriegshäfen des Reichs, 343 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 4 Jahrmärkte; fabricirt chemische Produkte und gedruckte Kattune; 3 Buchdruckereien, Gerberei; starker Fischfang und Ausrüstung zum Stockfischfang; Ausfuhr von Eiern, Geflügel, Vieh für die englischen Kanalinseln, gesalzenes Fleisch und Provision für die Colonieen; Einfuhr von Holz, Eisen, Hanf, Lein, Erdpech und Colonialwaaren; Küstenhandel; wirkliches Entrepôt. Guter Hafen für 240 Handelsschiffe; der Kriegshafen einer der größten und stärksten der Welt.

Tourlaville, 5543 Einw. Spiegelfabrilation, Backstein- und Töpferwaarenbrennerei; Schieferbrüche. Coutance, 8027 Einw., am Abhange eines Hügels und an der Soule gelegen, 316 Kilom. von Paris; 2 Jahrmärkte; fabricirt Baumwollzeuge, Schnüre, Marmorarbeiten; Handel mit Korn, Butter, Geflügel, Kindvieh, Pferden, Eiern, Samen, Lein, Wachs; 2 Buchdruckereien; Handelsgericht. Valognes, 5584 Einw., in einem angenehmen Thale am Morderet, 8 Märkte; fabricirt Blonden, Spitzen; Gerberei, Färberei; Handel mit Butter, Lein, Garn, Leinwand, Gänsefedern, Honig, Wachs, Muscheln, Geflügel, Eiern, Wildpret. Kornmarkt für Jersey.

### 32. Departement Mayenne.

517063 Hekt., 350637 Einw., liegt fast ganz im Strombecken der Loire und wird zugleich von der Mayenne und ihren Nebenflüssen bewässert, ferner von der Sarthe und der Vilaine, welche hier entspringt. Die Ebenen wechseln mit vereinzelt tiefen Thälern und einigen Hügelketten. Der Boden ist fruchtbar an Obst, Lein und Getreide; Äpfel und Birnen werden meist zu Cider verwendet, womit das Departement starken Handel treibt. Die Berge liefern nebst Stein- und Braunkohlen und Eisenerz auch verschiedene Steinarten, als Marmor, Kalksteine, Schiefer, Granit, Bausteine. Die Weberei aller Art ist hier Hauptzweig der Industrie.

Laval, 26343 Einw., Hauptstadt des Departements, an der Mayenne, 283 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 6 Jahr- und 12 Monatsmärkte; bedeutende und berühmte Leinwandfabrik. Kattun-, Baumwollen- und Papierfabriken, Töpfereien, Eisenhütten, Kalköfen, viele Bleichen, Marmorsteinbrüche; bedeutender Handel mit diesen Produkten größtentheils in's Ausland; ferner mit Kleejamen, Korn, Vieh und Holz für die Marine. Handelsgericht und Handelskammer.

Evrou, 5011 Einw.; 5 Märkte; Fabrikation von Garn, Leinwand, Tischwäsche; Wollhandel. Château-Gontier, 7048 Einw., an der Mayenne, 288 Kilom. von Paris; 5 Märkte; Leinwand-, Wollzeug- und Lederfabrikation; Buchdruckerei. Mayenne, 10127 Einw., am Flusse gleichen Namens, 253 Kilom. von Paris; 7 Märkte; Baumwoll- und Wollspinnerei,



legtere mit Dampfmaschinen, viele und bedeutende Leinwand-, Calicot- und Taschentuchfabriken, ebenso Gerberei, Hemden- und Hofensfabriken; für die Colonien bedeutender Handel mit Wein, Brantwein und den Landesprodukten. Handelsgericht. In der Umgebung viele Eishütten und Hoehöfen.

Ernée, 5248 Einw.; 8 Märkte; Fabrication von Tapeziernägeln und Leinöl; Handel mit Hanf, Lein, Kleeamen. Craon, 5254 Einw., Stadt am Dudon; fabricirt Holzschuhe; Handel mit Wollzeugen, Leinwand, Tuch, Wein.

### 33. Departement Sarthe.

620688 Hekt., 446603 Einw., von der Sarthe durchströmt, ist bis zu dem Zusammenfluß derselben mit der Suisne fruchtbar, von da ab aber sandig oder dürres Haideland. Das Departement bringt hinlänglich Getreide, mittelmäßigen Wein und viel Viehfutter hervor, nährt zahlreiche Viehherden, mästet Geflügel und hat Bienenzucht. Verarbeitung des Eisens, Glas-, Fayence- und Töpfereifabriken sind nebst der Erzeugung grober und Packleinwand die bedeutendsten Zweige der Industrie.

Le Mans, 46981 Einw., Hauptstadt des Departements, 214 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; monatliche Märkte; starke Leinwandfabrication, Fabrication von Dedon, Mouffelin, Cannebas, Spitzen, Strumpfwaaen, Wachskerzen; Leinwand- und Wachsbleichen; Färberei, Gerberei, Schneidemühlen mit Maschinen; Handel mit Rindvieh, Geflügel und anderen Landesprodukten.

Fa Flèche, 9341 Einw., 256 Kilom. von Paris; monatliche Märkte; Buchdruckerei, Fabrication von Papier, Lein, Wachs, Leder; Handel mit sogenanntem „Manzgefliigel“. Sablé, Stadt an der Sarthe, 5588 Einw., 4 Jahrmärkte; Fabrication von Handschuhen, Hüten, Sarge, Leder, Rübenzucker; Färberei, Lohmühlen, Marmorschneidemühlen; starker Korn- und Rindviehhandel; Braunkohlengruben, Marmorbrüche. Mamers, 5365 Einw., 183 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; Fabrication von allerlei Leinwand, Calicot, Sarge und Piqué; Buchdruckerei; Korn-, Wein-, Vieh-, besonders Schafhandel.

### 34. Departement Maine & Loire.

712093 Hekt., 518417 Einw., liegt im Stromgebiet der Loire und an den beiden Ufern dieses Flusses, der es von Osten nach Westen durchströmt. Es wird überdies von dem Authion, der Marne und ihren drei großen Armen, der Loire, der Sarthe und der Mayenne, ferner durch den Dudon, die Erdre, den Layon, die Erdre und die Sèvre bewässert. Es ist ein ebenes, wenig hohes und von vielen aber nicht tiefen Thälern durchschnittenes Land, sehr fruchtbar an Getreide und Wein. Zu diesem Bodenreichtum sind noch die Steinkohlenbergwerke und Steinbrüche zu zählen, Erzgruben hat es keine nennenswerthen. Leinwand- und Wollzeugfabriken sind sehr bedeutend.

Angers, 58464 Einw., Hauptstadt des Departements, oberhalb der Mündung der Maine in die Loire, 302 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 2 große Jahrmärkte, 2 Monatsmärkte; fabricirt Leinwand, Schaf- und Baumwollstoffe, Kerzen, Seile, Segeltuch; Baum- und Schafwollspinnerei; Mehl- und Oelmühlen, Gerberei, 3 Buchdruckereien; schöne Baumschulen. In der



Umgegend bedeutende Schieferbrüche. Bedeutender Handel mit Korn, Mehl, Futterkörnern, Hanf, Lein, trockenen Gemüsen, Wein, Schiefer, Del und Holz.

Chalonnès sur Loire, 5836 Einw.; 6 Märkte; fabricirt Woll- und Baumwollzeuge, Branntwein. Beaufort, 5146 Einw.; Leinwand- und Segeltuchfabrikation. Handel mit Getreide, Hanf, Nüssen, Pflaumen, Rußöl, Wein und Liqueuren. Cholet, 13552 Einw., am Moine, 355 Kilom. von Paris. Mittelpunkt einer wichtigen Fabrication von Taschentüchern, Leinwand, Flanell, Calicots, Perkal und Wollzeugen; Bleichen, Färberei, Gerberei, Viehhandel. Saumur, 12552 Einw., an der Loire, 297 Kilom. von Paris, Kriegsplatz; berühmte Fabrik von Rosenkränzen aus Cocusschalen und Glas, berühmte Schmelzarbeiten; diese beiden Arbeiten beschäftigen 6—700 Arbeiter und liefern dem Export für 500000 Fr. Waaren. Buchdruckerei, Gerberei, Färberei, Riemen- und Wachsfabrication; Handel mit Wein, Korn, trockenen Gemüsen, Hanf, Lein, Branntwein, Essig, Pflaumen und kurzen Waaren. Entrepôt für Wein und Branntwein des Departements.

### 35. Departement Loire Inférieure.

687456 Hekt., 602206 Einw., in sehr günstiger Lage, mit einer 100 Kilom. langen Küste am Weltmeer, einer großen Anzahl Flüsse, vielen Salzteichen, fetten Wiesen und schönen Wäldern, bedeutenden Steinkohlen- und Eisenerzbergwerken, hat eine rege Industrie, die besonders in der Fabrication des Fayence, des Porzellans und einiger Gewebe sich auszeichnet, wichtigen Handel mit den meisten Staaten der Erde, Reichthum an Korn und Wein und bedeutenden Haring-, Sardellen- und Stockfischfang.

Nantes, 118517 Einw., Hauptstadt des Departements, 390 Kilom. von Paris, große und schöne Seestadt am rechten Ufer der Loire; Eisenbahnstation; ein großer Vieh- und 12 andere Märkte; Fabrication von Leinwand, Tuch, Wollstoffen, Rattun, Papier, Leder aller Art, eingemachten Früchten. Schiffbau und Fabrication der meisten zur Ausrüstung der Schiffe nöthigen Stoffe und Werkzeuge: wirkliches und fiktives Entrepôt von Salz und Weinen des Departements. Ausfuhr von Salzfleisch, Speck, Weizen, Mehl, Gerste, Wein, Essig, Gußeisenwaaren, Gold- und Silbermünzen; Einfuhr aus dem Ausland: Wolle, Colonial- und anderer Zucker, Cacao, Kaffee, Pfeffer, Olivenöl, Mahagoniholz, Baumwolle, Gußeisen, Kupfer, Blei, Zinn, Felle, Weinschwarz zum Dünger, Walfischbarten und Thran, Reis, Gewürznelken, Senegal-Gummi, Farbh Holz, Eisenstangen, Rum. Der Hafen der Stadt ist nach dem von Bordeaux der bedeutendste am Ocean.

Rezé, 6946 Einw.; fabricirt Weinschwarz, Seife, Lein- und Rapsöl, Stärke; starker Handel mit Weinschwarz und Dünger. Chatenay, 9860 Einw.; fabricirt Rapsöl, Ziegel, Glanzleder, Weinschwarz, Essig, Firniß, Gyps. Kohlenhandel. Eisenhütte und Hochofen. Hafen. Ballet, 5091 Einw. Châteaubriand, 5111 Einw., alte, unregelmäßig gebaute Stadt; fabricirt ordinäre Woll- und Leinenstoffe, Kalk, Hüte, Weinschwarz und berühmte Angellaconfituren; Buchdruckerei, Gerberei; Eisen- und Viehhandel. Nort, 5386 Einw., an der Erdre; Steinkohlenbergwerk; Holz-, Eisen- und Kohlen-Entrepôt. Handel mit Wein, Weinschwarz. Blain, 6825 Einw., Stadt am Jiac; Zinkgießerei; fabricirt chemische Produkte; Viehhandel.

Guéméné-Benfacc, 5923 Einw., am Don; Holzhandel. Guerande, 6706 Einw., zwischen den beiden Mündungen der Loire und Vilaine; 13 Märkte; fabricirt Leinwand und feinen Barchent. Salzleiche.

St. Nazaire, 17066 Einw., an der Loire; starker Küstenhandel; Ausfuhr von leeren Fässern, Waaren, Dünger; Einfuhr von Wein, Seife, Waaren, Holz, Korn, Mehl. Der Hafen, in welchem jährlich 6—700 Schiffe aus-, 7—800 einlaufen, kann 120 Schiffe aufnehmen. Die Industrie der Stadt umfaßt viele dem Schiffahrtsbedarf entsprechende Gewerbe. Vertou, 5588 Einw. Pleffé, 5405 Einw.

### 36. Departement Ille & Vilaine.

672583 Hekt., 589532 Einw., wird von der Ille und der Vilaine bewässert. Das Gebiet, welches sie durchströmen, ist von Granit- und Schieferhügeln durchschnitten. Es besitzt viele Mineralquellen, an den Küsten einige Salzleiche, ein Eisenbergwerk und einen Schieferbruch. Wälder, Heiden und Weiden nehmen die Hälfte des Bodens ein; doch die Ufergegenden, die fruchtbaren Gegenden des Dol, das Delta dieses Departements, geben reichlichen Ertrag. Die Landwirtschaft wird eifrig betrieben, auch die Ausbeutung der Berge, die Fabrication des Eisens, die Erzeugung mehrerer Arten Leinwand.

Rennes, 42044 Einw., Hauptstadt des Departements, große, schöne, sehr alte Stadt, am Zusammenfluß der Ille mit der Vilaine, am Kanal der Ille et Rance, 352 Kilom. von Paris; fabricirt Segeltuch, fogen. Renner-Zwirn, Schnüre, gewirkte Leinwand, Spitzen, Stidereien, Riemen, Fäden, chemische Produkte, Mineralwasser, Stärke, Lein; Wollspinnerei, Gerberei, Färberei, 4 Buchdruckereien; Handel mit Leinwand, Zwirn, Lein, Leder, wilden Kastanien, Stärke, rothem Honig, Geflügel, Butter von Prebalaye, von Brequigny und von Paillé, und leicht bleichbarem Wachs. Handelsgericht, Handelskammer.

Fougères, 11201 Einw., hübsche, am Knotenpunkt von acht Landstraßen und dem Zusammenfluß des Nançon mit dem Couesnon gelegene Stadt; fabricirt Segeltuch, Hanf- und Packleinwand, fogen. St. Georges-Leinwand; ist besonders wegen ihrer Färbereien, zumal der Scharlachfärberei, berühmt; viele Papierfabriken und Glasbrennereien; Handel mit Rindvieh, Wolle, Korn, Hafergriße, Butter, Honig, Wachs, Cider; eisenhaltige Quellen.

Redon, 6131 Einw., am Fuße eines Hügels und an der Vilaine, 398 Kilom. von Paris; fabricirt feuerfeste Ziegel, Leder und Dinger. Bau von Schiffen; Handel mit Kastanien, Honig, Wachs, Butter, Schiffsbauholz, schwedischem Eisen, Salz, Reifholz und Korn; führt Waaren, gewöhnliches Holz, Baumaterialien, Essig, Cider aus; Waaren, Wein, Tonnen und Fichtenharz, Felle und Brantwein ein; Salzentrepôt, wirkliches Handelsentrepôt für Bordeaux-Weine und andere Waaren. Schieferbrüche und Weinbau. Bedeutender Hafen.

Saint Malo, besetzte Seestadt auf der Insel Aren, 376 Kilom. von Paris, fabricirt Segeltuch, Seile, Binden, getheertes Leder für die Marine, Angeln und sonstige Fischereinstrumente, Ziegel und Del; 2 Buchdruckereien; Schiffswerfte, Schmelzöfen für Eisen und Kupfer; macht bedeutende Ausrüstungen für Indien, für den Stodfischfang und den Küstenhandel; Entrepôt

noch nicht verzollter Waaren. Der Handel ist nicht mehr so lebhaft wie ehemals, aber noch immer bedeutend in Weinen, Branntwein, Tabak, eingesalzenem Fleisch, Hanf, Theer, Mastbäumen und Bretagner Leinwand. Im Küstenhandel führt die Stadt trockne Gemüse, Kartoffeln, Steinkohlen, Brennmaterialien, Fabrikate, Korn, Mehl, Tabak, Felle, Rauchwerk, Waaren, Holz, Eisen aus, in Manufakturen, Salz, Holz, Materialien, verarbeitete Steine, Korn, Waaren, Mehl und Baumaterialien ein. Bedeutender Seehandel mit dem Ausland. Handelsgericht, Handelskammer. Saint Servan, 12565 Einw.,  $\frac{1}{2}$  Stunde von Saint Malo entfernt und durch einen Kanal damit verbunden, an der Mündung der Rance, fabricirt gute Taae und Seile, Netze, Fischereinstrumente, Marinezwieback, Kalk, Pech, Backsteine, Pfeifen, Kapsöl, Leder, Pferdegeräthe; Brauerei, Buchdruckerei, Schiffsbau. Ausrüstung von Schiffen für den Wallfischfang und den Küstenhandel. Cancale, 6654 Einw., kleine Seestadt, berühmt wegen ihrer vorzüglichen Austern; der Hafen ist in dem nahegelegenen Weiler La-Haute. Küstenhandel; führt Fabrikate und Austern aus; Materialien und Holzartikel ein. Combourg, kleine Stadt, 5250 Einw., Weiß- und Lohgerberei, starker Rindviehhandel; ferner Handel mit Eisen-, Kupfer-, Blech-, Messing-, Rouener-Waaren und Tuch.

Vitré, 8752 Einw., alte, angenehm gelegene Stadt am linken Ufer der Vilaine, 316 Kilom. von Paris, 12 Märkte; fabricirt Leinwand, Filzhüte, gewirkte Wollwaaren, gestricke Zwirnwaaaren, Blasebälge; viele Gerbereien, Handel mit Honig, Wachs, Leder, Canthariden zc. Pleurtuit, 5308 Einw., Schiffsbau. Le Grand-Fougeray, 6310 Einw.

### 37. Departement Morbihan.

679781 Hekt., 490352 Einw., liegt im Westen im Gebiet des Weltmeers und im Osten in dem der Vilaine und wird von mehreren kleinen Flüssen bewässert; es ist benannt nach dem Seebusen von Morbihan, dem größten der Küste. Die Küste hat viele Krümmungen und erleichterte dadurch an den Mündungen der Flüsse die Bildung mehrerer guter Häfen. Der Boden ist nicht besonders fruchtbar, bringt jedoch mehr als den Bedarf an Getreide hervor, Kartoffeln, Hanf und Ciderfrüchte im Ueberfluß, doch wenig und schlechten Wein; Eisen, Meersalz, Schiefer, Bausteine und Löpferthon sind nebst der Fischerei die Quellen des Reichthums. Die Industrie ist unbedeutend, die Verarbeitung des Eisens, Erzeugung von Tuch und Leinwand ihre wichtigsten Zweige.

Vannes, 14690 Einw., Hafenstadt, 459 Kilom. von Paris, 2 Jahrmärkte; Fabrication von Tuch, Leinwand, Weißzeug, Modeartikeln, Baumwollspinnerei; Eisen- und Kupferhütten, Gerbmöhlen, Gerbereien, 2 Buchdruckereien; Küstenhandel. Ausfuhr von Salz, Korn, Hanf, Honig, Wachs, Butter, Anschlitt, Cider, Eisen. Sardellenfang. Sarzeau, 5632 Einw., auf der Halbinsel Ruys; Weinhandel, Staats-Handelshafen, baut Maulbeerbäume; Seidenraupenzucht; Salzseen. Lorient, 34660 Einw., 500 Kilom. von Paris; militärischer Hafen, Kriegsplatz, Werfte für Handelschiffe, Sardinenfang; Handel mit Wachs, Honig, Butter, Branntwein; Küstenhandel; führt Fabrikate, Holz, Stockfische zc. aus; Baumaterialien, Fabrikate, Waffen, Wein, Anker, eiserne Taae, Harz zc. ein. Handelskammer, Handelsgericht.



Languidic, 6094 Einw. Bloëmeur, 10237 Einw., Sardellenfang; Einlegung der Sardellen. Le Palais, 5456 Einw., mit Fort, Hafen und gutem Ankergrund. Bloërmel, 5472 Einw., Handel mit Rindvieh, Wolle, Lein, Hanf, Leinwand, Honig, Wollstoffen zc. 416 Kilom. von Paris. Pontion, 7886 Einw. Hennebout, 5498 Einw., am Plavet, kleiner Hafen, Handel mit Eisen, Getreide, Honig, Wachs, Hanf, Eider, Wein. Caudan, 5478 Einw.

### 38. Departement Côtes du Nord.

688562 Hekt., 622295 Einw., hat eine Küstenlänge von ungefähr 400 Kilom., mehrere tiefe Buchten und wichtige Vorgebirge. Die felsigen Berge Ménez, Arieé und Ménébret, auf welchen drei schiffbare Flüsse, der Ranco, der Trieux und der Gouet entspringen, nehmen einen großen Theil des Terrains ein; die sanften Abhänge verlieren sich im Norden und im Süden in unwirthbaren Sandboden, aber diesem folgen in der Nähe der Küsten sehr fruchtbare Ebenen, die viel Lein, Hanf und Eiderfrüchte hervorbringen; die Berge liefern Eisen und Blei, außerdem finden sich mehrere Schiefer- und Granitbrüche und viele Heilquellen. Die Einwohner treiben Ackerbau, Fischfang und Leinwandweberei; berühmt ist die sogenannte „Bretagner Leinwand“.

St. Brieuç, 15253 Einw., hübsche, sehr angenehme, in einer Ebene am Gouet gelegene Seestadt; 451 Kilom. von Paris; fabricirt Leinwand und Serge; Handel mit Butter, Zwirn, Eider, Salz, Gemüse, Backsteine und Salzfleisch, Einfuhr von Eisen, Brettern und Holz aus dem Norden. Sehr guter Hafen, 1 Kilom. entfernt. Lamballe, 4205 Einw., fabricirt Hüte und Töpferwaaren, Gerberei; starker Handel mit Wachs, Honig und Eider. Dinan, 7692 Einw., sehr alte, auf einem Berge erbaute Stadt am Rance, 374 Kilom. von Paris. 3 Jahrmärkte; Fabrication von Segelleinwand, Baumwollstoff und Flanell; Salzraffinerie, Hanfspinnerei; Handel mit Korn, trefflichem Eider, Leder, Butter, Wachs, Honig, Unschlitt, Fellen, Lein, Zwirn, Mineralwassern. Hafen, der zur Flutzeit mit dem von St. Malo in Verbindung steht.

Lannion, 6223 Einw., kleine Stadt an 2 kleinen Seearmen, Veguer genannt, die als Hafen dienen, 519 Kilom. von Paris; mit 9 Jahr- und 9 kleinen Märkten; fabricirt Hüte, grobe Woll- und Leinstoffe für Bauern und Handwerker; Ausfuhr von Gerste, Hanf, Hafer, Hanfsaamen, Lein, Garn, Pferden, Rindvieh, Speck, Unschlitt, Bordeauxweinen; Einfuhr von Manufaktur-Artikeln, Zucker, Brantwein, Weinen, Salz, Tannenholz, Kolonialwaaren, Seife, Del und Erbsen. Loudéac, 5993 Einw., kleine, ehemals bedeutende Handelsstadt, fabricirt „Bretagner-Leinwand“, Papier, Ziegel, Fayence, Eider; Eisenhütten, in der Nähe Schieferbrüche; führt viel Leinwand nach Amerika aus. Guincamp, 7045 Einw., mitten in Wiesen gelegene Stadt am Trieux, 446 Kilom. von Paris; fabricirt Zwirn, 2 Buchdruckereien; Gerberei; 4 Jahrmärkte. Plérin, 6160 Einw.

### 39. Departement Finistère.

672112 Hekt., 642963 Einw., das alte finis terrae wird von dem Mont d'Arreé und den „Montagnes noires“ durchzogen. Die Küste, welche mehrere Vorgebirge bildet, ist von zahlreichen Inseln umgeben; der Boden ist nicht

besonders fruchtbar, bringt aber reichlich Getreide, Hanf und Wein hervor. Das Departement ist sehr reich an Silber- und Bleibergwerken und der Bergbau nächst dem Sardellenfang der wichtigste Gewerbszweig. Außerdem liefert die Industrie noch Tuch, Leinwand, Riemen, Leder, Papier, Del, Wachs, Seife u.

Quimper, 13159 Einw., Hauptstadt des Departements am Zusammenfluß des Odet und des Steir, 14 Kilom. vom Weltmeer, hat 3 große Töpfereien, mehrere Gerbereien; betreibt Handel mit Tuch, Leinwand, Hüten, Kupfer-, Blech- und Zinnwaren u.; 2 Jahrmärkte und Monatsmärkte.

Douarnenez, 7180 Einw., Seestadt, treibt bedeutenden Fischfang und Küstenhandel; Schiffswerfte.

Brest, 66272 Einw., große, befestigte Seestadt, am Nordufer einer vom Ocean gebildeten Rade, mit dem schönsten und sichersten Hafen in Europa, treibt starken Fischfang, besonders Sardellen und Matrelen; fabricirt wasserdichte Leinwand; treibt Handel mit Weizen, Hafer, Wein, Branntwein und Bier. Handelsgericht, Handelskammer.

Vandernau, 7717 Einw., am Flusse gleichen Namens; Hafen; fabricirt viel und gutes Leder, Kerzen, Hüte, Papier; Wagenbau, Flachspinnerei; Handel mit allerlei Leinwand, rohem und weißem Zwirn, Eisen, Wein, Branntwein, Beinischwarz zum Düngen. Lambézellec, 11635 Einw., fabricirt Kalk, Backsteine und Ziegel, Chocolate, Seile, Mineralwasser, Kerzen, Dünger; eine mechanische Holzschneidemühle; Granitsteinbrüche. Guipavas, 6641 Einw. Plouguerneau, 5778 Einw. Crozon, 8929 Einw., an der Küste; Hafen; Sardellenfang.

Morlaix, 14359 Einw., gutgebaute Seestadt, 10 Kilom. vom Meere und 517 Kilom. von Paris, liegt an zwei Hügelrücken, am Zusammenfluß des Jacot und des Offen. Befestigter Hafen. Entrepôt ausländischer Waaren; bedeutender Handel mit Getreide, Butter, Oelfamen, gesalzenem Schweinefleisch, Talg, sehr guten Kerzen, Honig, Wachs, gegerbtem und grünem Leder, Pferden, rohem und weißem Garn, Papier für Frankreich und das Ausland, Blei und Bleiglianz; Staats-Tabakmanufaktur. Handelsgericht, Handelskammer.

St. Pol de Léon, 6741 Einw. Leinwandfabrication; Handel mit Hanf, Lein, Leinwand, Wachs, Honig, Pferden und Rindvieh. Quimperlé, 6253 Einw., kleine Stadt, 512 Kilom. von Paris, mitten zwischen hohen Bergen am Zusammenfluß der Insole und der Elle; lebhafter Hafen. Fabrication von Essig und Maschinenpapier; Handel mit Getreide, Holz, Vieh, Honig, Wachs, Leder. Plougastel-Daoulas, 6315 Einw.; fabricirt Leinwand. Einfuhr von Getreide und Mehl, Ausfuhr von Wein und Fabricaten. Küstenhandel; kleiner Hafen. Briec, 5592 Einw.

#### 40. Departement Vendée.

670350 Hekt., 401446 Einw., liegt theils im Strombecken der Loire theils wird es von mehreren Küstenflüssen bewässert. Das Departement wird in drei Gebiete getheilt: das „Marais“ ist entweder sandig und nur künstlich urbar gemacht oder von Morästen bedeckt, und sehr salzreich; das „Bocage“ schließt ebenfalls unfruchtbare Heiden ein, ist jedoch gut bewässert, erzeugt ziemlich gute Weine, Obst und Gemüse; die „Plaine“ ist das frucht-



barste Gebiet, trägt alle Getreidearten, aber nur mittelmäßige Weine. Die Industrie ist unbedeutend, nur der Fischfang, die Verwandlung des Seegrases in Pottasche, die Fabrikation von Hausleinwand und einigen groben Wollstoffen sind zu erwähnen.

La Roche sur Yon, 8841 Einw., 290 Kilometer von Paris (früher Bourbon Vendée, dann Napoléon Vendée), gut angelegt, doch wenig bebldert, zu entlegen von einer größeren Stadt und einem schiffbaren Fluß, um zu gedeihen. Eisenbahnstation.

Fontenay le Comte, 7660 Einw., an den beiden Ufern der hier schiffbaren Vendée, 452 Kilom. von Paris; 5 Jahrmärkte; fabricirt Leinwand und grobes Tuch; Bierbrauerei, Gerberei; Handel mit Bau- und Brennholz, Seilen und Holzkohlen, Wein- und Südprodukten. Luçon, 6062 Einw., am Kanal gleichen Namens; Porzellanfabrikation; Küstenhandel. Les Sables d'Olonne, 8292 Einw., 463 Kilom. von Paris; Handelshafen; Staats-hydrographische Schule; Fisch- und Sardellenfang; Küstenhandel, führt Bordeauxweine, Colonialprodukte, Beinschwarz, Raffinerieabfälle und Stockfischeier ein, Sardellen, Holz, Salz, Getreide und Landesprodukte aus. Eisenbahnstation.

Noirmoutier, 6347 Einw., liegt auf einer Insel, die zur Zeit der Ebbe mit dem Festland verbunden ist; baut Weizen, Bohnen und Senf; gute Weiden; fabricirt Pottasche aus Seegras; Austernfang; starke Salzausfuhr; Küstenhandel. Ausfuhr von Getreide, Mehlfabrikaten; Einfuhr von Holz, Baumaterialien, Fabrikaten.

#### 41. Departement Sèvres.

599988 Hekt., 331243 Einw., liegt im Strombecken der Loire, Sèvre-Nantaise und Charente und wird von vielen kleinen Flüssen bewässert; eine Kette von Hochebenen theilt das Gebiet in den gebirgigen Theil, „die Gâtine“, und einen flachen, „die Ebene“. Der Boden ist größtentheils fruchtbar, die Landwirthschaft aber nicht weit vorgerückt; sie bringt Getreide, Wein und Futter in Ueberfluß hervor. Die Bergwerke sind nicht reichhaltig; die Industrie, deren bedeutendste Zweige Branntweinbrennerei, Handschuhfabrikation und Gerberei sind, nicht entwickelt.

Niort, 21344 Einw., an der Sèvre-Nantaise, 411 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 5 Jahrmärkte; zahlreiche Loh-, Weiß- und Sämisgebereien; fabricirt Riemen, Castorhandschuhe, Del, Strumpfwaren, Stärke; große Getreidemühlen, eingemachte Angelika, Wachs; Färberei, Wollspinnerei; Handel mit Vieh, Wolle, Schaf- und Pferdehäuten und den Landesprodukten.

Parthenay, alte, ehemals besetzte Stadt, 357 Kilom. von Paris, 4778 Einw.; fabricirt Tuch, Droguet, Sarsche, Calmud, Leder, Riemen; große Mehlmühlen; Vieh- und Getreidehandel.

#### 42. Departement Bienne.

697037 Hekt., 320598 Einw., besteht aus einer weiten Hochebene, die von der Bienne und ihrem Nebenflusse, dem Clam, durchflossen wird, aus niederen Ebenen, kleinen Thälern im Osten und einigen Hügeln im Süden, bringt hinlänglich Getreide und Wein im Ueberfluß hervor, wovon wohl ein

Dritttheil ausgeführt wird. Die Industrie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Verarbeitung des Eisens. Die bedeutendsten Bodenprodukte sind Viehfutter, Honig, Wachs und Kastanien.

Boitiers, 30036 Einw., am Clain, 338 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 6 Jahrmärkte; fabricirt Tuch, wollene und baumwollene Decken, Stärke, Essig, Liqueure, Farben, Porzellan, Fayence, Töpferwaaren, Körbe und anderes Flechtwerk, Glascheiben; Baumwoll-, Seiden- und Wollspinnereien, Walkmühlen, Bierbrauerei, Gerberei; starker Handel mit Klee- und anderen Samen, Wolle, Wein, Korn, Lein, Honig, Leder, Schaafwolle, Gänsefedern und Häuten.

Châteleraut, 15606 Einw., an der schiffbaren Vienne, 350 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; fabricirt blanke Waffen, Messer, Spitzen, Mühlesteine, Leder; Wachs- und Leinwandbleichen, Buchdruckerei; starker Handel mit Wein, Branntwein, Futterfasern, Holzstäben, Salz, Schiefer, Eisen zc.

Loudun, 4493 Einw., 330 Kilom. von Paris; 7 Jahrmärkte; Salpeterfabrik; Handel mit Samen aller Art, Ruß- und Leinöl, Hanf, Wolle, Wein, Branntwein, groben Spitzen. Weinbau. Montmorillon, 5010 Einw., 388 Kilom. von Paris; berühmte Papierfabrik; Leinwandbleichen, Gerberei, geschätzter Zwieback und Makaronen; Buchdruckerei. Viehhandel und Handel mit den Landesprodukten.

#### 43. Departement Indre & Loire.

611370 Hekt., 317027 Einw., liegt im Stromgebiet der Loire.

Tours, 43368 Einw., Hauptstadt des Departements, sehr alte und reiche Stadt an der Loire, 236 Kilom. von Paris; 3 Jahrmärkte; fabricirt Seidenstoffe, Tuch, Teppiche, Bänder, Ziegenwolldecken, Stärke, Wachs- und Stearinkerzen, Fayence, broncirtes Porzellan, Bleiweiß, Blei, Glätte, Gemische Produkte, Honig, Del, Mineralpech; Senf, Essig, Nudeln, alle Arten Canebas; Woll-, Hanf-, Baumwoll- und Leinspinnereien, Posamenterie, Woll- und Seidenfärberei; 4 Buchdruckereien; Lohgerberei. Bedeutender Handel mit Branntwein, Wein des Departements, Hanf und den eigenen Erzeugnissen. Entrepôt für Hanf und allerlei Waaren. Handelskammer, Handelsgericht. Bahnstation.

Ambouise, alte Stadt an der Loire und Masse; 6 Jahrmärkte; 4216 Einw.; fabricirt Tuch, Stamin, sehr geschätzten Stahl, Feilen, Raspeln, Feileisen, Bügeleisen und Nähadeln, Teppiche, Wolldecken; Handel mit Wein und den eigenen Produkten. Chinon, 6553 Einw., an der Vienne, 279 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; fabricirt Tuch, Senf und Chocolate; baut Korn, guten Wein, viel Obst, besonders Pflaumen; bedeutender Handel mit getrockneten Früchten, zumal Pflaumen. Loches, 4964 Einw., 249 Kilom. von Paris; fabricirt Leinwand, grobe Tuche, Papier, Leder, Stricke; Wollspinnerei, Färberei; Handel mit Wein, Wolle, Holz und Rindvieh.

#### 44. Departement Indre.

679530 Hekt., 277693 Einw., hat viele sumfige, morastige Strecken, am rechten Ufer der Indre, mit ungesunder, während der Sommerzeit geradezu verderblicher Luft; das übrige Terrain ist meist sandig, trägt aber reichlich

Getreide und mittelmäßigen Wein; die Landwirthschaft ist besonders in der Schafzucht und der Mästung von Gänsen und Truthühnern sehr entwickelt; die Tuch- und Eisenerzeugung steht an der Spitze der Industrie; zunächst sind Papier-, Baumwollstoff- und Hutfabriken, Baumwoll-, Woll- und Lein-spinnereien, dann Lohgerbereien, Töpfereien, Ziegelbrennereien zc. zu erwähnen.

Châteauroux, 18670 Einw., in einer großen Ebene, am Indre gelegen, Hauptstadt des Departements, 257 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; fabricirt Tuche, Leder und Riemen; Wollspinnerei.

Buzancais, 4906 Einw.; fabricirt Ziegel, Mehl; Wollspinnerei; bedeutender Handel mit Wolle; Eisenhütten und Hoehöfen. Le Blanc, 5709 Einw., kleine an der Creuze gelegene Stadt, 293 Kilom. von Paris; 7 Jahrmärkte; fabricirt Tuch und Leinwand; Wollspinnerei, Gerberei, Buchdruckerei. Handel mit Holz, Eisen und Fischen. Argenton, 5275 Einw., an der Creuze; Tuchmanufaktur, Pfeisenthonfabrication. La Châtre, 4928 Einw., hübsche, zum Theil am Indre gelegene Stadt, 291 Kilom. von Paris; bedeutender Kastanienmarkt; fabricirt Riemen, Kerzen, Ziegel; Leinwandbleicherei, Gerberei. Issoudin, 14230 Einw., alte hübsche Stadt an der Theols, 233 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation. Leinwandbleichen, Tuchsabrit; Handel mit Wolle, Wein und Getreide; bedeutender Markt für Weizen.

#### 45. Departement Cher.

719934 Hekt., 335392 Einw., mit einförmigem, wenig durch Hügel unterbrochenem Terrain, von dem ein Drittheil in hohem Grade fruchtbar, liefert vor Allem sehr viel Holz. Hornvieh- und Schafzucht, sowie der Bau weißer Weine, die unter dem Namen „Chabli“ vortheilhaft bekannt, und die Eisenhütten sind die Haupterwerbsquellen. Die Landwirthschaft ist wenig vorgeschritten, und der natürliche Reichthum des Bodens wird wenig ausgebeutet.

Bourges, 31312 Einw., Hauptstadt des Departements, am Abhange eines Weinbergs, umgeben von einer großen Ebene, am Zusammenfluß des Auron mit der Yèvre, 338 Kilom. von Paris; 10 Märkte; fabricirt Leinwand, Eisendraht, Kerzen, Strumpfwaren, Wachseleinwand; sehr lebhafter Handel mit Getreide, Geflügel, Wein, Obst, Wolle, Holz, Hanf, Eisen. Bourges ist sehr alt, als die Römer es eroberten, war es unter dem Namen Avaricum die bedeutendste Stadt der Bituriges-Cubi.

Bierzon-Ville, am Zusammenfluß der Yèvre und des Cher, 8296 Einw., Eisenbahnstation; Flußschiffbau; fabricirt Leinen-, Wollen- und Seidenwaren; Kanonengießerei, Gerberei, Porzellanmanufaktur. Bierzon-Village, 3716 Einw., am Cher und der Eure, hat Eisenhütten und Hoehöfen, erzeugt Stahl, Eisen; Fayence- und Töpfereimanufaktur. St. Amand-Mont-Rond, 8221 Einw., hübsche, kleine Stadt, am Zusammenfluß der Marmande und des Cher, 265 Kilom. von Paris, treibt starken Handel mit Vieh, Eisen, Hanf, Kastanien, Ziegenellen.

Méhun sur Yèvre, 6501 Einw. Haus- und Packleinwandweberei, Gerberei, Porzellanfabrication. Dun le Roi, 5093 Einw., am Auron. Eisengruben.



## 46. Departement Nièvre.

681656 Hekt., 339917 Einw., liegt im Strombeden der Loire und der Seine, ist hoch und bergig und nur in einigen Theilen fruchtbar, bringt Wein in Menge, Getreide nicht in hinreichender Quantität hervor. Holz, Steinkohlen und Eisen sind die bedeutendsten Produkte; die Eisenindustrie beschäftigt 14000 bis 16000 Arbeiter. Vorzügliche Fayence-, Töpferei-, Leinwandfabrikation sind zu erwähnen.

Nevers, 22276 Einw., Hauptstadt des Departements, an der Loire, 234 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; Kanonengießerei des Staats; Kupferschmelzhütten; fabricirt landwirthschaftliche Instrumente und andere Eisengeräthe, Seife, Violinsaiten, Strumpfwirkerartikel, chemische Produkte, Tuch, Leinwand, Porzellan, Fayence, Emaille; Gerberei, Brauerei, 2 Buchdruckereien.

Fourchambault, 6054 Einw., Eisenhütte mit 12 Hohöfen und mehreren Dampfmaschinen. Clamecy, 5381 Einw., am Zusammenfluß des Beubrain mit der Yonne, 709 Kilom. von Paris; fabricirt grobe Tuche; Walkmühlen, Gerbereien, 2 Buchdruckereien; beträchtlicher Holzhandel. Cosne, 6210 Einw., an der Ronain, 183 Kilom. von Paris, 7 Jahrmärkte; fabricirt Nägel, Anker von stärkstem Kaliber, Messer, Dampfschiffbäume; Eisen-, Wein- und Korn-Entrepôt.

## 47. Departement Allier.

730837 Hekt., 390812 Einw., von dem Allier bewässert, welcher es von Süden nach Osten durchschneidet, hat mehrere berühmte Mineralquellen, Steinkohlen- und Eisenbergwerke, mästet viel Schlachtwieh, züchtet starke Pferde, versieht Paris mit den schönsten Fischen, liefert der Schifffahrt Salz, kultivirt auch mehrere Industriezweige, so die Verarbeitung seines Stahls zu Messern, seiner Seide zu Borten, seiner Sandsteine zu Mühsteinen, seiner Erdbarten zu Fayence. Die Landwirthschaft hat bedeutende Fortschritte gemacht, der Boden liefert Korn und Wein in großer Menge.

Moulins, 20385 Einw., Hauptstadt des Departements, am Allier, 288 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; Woll- und Baumwollspinnerei, Messerschmieden, Seidenweberei, Lohgerbereien.

Gannat, 5745 Einw., 342 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; starker Handel mit Korn und Wein; Alaungruben. Cusset, 6279 Einw.; bedeutende Papierfabrikation. Vichy, 6028 Einw., am Allier; berühmter Badeort. Montluçon, alte Stadt am Cher, 314 Kilom. von Paris; Glas- und Spiegelfabrikation: Hohöfen; fabricirt chemische Produkte; 21247 Einwohner. Commentry, 11698 Einw., Steinkohlengruben, Eisenhammer; bedeutende Spiegelfabrikation. Montbicaq, 5462 Einw.

## 48. Departement Creuse.

556830 Hekt., 274663 Einw., eines der ärmsten von ganz Frankreich, baut keinen Wein, hat dünnen gebirgigen Boden und keine metallreichen Berge; die Bevölkerung ist denn gezwungen, in andere Departements auszuwandern; der zehnte Theil der Bewohner, welche mehr Roggen- als Weizenbrod, wenig

gegohrene Getränke als Ersatz für den Wein verzehren, sucht anderswo Erwerb. In dem Departement wird die Weberei sehr geschätzter Teppiche, die Umwandlung der Lumpen zu Papier, die Baum- und Schafwollspinnerei bei sehr niederm Tagelohn betrieben; außerdem finden sich noch einige Gerbereien, Glasbrennereien und Hutfabriken.

Guéret, 5725 Einw., Hauptstadt des Departements, kleine, am Abhange eines Felsens gelegene Stadt, 345 Kilom. von Paris, hat fast gar keine Industrie, betreibt aber starken Viehhandel: 13 Märkte.

Aubusson, 6427 Einw., an der Creuse, alte Stadt in einer Bergschlucht, 376 Kilom. von Paris; verarbeitet berühmte Teppiche, auch grobe Tücher; die Stadt ist zugleich der Stapelplatz von Limoges und Clermont. 8 Jahrmärkte. Handel mit Salz und den eigenen Produkten.

#### 49. Departement Charente Inférieure.

682569 Hekt., 465653 Einw., ist im östlichen Theile, wo es aus mäßigen Hochebenen und Flächen besteht, sehr gesund, allein an der Meeresküste, welche gutes Salz liefert, durch die Ausdünstungen der Moräste äußerst schädlich. Der Boden ist überall vortrefflich, liefert reichlichst Getreide und Wein, letzteren aber von wenig geschätzter Qualität und hat gute Weiden. Der Stöckfischfang und der Küstenhandel ist bedeutend und von einer großen Anzahl Rheden und Häfen begünstigt.

La Rochelle, 19506 Einw., Hauptstadt des Departements, großer, schöner und besetzter Seeplatz, für den Handel sehr vortheilhaft situiert, mit bedeutendem Hafen, 473 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; bedeutender Markt für Rindvieh, Pferde, Geflügel, Leinwand, Kattun, Bijouterien, Spitzen, Glas-, Kupfer-, Blech- und Eisenwaaren.

St Georges d'Oleron, 5255 Einw.; Essigfabrikation; Handel mit Branntwein, Salz, Weinstein, Weingeist und Korn. Rochefort, schöne, große, besetzte Seestadt an der Charente, 28299 Einw., 468 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation, mit 2 Häfen; 3 Jahrmärkte, treibt starken Küstenhandel, hat Seefischsalzereien, eine Glasfabrik, eine Eisen- und Kupferhütte. Saintes, 12347 Einw., sehr alte Stadt, 464 Kilom. von Paris; Bierbrauerei, Weinstein-, Fayence- und Töpferwaarenfabrikation; Handel mit Getreide, Branntwein, Alkohol, Leder, Tuch, Metallen.

St. Jean d'Angely, 6812 Einw., alte, an der Boutonne gelegene Stadt, 438 Kilom. von Paris; Metallgießerei und Wollweberei; Handel mit Branntwein, Bauholz, Wein, Getreide, Trüffelamen, Futterklee, Lein, Raps, Gyps und Quincaillerien.

#### 50. Departement Charente.

594238 Hekt., 367520 Einw., ist im Nordosten von hohen Hügeln durchschnitten, hat im Südwesten minder beträchtliche Anhöhen und Hochebenen; es wird außer der Charente von 9 Flüssen bewässert, hat viele unfruchtbare Strecken und liefert auf dem kleinen bebauten Theil seines Bodens Getreide, mittelmäßige zu „Cognac“ verwendete Weine, ernährt über 30000 Stück Rindvieh, welches zur Mastung auf den Weiden des Departements eingeführt wird. Die Industrie beschränkt sich auf die Verarbeitung des Erzes, die Pa-



pierfabrikation, Loh- und Weißgerberei, Korkpfropfenbereitung, Fabrikation von Tuch, Leinwand &c.

Angoulême, Hauptstadt des Departements, auf einem Felsen an der Charente, 443 Kilom. von Paris, 25928 Einw., Eisenbahnstation. In der Vorstadt l'Houmeau bedeutende Papier-, Tapence- und Wollfabrikation, Rafinerie und Handel mit diesen Produkten. Lebhafter Hafen.

Cognac, 13677 Einw., alte Stadt an der Charente, 485 Kilom. von Paris, producirt in großartigen Etablissements den berühmten nach ihr benannten Brantwein und treibt damit ausgebreiteten Handel. Eisenhämmer und Hohöfen. Jarnac, 4691 Einw., Stadt an beiden Ufern der Charente, Hafen; Handel mit Cognac, Eisenblech und Zinnwaaren, Papier, grober Leinwand, groben Tüchen und Wein.

### 51. Departement Haute Vienne.

551658 Hekt., 322447 Einw., liegt in den Strombeden der Loire, der Charente und der Garonne und ist größtentheils gebirgig; der Boden, welcher im Allgemeinen wenig fruchtbar, liefert wenig Wein und Getreide, doch Kastanien, Kartoffeln und Obst, welches zu Eider verwendet wird. Die Berge enthalten wenig Eisen, doch viel gute Thonerde, zumal Kaolin. Außer Porzellan und Töpferwaaren werden in dem Departement Papier, grobe Tücher, Eisenartikel und Wollstoffe fabricirt; eine große Anzahl Arbeiter geht nach Paris, in die anderen Departements oder in die Fremde.

Limoges, 55134 Einw., Hauptstadt des Departements, 371 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 18 Jahr- und Monatsmärkte; fabricirt Porzellan, Flanell, Handschuhe, Droguets, Papier und Packpapier, Holzschuhe, allerlei Wollzeuge; Hohöfen, Nägel- und Messerschmieden, Bierbrauereien, Ziegel- und Brantweinbrennereien, Gerberei, Wachsbleichen; starker Handel mit Kastanien, Getreide und sonstigen Landesprodukten. Die Stadt ist sehr alt (das Lemovices Cäsars), auf dem Gipfel und am Abhange eines Felsens erbaut, an dem die Vienne vorbei strömt.

St. Leonard, 6011 Einw., 1 Jahr- und 12 Monatsmärkte; Kupferhammer, Wollspinnerei, Gerberei, Porzellanmanufaktur, Baumschule; Fabrikation von Wollstoffen, Papier, Bändern, Wachskerzen. Rochechouart, 4159 Einw., 415 Kilom. von Paris. 12 Märkte; Porzellanmanufaktur, Glas- und Ziegelbrennereien, Del- und Essigfabriken, Buchdruckerei.

St. Junien, 7442 Einw.; 1 Jahr- und 12 Monatsmärkte; Pferde-, Bienen- und Maulthierzucht. St. Yrieix, 417 Kilom. von Paris; 7 Jahresmärkte; fabricirt Kaolin und Petunze, Spieglas; Porzellanmanufaktur, Leinwandfabrikation, große Mahlmühlen, Hohöfen und Eisenhütten, Gerberei, Bierbrauerei; Landesprodukten- und Viehhandel. Im Kaolinbergwerk vortrefflicher Porzellanthon.

### 52. Departement Corrèze.

586609 Hekt., 302746 Einw., ist sehr gebirgig, hat wenig Land- und Wasserstraßen und darum geringe Handelsbätigkeit; dagegen besitzt es vortreffliche Weiden, auf welchen viele Tausend Ochsen, die es im Sommer nach Paris sendet, gemästet werden; fruchtbare Rußbäume, welche für viele De-

partements Rußöl liefern; auch versieht es die Seestädte mit eingesalzenem Schweinefleisch. Der nordöstliche Theil ist gebirgig, der südwestliche, welcher das „Pays-bas“ genannt wird, fruchtbar an Wein und Getreide, von einer ärmlichen Bevölkerung bewohnt, deren Industrie noch wenig vorgeschritten. Die bedeutendsten industriellen Anstalten sind: eine Baumwollspinnerei in Brives, eine Eisenhütte in La Grenerie und die Ausbeutung eines Steinkohlenbergwerks in Lapeau. Auch ist noch eine kleine Anzahl Papierfabriken, Brauereien, Gerbereien, Glas- und Ziegelbrennereien und Manufakturen für Schafwollzeuge zu erwähnen.

Tulle, 13681 Einw., alte Stadt, 480 Kilom. von Paris; Staats-Waffenmanufaktur, mehrere Papierfabriken, Schafwollwebereien, Gerbereien, Raffinerieen; treibt starken Handel mit Rußöl und guten Pferden.

Brive, 10765 Einw., am Corrèze, 477 Kilom. von Paris; Baumwollspinnerei, Wachsbleicherei, Wachskerzenfabrikation, bedeutende Schiefer- und Mühlsteinbrüche; Handel mit Trüffeln, getrüffeltem Truthühnern, Senf, Kastanien, Schafwolle, Wein, Rußöl, Rindvieh und Schweinen. Die Stadt liegt inmitten von Wiesen, Obst- und Gemüsegärten zwischen Weinhängeln auf der einen und Waldhängeln auf der andern Seite.

### 53. Departement Puy de Dôme.

795051 Hekt., 566463 Einw., liegt größtentheils im Strombeden der Loire, ist hoch und bergig, im Westen von der Dore-Bergkette, im Osten von der des Forez durchschnitten, hat im Allgemeinen fruchtbaren Boden, welcher trotz der geringen Entwidlung des Landbau's reichlich Korn und Wein hervorbringt, gute Weiden, schönes Hornvieh, Schafe in Menge, doch von wenig guter Rasse, kleine aber satteltüchtige Pferde, und mehrere Steinbrüche, welche Marmor, Granit, Mühlsteine zc. liefern. Die Gewerbe sind nur in einigen Gegenden lebhaft. Die wichtigsten Zweige sind: Messer-, Papier-, Leinwand-, Bänder- und Spitzenfabrikation.

Clermont, 37357 Einw., Hauptstadt des Departements, an dem Védat, 382 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 4 Jahrmärkte; fabricirt Gemüscheprodukte, Seide, emailirte Lava-Artikel, Leder, Branntwein, Liqueure, Salpeter, Wachs, eingemachte und eingelegte Früchte, Chocolate, Kartoffel-Mehl, Kerzen, Messer; 3 Buchdruckereien; starker Handel mit Wein, Getreide, Leder, Leinwand, Hanf, Zwirn und Lumpen. Stapelplatz zwischen Bordeaux und Lyon, Paris und dem südlichen Frankreich.

Ambert, 7625 Einw., am rechten Ufer der Dore, 441 Kilom. von Paris; 5 Jahrmärkte; fabricirt die besten Aubergner Käse, Papier, Schnüre, wollene und seidene Bänder; Wollspinnerei, Färberei, Buchdruckerei. Handel mit Stamin und Leinwand. Issoire, 5876 Einw., alte Stadt, 417 Kilom. von Paris; Branntweinbrennerei; fabricirt Rußöl; starker Handel mit Hanf, Äpfeln und den eigenen Produkten. Riom, 10770 Einw., 367 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; fabricirt Plüsch, Del, Branntwein, Messer, Kartoffelmehl, Riemen; Hanfweberei mit Maschinen, viele Gerbereien, Schneidemühlen mit Maschinen. Handel mit Getreide, Mehl, Wein, Rußöl, Wachs, Hanf, Leinwand, Leder.

Thiers, 16635 Einw., an der Durole, 385 Kilom. von Paris, Fa-



britation und Handel mit groben und feinen Messern aller Art, geschätzten Kerzen, Papier, Leder, Eisen, Kupfer- und Messinggeräthen. Saint-Rémy, 5100 Einwohner.

#### 54. Departement Cantal.

574147 Hekt., 231867 Einw., von dem mächtigen Cantalgebirge und seinen mehrfachen Verzweigungen durchzogen und den vielen auf demselben entspringenden Flüssen bewässert, ernährt zahlreiche Rinderherden, Ochsen, welche nach allen Gegenden Frankreichs versendet werden, Schafe und Ziegen, mit deren Häuten bedeutender Handel getrieben wird. Am fruchtbarsten ist die Ebene Planèze, auf welcher man den Kornbedarf des Departements erntet. Der Ackerbau liefert hauptsächlich Roggen und Buchweizen, die Hauptnahrungsmittel des Departements. Ferner wird Wein, Hanf, Kartoffeln, Obst verschiedener Art, besonders Kastanien und ziemlich mittelmäßiger Wein hervorgebracht. Die Verfertigung von Kesseln und anderen kupfernen Küchengeräthen, die Fabrication von Papier und Spizen, Holz- und Glasartikeln sind die einzigen Gewerbszweige. Viele Bewohner wandern auch nach Paris aus oder nach Spanien oder Holland, wo sie als Kesselschmiedes Erwerb suchen.

Murillac, 11098 Einw., Hauptstadt des Departements, an der Jourdanne, 554 Kilom. von Paris; fabricirt Spizen, Blondes, Kessel und Küchengeräthe; treibt starken Handel mit Käse, Pferden und Rindvieh. In der Nähe die Experimentalmeierei La Peyrouffe.

Saint Flour, 5037 Einw., auf dem Gipfel eines Basalt-Felsens gelegen, an der Vèze, 484 Kilom. von Paris; 1 Jahr-, 9 andere Märkte; fabricirt ordinäres Tuch und Leinwand, Töpferwaaren, Leim- und Färber-Moos.

#### 55. Departement Gironde.

974032 Hekt., 705149 Einw., hat dürres Haideland, welches sich bis an die Ufer der Garonne und bis an die sandigen Dünen erstreckt; zwischen der Garonne und der Dordogne jedoch Gegenden von der mannigfaltigsten Schönheit. Das Departement besitzt mehrere große Werkstätten, ausgebreiteten Handel und wichtigen Ackerbau. Die in den Haiden gelegenen Städte sind arm und unbedeutend, während an den Ufern der Garonne (Gironde) sich üppige Weinhügel hinziehen. Der Haupthandelszweig ist die Ausfuhr von Wein, Cognac und Armagnacbranntwein. Das Departement besitzt große Werften zum Bau von Handelsschiffen, Seilfabriken, Werkstätten zur Bereitung von Nahrungsmitteln für Seefahrer, Terpentin-, Theer- und Harzfabriken, Zuderfabriken; Gerbereien, Töpfereien, Glas-, Ziegel-, Fayence-Manufacturen, Webereien und Sennereien.

Bordeaux, 194055 Einw., Hauptst. d. Dep., alte, große, reiche Seestadt, Eisenbahnstation, in einer sehr vortheilhaften Lage am linken Ufer der Garonne, die hier ein Becken bildet, in welches selbst Fregatten einlaufen können, durch den Canal von Languedoc mit dem Mittelmeere in Verbindung, 561 Kilom. von Paris; besitzt ein Entrepôt, rüstet und versendet Schiffe für Amerika, Afrika und Indien, treibt lebhaften Handel mit Korn, Mehl, Wein, Branntwein, Obst zc. Es ist nicht nur Handelsmittelpunkt für das Departement,

sondern auch für einen großen Theil Mittel- und Südfrankreichs. Unter den Ausfuhrartikeln steht der Wein obenan, dann Weingeist und Brantwein, Fische, Früchte, Manufakturwaaren aller Art, die besonders nach Amerika und den Colonieen gehen. Eingeführt werden hauptsächlich Colonialwaaren, Zuder, Holz, Getreide, Häute aus Südamerika, Guano zc.

Bégles, 5547 Einw.; Leinsfabrication; Handel mit Wein. Caudéran, 5119 Einw.; fabricirt Weinstein und Weinsäure, Metall-Kapseln zum Verstopfen, Brennglas, chemische Produkte, wasserdichte Gewebe; Glodengießerei.

Blaye, 4478 Einw., alte befestigte Seestadt in günstiger Lage, 542 Kilom. von Paris; 4 Jahrmärkte für kurze Waaren, Möbel, Hausgeräthe, Eisenartikel, Ackerbauinstrumente; Schiffbau; Ausfuhr von Wein, Brantwein, Del, Äpfeln, Nüssen, Bau-, Stab- und Schiffsbauholz.

Libourne, 14960 Einw., alte, schön gelegene Stadt an dem Zusammenfluß des Isle, mit der Dordogne, 545 Kilom. von Paris; der Hafen von bedeutender Ausdehnung. Die Stadt ist das Salz- und Handelsentrepôt für alle im Flußgebiete der Dordogne liegenden Departements; fabricirt kleine Zeuge, Nägel, Seile, Möbel, besonders Glas und Kuntelrübenzuder. Handel mit Wein, Brantwein, Rindvieh und Mehl; sehr bedeutender Rüsthandel und Handel mit dem Ausland. Die Umgegend ist fruchtbar an Korn und guten Weinen.

#### 56. Departement Dordogne.

918256 Hekt., 480141 Einw., wird von der Dordogne, der Isle, der Dronne, der Vézère und ungefähr 1400 kleineren Flüssen und Bächen bewässert. Mit Ausnahme der beiden Thäler der Isle und der Dordogne wird es nach allen Richtungen von einer Hügelkette durchschnitten. Der Boden ist wenig fruchtbar und ernährt nur mittelst der Kastanien die Bewohner; doch kommen mehr als die Hälfte der hier gebauten Weine in den Handel oder werden zur Ausfuhr in Brantwein verwandelt. Der weiße Wein von Bergerac ist berühmt. Das Departement ist reich an Mineralien.

Perigueux, 21864 Einw., sehr alte, in einem von dem Isle bewässerten Thale gelegene Stadt, 477 Kilom. von Paris; hat noch einige Ueberreste aus der Zeit der Römer, die sie Bejunna nannten. Perigueux ist berühmt durch Trüffeln, Truthühner, Trüffelpasteten, Liqueure und Papier; fabricirt Wollstoffe und einige andere Produkte.

Bergerac, 11699 Einw., hübsche Stadt, in einer fruchtbaren Ebene am rechten Ufer der Dordogne gelegen, 542 Kilom. von Paris; 4 Jahrmärkte; fabricirt Kalk, Kerzen, Tischzeug, Gyps, Brantwein, und beschäftigt in den umliegenden Eisenhütten und Papierfabriken eine große Anzahl Arbeiter. Starke Handel mit Wein, Korn, Trüffeln, Stab- und Reißholz.

Sarlat, 6255 Einw., sehr alte Stadt, 536 Kilom. von Paris; 4 Jahrmärkte; fabricirt Papier, Rußöl, Umboße, Liqueure; Handel mit Rußöl, Trüffeln erster Qualität, Rindvieh, Wachholderbeeren, Wein, Brantwein; Bergbau auf Eisen und Kupfer, Braunstein und Welterde; Stein- und Braunkohlengruben.

## 57. Departement Lot &amp; Garonne.

535396 Hekt., 319289 Einw., im Strombeden der beiden Flüsse, nach denen es benannt, ist sehr fruchtbar, hat jedoch weite unbebaubare Sandstrecken; es bringt reichlich Korn und besonders Weine hervor, welche sehr stark, dick und berauschend sind und zur Mischung mit anderen von geringerer Qualität verwendet werden. Der Hanf erreicht hier eine außerordentliche Höhe und wird sehr geschätzt. Der Tabak ist der beste von den einheimischen. Das Klima ist gemäht, der Himmel heiter, die Luft gesund. Außer der Staats-Tabakfabrik zählt das Departement noch viele große Manufakturen, zahlreiche Branntweimbrennereien, Gerbereien, Wollspinnereien, Glas-, Fayence- und Topfbrennereien.

Agen, 18887 Einw., Hauptstadt des Departements, an der Garonne, 611 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; baut Getreide, Wein, gute Pflaumen; fabricirt Leder, Segeltuch, Leinwand, Rattune, Kerzen, Käse („Auvignater-Käse“ genannt); Färberei, 3 Buchdruckereien. Handelsentrepôt zwischen Bordeaux und Toulouse; bedeutender Handel mit Mehl, Branntwein und den eigenen Produkten.

Marmande, 8513 Einw., am rechten Ufer der Garonne, 632 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 4 Jahr- und 12 Monatsmärkte; baut weiße, angenehme Liqueurweine, Korn, Hanf, Pflaumen; große Branntwein- und Alkoholbrennereien; fabricirt Wollgespinnte, Tuch, Leinwand, Zwillich, Lein- und Rapsöl; Färberei, Gerberei, Seilerei; Hauptentrepôt und Einschiffungshafen der Weine und Branntweine des Departements. Lebhafter Hafen.

Tonneins, 8275 Einw., Stadt rechts an der Garonne; 6 Märkte; fabricirt Seile, Stricke, Leder; Staats-Tabakmanufaktur und Tabakmagazin; Handel mit Hanf, getrockneten Pflaumen und den eigenen Produkten.

Nérac, 7919 Einw., Stadt an der Vaise, 649 Kilom. von Paris; 7 Jahrmärkte; fabricirt viel Stärke, Schiffszwieback, Maßgefäße, Droguets, Korn; Wollspinnerei und Wollkämmerei; Handel mit Leinwand, Hanf, Lein, Korn und den eigenen Produkten. Villeneuve, 13681 Einw., 581 Kilom. von Paris; 9 Märkte; fabricirt Leinwand, Fayence, Riemen, Feuerzeugartikel; Gerberei, Ziegel- und Kalkbrennerei, Buchdruckerei; Korn-, Wein- und Pflaumenhandel.

## 58. Departement Lot.

521174 Hekt., 281404 Einw., im Stromgebiet der Garonne, wird von dem Lot, der Dordogne, dem Cère und der Selle bewässert, ist größtentheils gebirgig, reich an fruchtbaren Thälern, welche Hanf, Obstbäume, Tabak, Getreide und Wein hervorbringen; die Getreidemühlen sind die wichtigsten Werkstätten des Departements; außer ihnen sind Ziegel- und Kalkbrennereien, Töpferereien, einige Fabriken für Wollzeuge, Papierfabriken und Leinwandwebereien zu erwähnen.

Cahors, 14593 Einw., Hauptstadt des Departements, 596 Kilom. von Paris; 2 Jahr- und 12 Monatsmärkte; Mittelpunkt eines bedeutenden Weinbaues (Cahors-Weine); fabricirt Tuch und Wollstoffe; 3 Buchdruckereien; Entrepôt für alle schwarzen Weine; Handel mit Branntwein, Trüffeln, Ruß-, Wein- und Hanföl.



Figéac, 7333 Einw., an der Gelle, 584 Kilom. von Paris; fabricirt Leinwand, Wollzeuge; Färberei, Gerberei, Buchdruckerei; Bleibergwerk; Viehhandel. Gourdon, 5374 Einw., am Flüsschen Bleu, 533 Kilom. von Paris; fabricirt ordinäre Wollzeuge; Baumwollspinnerei; Handel mit Wein, Nüssen und Trüffel.

#### 59. Departement Aveyron.

874333 Hekt., 402474 Einw., von den Bergen Espinouse, Garrigues, d'Aubrai und einem Zweig des Cantal durchzogen, mit rauher Luft trotz der südlichen Lage, bringt hinreichend Wein von meistens geringer Qualität hervor, hat vortreffliche Weiden und daher eine große Anzahl Pferde, Maulthiere, Rindvieh und Schafe, welsch letztere die Milch zu dem berühmten Roqueforter Käse liefern. Die Berge des Departements enthalten verschiedene Metalle, Steinkohlen, alcaunhaltigen Schiefer. Die metallurgischen Gewerbezweige haben sich in neuerer Zeit bedeutend gehoben; in erster Reihe stehen die Gußeisenhütten, dann die Ausbeutung und Raffinirung des Alaun und des schwefelhaltigen Eisens, die Gewinnung der Steinkohlen; die Walzwerke für rothes und gelbes Kupfer versehen eine ausgedehnte Fabrikation von Kesseln, Gloden und Leuchtern mit dem nöthigen Material. Wollen-, Seiden- und Tuchfabriken und Spinnereien sind ebenfalls zahlreich.

Rhodez, 12111 Einw., Hauptstadt des Departements, am Aveyron gelegen, 604 Kilom. von Paris; Woll- und Baumwollweberei; lebhafter Handel mit Rindvieh und den Produkten der Industrie.

Millau, 15095 Einw., alte Stadt am Tarn, 229 Kilom. von Paris; Handschuhfabrikation, Gerbereien, Handel mit roher und gewebter Schafwolle, Leder, Bauholz zc. St. Affrique, hübsche Stadt, 7314 Einw., 657 Kilom. von Paris; Tuchfabrikation, Loh- und Weißgerbereien; starker Handel mit Wolle und Käse.

Villefranche, 9312 Einw., am Zusammenfluß des Aveyron mit dem Auzou, 637 Kilom. von Paris; wenig Industrie; einiger Handel mit den Produkten des Departements. Decazeville, 8710 Einw., hat bedeutende Eisenhütten und Hochofen. Aubin, 8832 Einw.; Eisenhammer, Hochofen, Schneidemühlen, Ausbeutung der Bergwerke.

#### 60. Departement Tarn & Garonne.

372016 Hekt., 221610 Einw., liegt im Strombecken der Garonne und wird von ihren zahlreichen Nebenflüssen bewässert; es hat viele Hochebenen, sehr fruchtbaren Boden, zumal in den Thälern der Gironde und des Tarn, und ist hauptsächlich ackerbautreibend; die Industrie nimmt nur eine untergeordnete Stellung ein; Mehlmühlen und Gerbereien sind ziemlich zahlreich vorhanden, ferner Papier-, Tuch-, Seidenzeug- und Strumpfwarenfabriken und Branntweimbrennereien.

Montauban, 25624 Einw., am Tarn, 641 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 3 Jahrmärkte; Spinnereien, viele Färbereien und Schmelzhütten; Fabrikation von Rübenzucker, gefärbtem Papier, Fayence, Zubereitung von Schreibfedern, Flaumen, gekämmten Roßhaaren für Möbel; Bierbrauereien, Branntwein- und Ziegelbrennereien; bedeutender Handel mit den eigenen und den Landesprodukten.

Castelsarrasin, 6514 Einw., auf der Landspitze zwischen der Garonne und dem Tarn, 644 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 3 Jahrmärkte; fabricirt Satin, Strumpfwaaren und andere Wollzeuge, Leinwand, Hüte; Buchdruckerei; starker Del- und Safranhandel. Beaumont, 4344 Einw., liegt an der Garonne; Tuch- und Wollzeugweberei, Gerberei; Getreidehandel.

Moissac, 9036 Einw., 637 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 8 Märkte; zahlreiche große Mehlmühlen, Oelfabriken, Buchdruckerei; beträchtlicher Handel mit Korn und Mehl nach der Levante und den Colonieen, Wolle, Wein, Del, Salz, Safran.

### 61. Departement Gers.

628031 Hekt., 284717 Einw., ist vorzugsweise aderbautreibend, im Süden gebirgig, hat reine Luft und gemäßigtes Klima, mittelmäßigen Boden, welcher Wein von geringer Qualität in großer Menge hervorbringt, der zu vorzüglichem Branntwein verwendet wird. Der Handel des Departements hat vorzugsweise die Landesprodukte zum Gegenstand; es führt jährlich über 6000 Maulthiere nach Spanien und nach den angrenzenden Departements über 10000 Stück Hornvieh, 40600 Stück Schafe und viele Schweine aus. Die Erzeugung von Branntwein, Maasgefäßen und Gerberwaaren bildet die wichtigsten Industriezweige. Fabriken und Manufakturen sind zwar zahlreich, doch nicht bedeutend.

Tuch, 13087 Einw., an der Gers auf dem Rücken eines Weinhügels gelegen, 685 Kilom. von Paris, 12 Monatsmärkte; fabricirt Leinen- und Wollstoffe, Radis, Verrat, Kalmuf, Leinwand, Leder, Hüte; Handel mit Wein, Armagnacer Branntwein und Wolle; Handelsgericht.

Condom, 8282 Einw., an der Baïse in einem blühenden Thale gelegen, 671 Kilom. von Paris, 5 Jahrmärkte; starker Handel mit Korn, Mehl, Wein, Branntwein; Mittelpunkt und Entrepôt des Armagnacer Branntweinhandels; mehrere Lohgerbereien und Fabrication von Schreibfedern.

Lectoure, 5733 Einw., auf einem Berg an der Gers, 645 Kilom. von Paris, 2 Jahr- und 12 Monatsmärkte; starker Handel mit Getreide, Rindvieh, Maulsejeln, Wein und Branntwein; Wollspinnerei. L'Isle Jourdain, 4864 Einw., 12 Monatsmärkte; fabricirt Ziegel- und Backsteine.

### 62. Departement Landes.

932131 Hekt., 300528 Einw., mit ungeheuren, nur von wenigen bebauten Feldern unterbrochenen Sandflächen, mehreren Teichen und Seen am Fuße der an der Küste sich hinziehenden Sandhügel, hat eine großentheils in zerstreuten Hütten lebende ärmliche Bevölkerung. Der einzige Reichthum des Bodens besteht in Eisenerz; die Zeit, welche der Ackerbau, die Viehzucht den Landleuten übrig läßt, wird mit Spinnen des Hanfes zugebracht, der zur Segeltuchfabrication dient; aus den Tannen gewinnen sie Harz, Pech und Terpentin.

Mont de Marsan, 8615 Einw., hübsche kleine Stadt am Zusammenfluß des Douze und des Midon, 690 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; 4 Jahrmärkte; Entrepôt des Wein- und Branntweinhandels von Bayonne; Handel mit Harz, Wein, Hülsenfrüchten, Oelfamen und Schweinen.

Dax, 9366 Einw., am linken Ufer des Adour, 740 Kilom. von Paris; starker Handel mit allen Landesprodukten, besonders Schinken, Brettern und Tannenholz; Dépôt von Waaren, die aus Frankreich nach Spanien gehen; wichtige Wochenmärkte für alle Harze, Hornvieh, Pferde, Esel. Berühmte warme Quellen.

### 63. Departement Basses Pyrénées.

762266 Hekt., 426700 Einw., liegt im Strombeden des Adour mit dem Gave und der Rive, ist gebirgig und nur in den unteren Thälern fruchtbar, mit guten Weiden und schönen Wäldern. Obwohl Ackerbau und Viehzucht durch die Terrainverhältnisse bedingt sind, so ist die Landwirtschaft doch nicht sehr vorgeschritten: die Industrie ist zwar mannigfach, aber unbedeutend cultivirt.

Bau, 27300 Einw., Hauptstadt des Departements, am Gave de Pau, 756 Kilom. von Paris; 4 Märkte; bedeutende Fabrication und Handel mit Leinwand, hauptsächlich Bearner-Leinwand, und Teppichen; Kattunweberei, Dampfwäscherei, Färbereien, Gerbereien, Drechslereien, Mehlmühlen, Messerschmiede; starker Handel mit Weinen, Schinken, Marmor, Kalk, Kastanien; Entrepôt von Papier, Harz, Bauholz.

Bayonne, 27173 Einw., 789 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; fabricirt geschätzten Branntwein, Liqueure, Weinstein, Seile, Stricke und Chocolate; 4 Buchdruckereien. Lebhafter Handel, besonders mit Spanien; starker Küstenverkehr; sicherer Hafen; wichtige Werfte für Handelschiffe; Ausrüstung für Stockfischfang. Ausfuhr von Holz, Brettern, Weinen, Schinken, Branntwein, Korkholz, Mais, Weizen; Einfuhr von Eisen, Hanf, Nordholz, Leinzeugen und Colonialprodukten. — Handelskammer, Handelsgericht.

Nasparren, 5144 Einw.; Gerberei, Viehhandel. Oloron Sainte Marie, 8783 Einw., sehr gewerbr. Handelsstadt am Flusse gleichen Namens, 789 Kilom. von Paris; 2 Jahrmärkte; fabricirt Strumpfwaaaren, Pferdebeden, Tuch, Leinwand, Papier, Horn- und Blechkämme, Webstühle; zahlreiche Gerbereien, Färbereien, Wollspinnereien und Wollwäsche; starker Handel mit den Produkten des Departements. Biarritz, 4659 Einw.; Fischerhafen und berühmtes Seebad. Orthez, 6526 Einw., 743 Kilom. von Paris, 3 Jahrmärkte; fabricirt Tuch, Leinwand, Eisenblech und Eisendraht; bereitet Gänsefedern, eingezogene Fische und Schinken; viele Gerbereien und Färbereien; beträchtlicher Handel mit diesen und den Landesprodukten, Pferden, Rindvieh, Steinöl. Salies, 5120 Einw.; Mineral- und Salzquellen, Bäder; fabricirt sehr geschätztes Salz; Handel mit Vieh, Pferden, sogenannten Bayonner-Schinken, Gänsebrüsten.

### 64. Departement Hautes Pyrénées.

452945 Hekt., 235156 Einw., ist nur im Norden eben, im übrigen Theil aus schwer zugänglichen Bergen, nackten Pies, eisbedeckten Höhen, waldigen Thälern und Seen bestehend und von dem Gave de Pau, dem Adour, der Neste bewässert. Es hat sehr verschiedene Temperatur und Vegetation, liefert wenig Getreide, aber Wein im Ueberfluß. Die Bewohner führen eine fast patriarchalische Lebensweise; die Industrie ist unbedeutend und beschränkt



sich auf einige Wollzeug-, Leinwand-, Baumwollstoff- und Papierfabriken, Gerbereien und Nagelschmieden.

Tarbes, 16565 Einw., sehr alte, schöne Hauptstadt des Departements, am Adour, 756 Kilom. von Paris; 1 Jahrmart und 24 Viehmärkte; Glödengeßerei; fabricirt Papier, Leder und Del; Handel mit Landesprodukten und Vieh.

Tourdes, 4714 Einw., Stadt am Gabe de Pau, 2 Jahrmärkte; starker Kuhhandel; fabricirt Leinwand, gestreifte Strümpfe; Marmor- und Schiefersteinbrüche, Schneidemühlen. Vagnères, 9464 Einw., am Adour, 774 Kilom. von Paris, berühmter Badeort, Heilquellen; fabricirt Wollgewebe, sogenannte Barèges, Kadis, gewirkte Stoffe, Leinwand, feine Messer, Papier, Leder; große Marmor- und Bretter-Schneidemühlen, Färberei, Buchdruckerei; Schiefer- und Marmorbrüche. Campan, 3542 Einw., am Adour; Steinbruch des berühmten „Campaner-Marmors“; viele Marmor-Schneidemühlen, Wollzeugfabriken.

### 65. Departement Haute Garonne.

628988 Hekt., 479362 Einw., vom Midi-Kanal durchschnitten, dem Tarn, dem Ariège und der Garonne bewässert, hat einen üppigen, fruchtbaren Boden, besitzt fette Weiden, daher vortreffliche Rindvieh- und Schafzucht; liefert reichlich Wein von mittelmäßiger Qualität, Schiffbauholz, verschiedene Mineralien und hat mehrere Salz- und Heilquellen. Es fabricirt gereinigten Stahl, Feilen, Sichern und andere Werkzeuge, gewalztes Kupfer, Schmelztiegel, Strohhüte, Woll- und Baumwollzeuge, Uhren und Waagen. Der Handel mit Mehl, Wein, Brantwein, fettem Geflügel, eingesalzenen Gänsen, Trüffeln zc. ist sehr bedeutend.

Toulouse, 124852 Einw., Hauptstadt des Departements, schöne, große, reiche Stadt am rechten Ufer der Garonne, 706 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; Eisenbahnstation; Baumwollspinnerei und Weberei, Wollentwaaren, Strumpfwirkereien, Gießereien, Metallwalken, Fayence und Porzellan, Stahlwaarenfabrikation, große Getreidemühlen.

Saint Gaudens, 5689 Einw., hübsche Stadt an der Garonne, 773 Kilom. von Paris; 4 Jahrmärkte; fabricirt Porzellan und Fayence, Zwirnbänder; Säge-, Mehl-, Del- und Walkmühlen, Woll- und Baumwollspinnereien; Handel mit Papier, Ziegeln, Leder und Getreide. Revel, 5629 Einw., fabricirt Del, Wollzeuge, Töpferwaaren, Liqueure; Handel mit Eisen, Maßgefäßen, Tuch, Getreide und Leinwand.

### 66. Departement Ariège.

489387 Hekt., 246298 Einw., ist sehr gebirgig und waldig und hat verschiedenes Klima; im südlichen Theile wechselt schneidende Kälte mit der größten Hitze, während die Thäler des nördlichen Theiles sich einer milden Temperatur erfreuen. Die Fruchtbarkeit des Getreidebodens entschädigt für die Unzulänglichkeit des Weinbaues; die betriebsame Bevölkerung heudet den mineralischen Reichthum des Bodens aus, und ihre Hauptgewerbezweige sind Wollwaarenfabrikation, Fabrikation von Gemischen Produkten und Papier, Kunsttischlerwaaren, Fayence- und Glaswaaren.

Foix, 6706 Einw., Hauptort des Departements, alte, an der Aride gelegene Stadt, 770 Kilom. von Paris; Eisenhämmer, Hohöfen, Bierbrauerei, Lohgerberei, Färberei.

Pamiers, 8690 Einw., hübsche, alte, von fruchtbaren Hügeln umgebene Stadt, 751 Kilom. von Paris; Strumpffstickerei, Eisenwaarenfabrikation, Woll- und Baumwollspinnereien, Papierfabriken, Schneidemühlen.

#### 67. Departement Pyrénées Orientales.

412211 Hekt., 191856 Einw., von kegelförmiger Gestalt, wird durch drei kleinere Flüsse, den Gly, den Tet und den Tech, bewässert, hat warmes Klima und im Winter sehr milde Temperatur. Die Lage ist so günstig, daß Südfrüchte gedeihen und die Weinberge feine und gute Weine, wovon zwei Fünftheile ausgeführt werden, hervorbringen. Doch herrscht während des Sommers zuweilen große Dürre. Die Industrie ist auf Verhüttung des Eisenerzes und Verarbeitung des Eisens, ferner auf die Fabrikation von Papier, Olivenöl und Brantwein beschränkt.

Perpignan, 27378 Einw., Hauptstadt des Departements, am Tet, 846 Kilom. von Paris, Festung; 3 Jahrmärkte; Bau von guten rothen Tischweinen und Maulbeerbäumen, Seidenraupenzucht; fabricirt Tuch und andere Wollzeuge, Korkpfropfen, Hüte, landwirthschaftliche Instrumente, Kämmen, gewirkte Stoffe, Del, Seife, Leder; Kupfer- und Glockengießerei, Brantweimbrennerei, Marmorschneidemühle; starker Handel mit Wein, Wolle, Eisen und den eigenen Produkten.

Rivesaltes, 5517 Einw. Bau und Handel mit guten rothen Tischweinen; fabricirt Olivenöl und Brantwein.

#### 68. Departement Aude.

631324 Hekt., 285927 Einw., ist sehr gebirgig, jedoch günstig bewässert, vom Mittelmeer bespült, von einem Kanal von Westen nach Osten durchschnitten, so daß Industrie und Handel bedeutend gefördert sind. Es hat viele Tuch-, Papier-, Kamm- und Wollzeugfabriken, bedeutende Salzfiedereien, Eisenhämmer und Hohöfen, treibt starken Handel mit Korn und Mehl, besonders aber mit dem Eisen und Stahl, die in seinen Werkstätten producirt werden.

Carcassonne, 23644 Einw., Hauptstadt des Departements, alte Stadt an der Aude und dem Midi-Kanal, 781 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Tuch-, Papier-, Eisen-, Töpferwaarenfabrikation, Raffinerie zc. Der Handel ist bedeutender als die Industrie; auf dem großen November-Jahrmarkt wird eine große Anzahl Pferde, Maulthiere, Zugvieh, Eisen jeder Art und Eisenwaaren, Körbe aller Gattungen, Getreide zc. umgesetzt.

Castelnaudary, 9328 Einw., alte, an einem Hügel am Kanal du Midi gelegene Stadt, 745 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; große Anzahl von Fabriken von Tuch, Leinwand, Kalk, Ziegeln und Backsteinen, viele Mühlen; lebhafter Handel mit den Produkten dieser Industrie.

Limoux, 5897 Einw., an den Ufern der Aude, 806 Kilom. von Paris; große Anzahl von Tuchfabriken, mehrere Wollspinnereien, Eisenhandel. Der Boden ist sehr fruchtbar, bringt viel Getreide und Futter, auch guten Wein hervor.



Narbonne, 17266 Einw., 8 Kilom. vom Mittelmeere, 783 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Grünspanfabrikation, Mengen-Maaf-Fabrikation; starker Handel mit gutem Honig, Wein, Salz, Salztraut, Salpeter. Die Stadt war im Mittelalter sehr bedeutend.

### 69. Departement Tarn.

574216 Hekt., 352718 Einw., liegt im Strombecken der Garonne und wird von ihren Nebenflüssen, dem Tarn und dem Angout, bewässert; das Land ist hoch, zum Theil bergig, an seinem Ostrande ziehen sich die „Montagnes Noires“ hin mit den „Monts St. Felix“; der Boden, der in den Thälern und Ebenen fruchtbar, trägt hinreichend Getreide, Wein, trockene Gemüse, Hanf und Obst in Ueberfluß. Bedeutender Safran- und Anisbau. Fabrikation von Tuch und anderen Wollstoffen, Papier und Eisenartikeln.

Albi, 17469 Einw., Hauptstadt, am Tarn, 681 Kilom. von Paris; 9 Märkte; baut Waid oder Pastel, Anis, Sternanis, Coriander und Süßfrüchte; fabricirt Badleinwand, Tischwäsche, Molleton, baumwollene Decken, Glas, Papier; Gerberei, große Mehlmühlen; Anis- und Absynthbrennerei; Pastelbereitung; 2 Buchdruckereien, Kupferschmelzhütte; Handel mit Getreide und den eigenen Produkten.

Castres, 23461 Einw., gewerbreiche, früher befestigte Stadt, 733 Kilom. von Paris, 6 Jahrmärkte; bedeutende und berühmte Fabrikation von feinen und groben Tuchen, Casimir und anderen Woll-, Baumwoll-, Seiden- und Floretseidenzeugen, Gerberei, 3 Buchdruckereien; große Mehlmühlen; starker Handel mit diesen und den Landesprodukten.

Razamet, 13968 Einw., 6 Märkte; zahlreiche und bedeutende Wollspinnereien, Tuch- und Wollzeugfabriken, Färberei, Goldplätterei, Viehmästung. Gaillac, 7843 Einw., 703 Kilom. von Paris; Bau guter Weine, Buchdruckerei, Gerberei, Färberei, Gerbemühlen; Anis-, Coriander-, Süßfrüchte- und Weinhandel. Rabastens, 5317 Einw.; Fabrikation von Hanf, Leinwand, Hüten, Töpferartikeln, Ziegeln, Riemen, Leder; Färberei; Korn- und Weinhandel. Lavaur, 7331 Einw., 695 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; Maulbeerbaumkultur, ausgebreitete Seidenraupenzucht, Entrepôt der Seide von Ober-Languedoc, die hier gesponnen und dann nach Lyon und Paris versendet wird; fabricirt Seidenstoffe, Seiden- und Floretseidenstrümpfe, Sarsche; Strumpfwirkerei, Färberei, Gerberei, Baumwollspinnerei; Steinkohlenbergwerk. Graulhet, 6346 Einw., fabricirt Leinwand, Hüte, Maroquin und Leder. Puylaurens, 5511 Einw., Stadt am Giron; Schneidemühle; Handel mit Pferden und Mauleseln. Carmaux, 5010 Einw., am Céron, Steinkohlengruben.

### 70. Departement Hérault.

619800 Hekt., 429878 Einw., benannt nach dem nur eine kurze Strecke weit schiffbaren Flusse, welcher in den Cevennen entspringt; bringt reichlich Getreide, sehr viel Wein und Obst hervor, liefert Liqueure, Parfümerien, Del, hat viele Wollspinnereien und beschäftigt in den Tuch-, Baumwoll-, Seidenwebereien mehr als 20000 Arbeiter, obwohl die Bevölkerung mehr den Acker-

und Weinbau, als Industrie und Handel cultivirt; seine Berge liefern etwas Steinkohlen, geschätzten Marmor, Salz und Lignite (cendres fouils).

Montpellier, 57727 Einw., Hauptstadt des Departements, in schöner Lage, 8 Kilom. nördlich vom Meere, mit welchem es durch den Kanal Lez verbunden, 750 Kilom. von Paris; 2 Jahrmärkte; fabricirt Flockseide, schaf- und baumwollene Decken; Handel mit spanischen Produkten, Grünspan, Brantwein und den Früchten des Landes. Berühmte Brantweine.

Sette, 25826 Einw., Seestadt an der Mündung des Midi-Kanals in's Mittelmeer, Kriegsplatz, Citadelle und Forts. Waarenentrepôt; stark besuchte Seebäder; in der Umgegend bedeutende Salzteiche; fabricirt Fässer, Korkpfropfen, Brantwein, Liqueure und aromatische Wasser, bereitet die sogenannten Madeira-Weine. Guter Hafen; nach Marseille das wichtigste französische Seehandels-Entrepôt; starke Ausfuhr von Languedocweinen, Brantwein, Salz, Weinstein, Grünspan, Pfropfen, Del, getrockneten und eingemachten Früchten, Mehl, gesalzenen Fischen, Tuch und Wollzeugen. Einfuhr von Colonialwaaren, Leber, Baumwolle, Theer, Harz, Kork, Obst und Wein. Starker Fisch-, zumal Austern- und Sardellenfang. Ausrüstung zum Stodfischfang.

Mèze, 7281 Einw., Küstenstadt am Küstensee Thau, mit Weinbergen, Hafen, Traubensyrupfabrikation, Brantweimbrennerei, Weinhandel. Lunel, 7281 Einw., baut vortreffliche Mustatweine und eine Menge ordinärer Weine; zahlreiche Brantwein- und Alkohobrennereien; starker Handel mit Korn, Mehl und Rosinen. Günstige Lage am Kanal gleichen Namens.

Beziers, 31468 Einw., in reizender Lage, 756 Kilom. von Paris; baut gute rotke Tischweine, fabricirt sehr viel und sehr geschätzten Brantwein und Alkohol, Gemische Produkte und Grünspan; Lohgerbereien und 4 Buchdruckereien; starker Handel, besonders mit Leber, Wolle, Weingeist, Seide.

Agde, 8829 Einw., alte Seestadt am rechten Ufer des Hérault. Handelsgericht. Fischfang und Handelshafen. Starker Küstenhandel. Bédarieux, 7892 Einw., fabricirt Tuch- und Flockseidenstoffe, Seife; Wollspinnerei, bedeutende Lohgerbereien, Färbereien und Papierfabriken. Pézenas, 7314 Einw., Stadt am Zusammenfluß des Peine und des Hérault; Gemische Fabriken, Messerschmieden, Hutfabriken, bedeutende Gerberei, Leinwandfabriken; Grünspanfabrikation, Brantweimbrennerei; vorzüglicher Wein, Mandeln, Oliven; Handel mit Wein und Brantwein, Getreide. Lodève, 9463 Einw., am Fuße der Cevennen auf dem rechten Ufer des Ergue, 696 Kilom. von Paris; fabricirt Tuche für die Armee, Brantwein, Seife, Olivenöl und Stearintertzen; Wollspinnereien, Färbereien, Gerbereien. Handel mit diesen Fabrikaten, Korn, Mehl, feinen Weinen. Clermont l'Hérault, 5870 Einw., am Flüsschen Rhône; fabricirt Messer und Töpfereiartikel; viele Seidenpinnereien, Brantwein- und Ziegelbrennereien, Essigbrauerei, Gerbereien, Färbereien; Handel mit Rindvieh, Tuch, Grünspan, trockenen Früchten und den eigenen Produkten. — Handelsgericht.

St. Pons, 5832 Einw., am rechten Ufer des Jaur, 775 Kilom. von Paris, 3 Jahrmärkte; fabricirt leichte Tuche von glänzender Farbe für den Orient, Wolldecken, Kalk und Wicse; Wollspinnereien, Färbereien, Gerbereien, Metallschmelzereien, Holz- und Metalldrechtereien. Handel mit Tuch und Marmor.

## 71. Departement Gard.

583556 Hekt., 420131 Einw., von dem Flusse, nach dem es benannt, bewässert, besitzt ziemlichen Mineralreichthum, Antimonium, schwefelsaures Blei und schwefelsaures Eisen, Braun- und Steinkohlen; der Korntrag ist nicht bedeutend, doch die Weinberge liefern dreimal so viel als das Departement bedarf, Wein wird in Natura oder in Alkohol verwandelt ausgeführt, ebenso Del, Heerden, Seide und verschiedene Gewebe. Die Industrie ist sehr vorangeschritten; die Seiden- und Wollzeugfabrikation beschäftigt gegen 25000 Arbeiter; außerdem findet man auch Glasfabriken, Seidenhut- und Papierfabriken, Gerbereien.

Nîmes, 62394 Einw., große, reiche, schön gelegene Stadt, 713 Kilom. von Paris; hat eine große Anzahl Fabriken, treibt starken Handel mit den Produkten des Departements; ferner mit medicinischen und Färberpflanzen. Entrepôt für rohe und gedrehte Seide des südlichen Frankreichs; fabricirt Châles, Foulards, Handschuhe, Floretseide, Hauben, Schnüre, Teppiche, Nähseide, Borden; erzeugt Languedoc-Weine. 3 große Jahrmärkte. Die Stadt ist sehr alt, ihre Gründung wird den Phokäern aus Jonien zugeschrieben.

Beaucaire, 8804 Einw., auf dem rechten Ufer der Rhône, Eisenbahnstation; wichtige Messe vom 22. bis 28. Juli. Saint Gilles, 6211 Einwohner; fabricirt Branntwein, Fässer und Dauben; Handel mit Wein, Branntwein, Eisen und Tuch. Vaubert, 5137 Einw., kleine Stadt; fabricirt Branntwein, Seidenzeuge, Del; Handel mit Wein, Eisen, Kupfer-, Blech- und Zinnwaaren.

Alais, 19230 Einw., stark besetzte Stadt am Fuße der Cevennen, am linken Ufer des Gardon, 674 Kilom. von Paris, 4 Jahrmärkte; Eisenbahnstation; mehrere Fabriken; beträchtlicher Handel mit roher und gedrehter Seide; mehrere Steinkohlen-, Eisen- und Bleigruben.

Bessèges, 8908 Einw., Fabrikstadt, 4 Hoehöfen, fabricirt Guß- und englisches Eisen, Eisenbänder, Schienen, Eisenblech, Glascheiben u. Steinlohlen- und Eisenbergwerke. La Grande Combe, 8872 Einw., Bergstadt, Steinkohlenbergwerke, Zink- und Bleihütten. Ugès, 5574 Einw., kleine von Bergen eingeschlossene Stadt an der Alzon, 689 Kilom. von Paris, hieß früher Uctia; 5 Jahrmärkte; fabricirt Flodseidenstoffe, Seidenhüte; Handel mit Seide, Wein, Branntwein, Del, gedruckter Leinwand, Töpferswaaren. Le Vigan, 5024 Einw., kleine Stadt am Arre, 757 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; fabricirt Wollzeuge, Handschuhe; Seidenraupenzucht; Spinnerei für rohe, Flod- und Abfallseide.

## 72. Departement Lozère.

516973 Hekt., 135190 Einw., ist durchgängig gebirgig, wird von dem Allier, dem Lot und dem Tarn, der Gèze, welche letztere goldhaltigen Sand führt, bewässert; das Klima ist weder gesund noch angenehm, die Luft feucht, im Winter sehr rauh; in den Wäldern gibt es noch viele Wölfe, man erlegt deren jährlich an 50. Der Boden trägt weniger Getreide und Wein, als das Departement bedarf; der eigentliche Reichthum besteht in den Metallen, Silber, Blei, Bleiweiß. Vieh- und Wollzeughandel sind die Hauptzweige des Verkehrs.

Mende, 6906 Einw., Hauptstadt des Departements, am linken Ufer des Lot, 567 Kilom. von Paris, 6 Märkte; Wollspinnereien, Tuch-, Cadis-, Sarsche-Fabriken; letztere sind sehr geschätzt.

Marvejols, 4734 Einw., am Colagne, 553 Kilom. von Paris; bedeutende Wollwebereien; fabricirt Cadis, Sarsche, Filzhüte, Backsteine, Ziegel, Töpferwaren; Färbereien, Gerbereien. Handel mit den eigenen Produkten und Tuch.

### 73. Departement Ardèche.

552655 Hekt., 380277 Einw., mit für Geologen interessanten Bodenverhältnissen, welche auf großartige Erdrevolutionen schließen lassen, hat sehr verschiedenes Klima: an den Ufern der Rhone befruchtende Wärme, in den Thälern von St. Julien und Annonay mildes Klima, doch in der Ebenenkette 8 Monate dauernden Winter und viel Schnee. Seiden- und Papierfabrikation sind die bedeutendsten Zweige der Industrie; die Zubereitung der Ziegenfelle für Handschuhe hat große Fortschritte gemacht; die Erzeugung von groben Wollenzeugen, von Leinwand und Floresseide, sowie Steinkohlen- und Bleibergwerke beschäftigen viele Arbeiter; Weiß- und Lohgerbereien, Färbereien und Handschuhfabriken sind in geringerer Anzahl vorhanden.

Privas, 7836 Einw., Hauptstadt des Departements, 608 Kilom. von Paris; starker Handel mit Wein, Kastanien, Leder und Schweinen. Maulbeerbaumzucht.

Aubenas, 7431 Einw., Stadt an den Cevennen. Seidenfabrikation, Weiß- und Lohgerberei; starker Handel mit Seide und Leder und bedeutender Transitohandel mit allerlei Handelsartikeln. Handelsgericht. Fournon, 5390 Einw., alte Stadt an der Rhone, 543 Kilom. von Paris, 9 Jahrmärkte; Seidenspinnerei; starker Handel mit feinen Rhone-Weinen, Seiden- und Schafwollenzeugen und Bauholz.

Annonay, 17033 Einw., die gewerbreichste Stadt des Departements, günstig am Zusammenfluß des Cance mit dem Deume gelegen, berühmt wegen ihrer Fabrikation von schönem Papier; außerdem Tuche-, Seiden- und Baumwollfabrikation.

### 74. Departement Haute Lojire.

496225 Hekt., 308732 Einw., hat wie das vorhergehende Departement vulkanische Gebirge, von denen die Tartas, die Ifanels, der Mont-Chaud die bedeutendsten sind. Dem Höhenwechsel des Bodens entspricht auch die Verschiedenheit des Klima's. Die Steinkohlenbergwerke und einige Steinbrüche ausgenommen, enthalten die Berge wenig nützliche Mineralien; die meisten Industriezweige sind zwar in dem Departement vertreten, doch sind wegen der Armuth des Bodens jährlich über 2000 Arbeiter gezwungen, in andere Departements auszuwandern.

Le Puy, 19233 Einw., Hauptstadt des Departements, alte am südlichen Rücken des Anis erbaute Stadt, 610 Kilom. von Paris, 7 Jahrmärkte; zahlreiche Spitzen- und Blondens-, Seiden-, Garn-, Wollstoff-, Gold- und Silberfädenfabrikation; Gyps-, Stärke-, Weinschläuche- und Wachsfabrikation; Töpferei, Gloden- und Kesselgießerei, Weißgerberei, Mühlen, 2 Buchdruckereien; Ausbeutung naher Bergpfechgruben. Handelsgericht. Gewerbekammer.



Yffingeaug, 8270 Einw., auf einem feinigem Hügel, 508 Kilom. von Paris, 4 Jahrmärkte; fabricirt Blonden, Spitzen, Bänder, Leder; Seidenzwirnereien; Handel mit Korn, Vieh und den Landesprodukten. Fence, 4693 Einw., am Dignon; Spitzen- und Papierfabrikation.

### 75. Departement Loire.

475962 Hekt., 550611 Einw., liegt fast ganz in dem Strombeden der Loire, deren Nebenflüsse, die Ondène, der Furens, die Coise, der Dignon, der Somin, es bewässern; ein südöstlicher Theil wird von der Rhone und dem Oier durchströmt. Das Land ist größtentheils bergig, der Boden nicht besonders fruchtbar; doch die Industrie, welche in allen ihren Zweigen mit reger Thätigkeit betrieben wird, und Steinkohlenbergwerke bieten für die schlechten Terrainverhältnisse Ersatz.

St. Etienne, 110814 Einw., Hauptstadt des Departements, am Furens, 464 Kilom. von Paris; 7 Jahrmärkte; Eisenbahnstation. Ausbeutung großer Steinkohlengruben; Seiden-, Taffet-, Atlas-, Schnuren- und Bänder- und Waffenfabrikation; Messer-, Säge-, Sichelschmieden; viele Hohöfen und Eisenhämmer. Die Stadt ist eine der gewerbreichsten Frankreichs.

Montbrison, 9687 Einw., am Fuße eines vulkanischen Hügel und am Vizezy, 447 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 6 Jahrmärkte; kalte Mineralwasser. Le Chambon Fougereolles, 6772 Einw.; Steinkohlengruben; fabricirt Bänder, Nägel, Feilen und Messer. Saint Chamond, 12585 Einw., Bänder- und Schnurenfabrikation, Eisenhütten und Hohöfen, die jährlich für mehrere Mill. Fr. Eisen produciren. Firminy, 10422 Einw., Band-, Glas-, Gußstahl- und Nägelfabrikation, Eisen- und Stahlhämmer, Steinkohlengrube. La Ricamarie, 5264 Einw., Schloßwaarenfabrikation, Steinkohlengruben, Glashütte. Saint Julien en Jarret, 5485 Einw., am Oier; Hohöfen, Eisenhämmer, Fabrikation für Flintenläufe. Chazelles sur Lyon, 5870 Einw.

Roanne, 20037 Einw., an der Loire, 385 Kilom. von Paris; 10 Jahrmärkte; bedeutende Kattunfabrikation, Wollspinnerei, Färberei; fabricirt Del, Kartoffelmehl, Papier; Getreidemühlen, 2 Buchdruckereien; starker Handel mit diesen Produkten. Entrepôt von Lyoner Waaren, von denen der umliegenden Departements und der Levante.

Rive de Gier, 13946 Einw., am Giers und dem Kanal von Sibors, Eisenbahnstation; 5 Jahrmärkte; Steinkohlengruben; fabricirt Glas für Flaschen, Scheiben und Cylinder, feuerfeste Ziegel, Pariser Spitzen, Eisen-, Blech-, Kupfer- und Messingartikel. Terre Noire, 5507 Einw.

### 76. Departement Rhône.

279039 Hekt., 670247 Einw., liegt in dem Strombeden der Loire und der Rhône, wird von einer Cevennenfette durchschnitten und ist fast durchgängig gebirgig; der Boden ist wenig fruchtbar, mit Ausnahme einiger üppiger Thäler; Getreide wächst wenig, jedoch Wein von guter Qualität. Seinen Reichthum verdankt das dichtbevölkerte Departement hauptsächlich der Seidenindustrie, welche Lyon zur zweiten Hauptstadt des Reiches gemacht. Die meisten Ge-



werke sind hier vertreten; nach der Seidenindustrie sind Mouffelinemanufaktur und Stickerie als besonders wichtig zu erwähnen.

**Yvon**, 323417 Einw., Hauptstadt des Departements, 468 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; die bedeutendste und größte Stadt nach Paris, die wichtigste Fabrikstadt für Seidenzeuge in Europa; außerdem bedeutende Buchdruckereien und Buchhandlungen; fabricirt Leder, Hüte, Bier, feine Liqueure, Metallwaaren, Knöpfe, Gold- und Silbergeräthe, chemische Produkte; starker Handel mit Korn, Del, Seide, Seife, Strohhüten, Seidenstoffen. Hauptentrepôt der Landesweine. Bedeutende Bankgeschäfte. Handelsgericht. Handelskammer. — Die Stadt liegt auf einer durch die Rhône und die Saône gebildeten Halbinsel und zum Theil am Abhange des Hügels Teravières. Yvon beschäftigt über 80000 Arbeiter. Die Stadt ist sehr alt, wurde 43 Jahre vor der Christlichen Zeitrechnung von Konsul Menatius Blancus gegründet und ward bald nach ihrer Erbauung Hauptstadt des keltischen Galliens.

**Dulins**, 5126 Einw., Eisenbahnstation; fabricirt Messing und Similor, Glas und Leim. **Givors**, 9886 Einw., Stadt am rechten Ufer der Rhône und dem Kanal von Rive de Giers; Glasfabrikation, Ziegelbrennerei, Steinkohlenhandel. **Villefranche**, 12170 Einw., 439 Kilom. von Paris; 10 Märkte; fabricirt Leinwand, Baumwollstoffe, Leder, Stärke; Handel mit Wein, Vieh und den eigenen Produkten. Handelsgericht. **Ampelpuis**, 6444 Einw., wichtige Baumwollweberei, Bleichen und Färberei; Fayencehandel. **Cours**, 5431 Einw., an der Trambouze; Leinwand- und Baumwollweberei.

**Tarare**, 13694 Einw., Stadt an der Tartine: starke Fabrikation von Mouffeline aller Art; fabricirt Shawls, Seidenplüsch; Färberei; starker Handel mit den eigenen Produkten.

**Caluire et Cuire**, 8440 Einw. **Villeurlanne**, 7474 Einw.

## 77. Departement Isère.

828934 Hekt., 575784 Einw., im Strombeden der Rhône gelegen und von einer großen Anzahl Flüsschen bewässert, ein hohes, fast ganz von Bergen bedecktes Land mit sehr verschiedenem Klima und theils gebirgigem, theils fruchtbarem, steinigem oder sandigem Erdreich, wird von einem rüstigen, gewerbsthätigen Bergvolk bewohnt. Es werden zahlreiche Heerden gezüchtet; die alten Waldungen des östlichen Theils der Isère liefern Brenn- und Bauholz, sowie Lannen für Masten. Der bedeutendste Industriezweig des Departements ist die Ausbeutung der Bergwerke und die Verwendung und Verarbeitung der Brennmaterien und Erze; außerdem besitzt das Departement Glasbrennereien, Ziegelbrennereien, Seidenraupenzucht, Spinnereien, Rattun- und Handschuhfabrikation, Schneidemühlen.

**Grenoble**, 42660 Einw., Hauptstadt des Departements, alte, große, schön gelegene Stadt an der Isère, 545 Kilom. von Paris. Mittelpunkt einer bedeutenden Handschuhfabrikation; fabricirt Seide und Seidenbänder, Hüte, Liqueure, chemische Produkte; hat Loh- und Sämschgerbereien, Eisenhütten, Branntweinbrennerei, Papier- und Zuckrefabrikation, 3 Buchdruckereien. Ausbeutung der nahen Steinbrüche. Handel mit Hanf, Eisen, Holz und den eigenen Produkten. — Die Stadt wurde vom Kaiser Gratian wieder aufgebaut und hieß darnach Gratianopolis, woraus später Grenoble entstand.

Boiron, 10262 Einw., Stadt an der Morge; mehrere Bleichen, bedeutende Hansleinwandfabrikation; fabricirt Tischzeug, Tuch, Papier, Pappendeckel, Liqueure, Strohhüte, Handschuhe, Stahl- und Scharfschmiedewaaren, Leder, Seidenweberei und Färberei.

Vienne, 26017 Einw., alte Stadt am linken Rhôneufer, 497 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; fabricirt Tuche und allerlei Wollstoffe; Thibetweberei, Baumwollspinnerei, Watterfabrikation, baut hydraulische Dampf- und andere Maschinen, Hoehöfen und Schmelzhütte; fabricirt Eisen, Stahl, Eisendraht, Scharfschmiedeartikel; Schmelzhütte für Goldstaub und alle gold- und silberhaltigen Erze, Lohmühle, Gerberei, Papierfabrikation, Seisensiederei, 2 Buchdruckereien. Handelsgericht. — Die Stadt war schon zur Zeit Cäsars unter dem Namen Vinobona berühmt.

Bourgoin, 4954 Einw., 3 Jahr-, 12 Monatsmärkte; fabricirt gedruckte Seidenstoffe, Kattune, grobe Leinwand, vortreffliches Mehl, Wein und Zucker.

### 78. Departement Drôme.

652155 Hekt., 320417 Einw., hat bedeutenden Holzhandel, 711 Fabriken mit und ohne Maschinen, 5 Hoehöfen. Die Hauptindustrieweige sind: Weberei grober Tücher, von Sarfche und Katiné, Seidenspinnerei und Weberei, dann Woll- und Baumwollspinnerei, Manufakturen von Seidenstoffen und gefärbter Leinwand, Saffiangerberereien, Färbereien, Löpfereien, Raffinerieen, Oelfabriken x.

Valence, 20668 Einw., Hauptstadt des Departements, sehr alte Stadt am linken Ufer der Rhône, 560 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 6 Jahrmärkte; lebhafter Handel mit Pferden, Mast- und Zugochsen, Kühen, Schafen, Schweinen, Seide, Leder, Tuch, kurzen Waaren, Wollzeug, Korn, Heu, Eisen, Nägeln, Scharfschmiedeartikeln.

Romans, 12674 Einw.; 4 Jahrmärkte; fabricirt Waagen, seidene Strümpfe, Flockseide, Nuzöl, Wollzeuge, Essig; starker Handel mit roher und gedrehter Seide und Seidenwaarenartikeln, Loh- und Weißgerberwaaren, Tuch, Rouener Waaren. — Handelsgericht.

Montélimart, 11122 Einw., kleine Stadt am Zusammenfluß des Roubion und des Jabron, 605 Kilom. von Paris; Eisenbahnstation; hat eine sehr günstige Lage mitten in fruchtbaren Feldern und ist von Kanälen durchschnitten; fabricirt Seide, Schuhe, Ziegel, hydraulischen Kalk, Mehl x.; treibt Handel mit Seide, Wein, Bauholz, Trüffeln. 11 Jahrmärkte.

Crést, 5568 Einw.; fabricirt Wolltragen, Tuch, Kerzen, Papier; Baumwollspinnerei; Handel mit Seide und Seidenwaaren, Tuch, Papier, Leinwand, Ziegeln, Leder, Drechslerwaaren.

### 79. Departement Hautes Alpes.

558961 Hekt., 118898 Einw., grenzt an Italien, wovon es die Alpen trennen; seine Industrie ist auf die Ortsbedürfnisse beschränkt, nur Pelzwerk wird nach Lyon ausgeführt. Es hat mehr als 40 Eisenhämmer und Hoehöfen, 467 Mühlen und 127 Fabriken.

Gap, 8927 Einw., Hauptstadt des Departements, 672 Kilom. von

Paris; wenig Gewerbe und Handel; liegt sehr hoch an den Ufern zweier Flüsse.

### 80. Departement Vaucluse.

354771 Hekt., 263451 Einw., liegt am linken Ufer der Rhône und am rechten der Durance, welche die angrenzenden Felder und Dörfer oft mit Ueberschwemmungen bedroht; der Boden ist gebirgig und nur in einigen Thälern fruchtbar; Krapp und Weinbau, Seidenraupen- und Bienenzucht sind die bedeutendsten Culturzweige. Die Industrie ist mit Ausnahme der Seidenstoff-erzeugung unerheblich. Das Departement ist benannt nach einer Schlucht, der Fontaine de Vaucluse, in welcher die Sorgue entspringt.

Avignon, 38196 Einw., Hauptstadt des Departements, 729 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Bau guter rother Tischweine, Krapp; bedeutende Fabrication von Seidenstoffen; zahlreiche Krapp- und Sumagemühlen, Kupfer-, Blei- und Zinkschmelzhütten; fabricirt Maschinen und Webstühle; 12 Buchdrudereien; starker Buchhandel; Korn- und Weinhandel.

V'Isle, 6337 Einw., auf einer Insel; Krappbau, Wollspinnerei; fabricirt Wollzeuge und grobe Tuche; Seidenhandel. Cavaillon, 8034 Einw., sehr alte, schlechtgebaute Stadt an der Durance; Bau von Krapp, Früchten, besonders Melonen; Seidenspinnerei, Gerberei, Kupferhammer, Grünspanfabrication, Sandsteinbruch; bedeutender Seidenhandel. Apt, 5892 Einw., 732 Kilom. von Paris; 4 Jahrmärkte; fabricirt Stearinkerzen, Fayence, Seide, eingefottene Früchte; starker Handel mit Vieh, Trüffeln, Korn und Süßfrüchten. Die Stadt, von Cäsar Apta Julia genannt, ist sehr alt. Pertuis, 5404 Einw., 4 Jahrmärkte; Ziegel- und Branntweimbrennereien, Färbereien; fabricirt Tuch, Rudeln, Krapp, Aether und Alkohol. Handel mit Korn, Olivenöl und den eigenen Produkten.

Carpentras, 10524 Einw., 690 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 3 Jahrmärkte; fabricirt chemische Produkte, Branntwein, Alkohol; Baumwolle- und Seidenspinnereien, 4 Buchdrudereien, Gerberei; große Märkte für Landesprodukte. Handel mit Wein, Krapp, Olivenöl, Safran, Trüffeln und den eigenen Produkten. Oranges, 10064 Einw., 653 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; 6 Jahrmärkte; Krapp- und Weinbau, Lignitbergwerke; zahlreiche Seidenspinnereien, Mühlen zur Bereitung von Seide und Krapp, Färberei; fabricirt Del, Essenzen, Leder; Handel mit Wachs, Trüffeln, Honig, Safran, Wolle und den eigenen Produkten. Bollène, 5703 Einw., Seidenspinnerei, Seidenfärberei.

### 81. Departement Bouches du Rhône.

510487 Hekt., 554911 Einw., hat viele Seifen- und Pottasche- und Wollzeugfabriken, letztere zumal für orientalische Kleidungsstücke und Wäsche, Raffinerieen, Gerbereien, Fabriken für Korallenarbeiten, chemische Produkte, Schiffbau.

Marseille, 312864 Einw., große Hauptstadt des Departements, mit sicherem Hafen; Handel mit allen Welttheilen; Einfuhr von roher Wolle, Zucker, Waaren aus der Levante und Bauholz; Ausfuhr von Oelen, Seifen, Nützen, ausgezeichnetem Damast, Gerberartikeln und Weinen. Der Werth der

Ein- und Durchfuhr betrug 1862 692 Mill. Fr., der Werth der Ausfuhr 577 Mill., überdies 238 Mill. an Edelmetallen.

Aubagne, 7658 Einw., Baumwollweberei, Tuch- und Shawlsdeckenfabrikation, Eisenhämmer und Hochofen, Töpferei, Seiden- und Glasfabrikation. La Ciotat, 9867 Einw., hübsche Seestadt an einem großen Meerbusen, Schiffbau, Dampfmaschinenfabrikation, starker Küstenhandel. Handelsgericht.

Aix, 29020 Einw., große, schöne, alte Stadt, 805 Kilom. von Paris, früher Hauptstadt der Provence, hat mehr Handel als Industrie, vorzüglich in Wein, Del, Mandeln, Kapern, Schaf- und Baumwolle. 4 Jahrmärkte. — Handelsgericht.

Martingue, 8053 Einw., Seestadt, Oelfabrikation, Ziegelbrennerei, Branntweimbrennerei, Eisenschmelzhütten, Dampfmühlen, Fabrikation chemischer Produkte und Salzfiedereien. Arles, 24695 Einw., alte Stadt an der Rhône, Eisenbahnstation, früher eine der Hauptstädte Galliens mit unbedeutendem Handel in Schafwolle, Getreide, Del, Wein, getrocknetem und frischem Obst, Seide; wenig Industrie. Tarascon, 11249 Einw., alte und gewerbereiche Stadt; 2 Jahrmärkte; fabricirt Kalk- und Backsteine, Tuch- und andere Wollzeuge; Seidenraupenzucht, Delraffinerie, Wurstfabrikation; Krapp-, Klee- und Mandelnbau. Handel mit den eigenen Produkten, Vieh, Lachsen- und Halbstüchern, Schmucksachen, Kupfer-, Blech- und Zinnartikeln, Weinkörbchen, Glas, Leinwand, Rouener Artikeln. — Handelsgericht.

Saint Rémy, 6030 Einw., ehemals besetzte Stadt am Kanal de Réal. Châteaurenard, 5708 Einw., mit wenig Industrie, aber bedeutendem Handel in Getreide, Wein, Del, Seide, Krapp, Webertarden, Gemüse, Obst und Mandeln. Salon, 7552 Einw., gewerbereiche Stadt; Hut-, Wachs-, Seil-, Kerzen- und Oelfabrikation; viele Woll- und Baumwollwebereien; starker Handel mit den eigenen Produkten und Getreide.

## 82. Departement Basses Alpes.

695419 Hekt., 139332 Einw., wird von den niedern Abzweigungen der Seealpen durchzogen, von der Durance, dem Verdon bewässert. Die Industrie reicht kaum für den Bedarf des Departements hin, nur Honig, Wachs und getrocknete Früchte werden in bedeutender Quantität ausgeführt. In den wenigen Etablissements wird grobes Tuch, Papier, Seile, Fayence, Hüte, Töpferwaaren, Seidenzeuge, Del, Branntwein, Mehl, Gemüse, Messer und Nägel producirt.

Digne, 6877 Einw., Hauptstadt des Departements, liegt zwischen Bergen, 750 Kilom. von Paris. Starker Handel mit Wein, eingemachten Früchten, zumal Pflaumen, mit Honig, Wachs, Ziegenfellen und Messern.

Manosque, 6124 Einw., die gewerbereichste Stadt der Umgegend, hat mehrere Fabriken und Branntweimbrennereien. Handelsgericht.

## 83. Departement Var.

608325 Hekt., 293757 Einw., ist gebirgig und waldig, erzeugt wenig Getreide und ernährt wenig Vieh, liefert jedoch viele gute Weiß- und Rothweine. Die Industrie begreift besonders Seidenspinnerei und -fabrikation, 89 Eisengießereien, Schmieden, Töpferwaaren, Glas, Holzarbeiten, Seife, Par-



fümerieartikel, Papier, Leder zc. Der Thun- und Anchovisfang an der mittelländischen Küste ist bedeutend.

Draguignan, 9446 Einw., Hauptstadt des Departements, 864 Kilom. von Paris; 6 Jahrmärkte; Seidenspinnerei; fabricirt Seife, Del, Branntwein, Leder; Buchdruckerei; Handel mit Wein und Olivenöl. Handelsgericht.

Brignoles, 5593 Einw., 819 Kilom. von Paris; vortreffliche Pflaumen; Handel mit Olivenöl, Wein, Liqueur, Branntwein; Gerberei. Handelsgericht. Handelskammer.

Toulon, 69127 Einw., befestigte Stadt mit 2 militärischen Häfen, 837 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Entrepôt für Wein und Salz nach Marseille, Einfuhr von Hanf, Leinwand, Bauholz; Ausfuhr von Wein, gesalzenen Fischen, Olivenöl, Südfrüchten und Holz. 4 Buchdruckereien; bedeutender Küstenhandel. — Handelsgericht. Handelskammer.

La Seyne, 10123 Einw., Stadt am Golf, gegenüber von Toulon; Hafen; Schiffbau. Hyères, 11212 Einw., 1½ Stunde vom Mittelmeer, in sehr schöner Gegend mit mildem Klima, erzeugt Orangen, Citronen, Granaten, Wein, Oliven, Olivenöl. Handel mit diesen Produkten.

#### 84. Departement Alpes Maritimes.

383900 Hekt., 199037 Einw., gehörte früher zum Königreich Sardinien und wurde in Folge des Krieges von 1859 mit den nachfolgenden Departements Savoie und Haute Savoie an Frankreich abgetreten; es wird von den Seealpen bis zum Meere hin durchzogen, von dem Var mit seinen 3 Hauptzuflüssen dem Tinea, dem Vesubia und dem Esteron bewässert; der Boden ist gebirgig und waldig; liefert viel Del, etwas Wein, Orangen und anderes Obst, jedoch wenig Getreide; Vieh ist ziemlich zahlreich. Die hauptsächlichsten Gewerbe sind: Glas-, Eisen-, Kupferfabrikation, Hut-, Tuch- und Goldarbeiten.

Nizza, 52377 Einw., Hauptstadt des Departements, 880 Kilom. von Paris, Eisenbahnstation; Festung am Mittelmeere; fabricirt Schuhzeug, Wachs, eingemachte Früchte, Essenzen, Fässer, Rübeln; Seidenspinnerei; Gerberei. Ausfuhr von Wein, Del, Orangen, Seide, Hanf; Einfuhr von Korn, gesalzenen Fischen; Fabrikation und Colonialwaaren. Thun- und Anchovisfang.

Menton, 6644 Einw., am Meere, Hafen, Fischfang; Handel mit Italien. Grasse, 12560 Einw., 13 Kilom. vom Mittelmeer; Bienenzucht. Bau wohlriechender Pflanzen; Fabrikation von Liqueur und berühmten Essenzen, Olivenöl, Seife, trocknen Südfrüchten. Seidenspinnerei; lebhafter Handel. Antibes, 6843 Einw., Festung; baut Tabak, Südfrüchte, Oliven. Hafen. Ausfuhr von Töpferwaaren, Parfümerieartikeln, Holz, Del, Feigen, Tabak, eingezalzenes Fleisch. Fischfang. Handelsgericht. Cannes, 10144 Einw., baut Oliven, Orangen, Feigen; starker Sardellen- und Anchovisfang; Weißgerberei. Seebäder; kleiner Hafen; Ausfuhr von Südfrüchten, Del, Seife, Parfümerieen und eingezalzenes Fleisch; Einfuhr von Korn und Salz; Küstenhandel.

#### 85. Departement Savoie.

575920 Hekt., 267958 Einw., ein Gebirgsland mit zahlreichen Seen und Bergströmen, im Stromgebiet der Rhône, von der Isère und ihren Nebenflüssen bewässert, hat wenig zum Ackerbau geeigneten Boden, zahlreiche, doch



magere Weiden, auf denen kleines Rindvieh, viele Schafe gedeihen; ist sehr arm an Getreide, besitzt aber ausgedehnte Wälder, Wild, viele Mineralien, Marmorbrüche, bedeutende Salinen, einige Ziegeleien, Töpfer- und Fayencewaaren-, Papier- und andere Fabriken. Eine große Anzahl Savoyarden wandert in reichere Gegenden aus.

Chambéry, 19144 Einw., Hauptstadt des Departements, 596 Kilom. von Paris, in einem fruchtbaren Thale, Eisenbahnstation; fabricirt Seidengaze, auch Spitzen, Hüte, Seife, Leder und andere Waaren; Strumpfwirkerei in Seide und Wolle; Handel mit Getreide, Vieh, Rohseide, Wein, Kupfer.

Aix les Bains, 4182 Einw., das alte Aquae Gratanæ, in einem fruchtbaren Thale. Berühmte warme Bäder.

### 86. Departement Haute Savoie.

341715 Hekt., 273027 Einw., im Stromgebiet der Rhône, von der Arve, der Dranse, dem Fier und vielen kleineren Flüssen bewässert, ist sehr gebirgig, reich an Mineralquellen und Seen. Die Industrie ist durch Bergbau, Eisenhütten, Seidenspinnereien und verschiedene andere Gewerbe vertreten.

Anncy, 11581 Einw., 550 Kilom. von Paris, gewerbreiche Stadt; fabricirt Baumwollzeuge, Seiden- und Strohwaaaren, Töpfe, Glas, Hüte, Quincaillerie.

Rumilly, 4147 Einw., Gerberei, Kornhandel. Thonon, 5272 Einw., 520 Kilom. von Paris; Handel mit den Landesprodukten; die Stadt liegt am Seeufer des Lemans- oder des Genfer Sees.

### 87. Departement Corsika.

874741 Hekt., 258507 Einw., wurde erst 1768 von Frankreich durch Kauf erworben; es ist im Verhältnisse zu seiner Ausdehnung wenig bevölkert und zwei Drittheile des Bodens liegen noch brach; überhaupt weiß die Bevölkerung nicht die Vortheile zu benützen, welche ein ungemein fruchtbarer Boden, auf dem die Rebe, der Kastanienbaum, der Oliven-, Baumwoll- und der Orangenbaum fast ohne Pflege gedeihen, ihr bieten könnte. Die günstige Lage zwischen Spanien, Frankreich und Italien sichert jedoch Corsika eine reiche Zukunft. Die Insel hat mehrere Eisenhütten; aus der braunen und schwarzen Wolle der Landesheerden werden grobe Tücher und andere Stoffe filz das Volk bereitet; einige Dörfer fabriciren grobe Leinwand; auch Thonpfeifen, Töpferwaaren, Seife, Glas, Leder sind Produkte der corsischen Industrie; endlich beschäftigt die Küstenbewohner der Thun- und Korallenfang.

Ajaccio, 16545 Einw., Hauptort des Departements; stark befestigte Seestadt, 1089 Kilom. von Paris, hat fast gar keine Industrie, treibt aber lebhaften Handel mit Wein, Del, Getreide, Orangen, Wachs, Leder, Wildpret, berühmten Amseln.

Bastia, 17850 Einw., stark befestigte Seestadt, 1166 Kilom. von Paris; ehemalige Hauptstadt des Landes, an der Küste gelegen, hat ausgebreiteten Handel und mannigfache Industrie; Seife-, Leig-, Wachs-, Liqueurfabriken; ferner Gerbereien, Eisenhütten, Sardellen- und Korallenfang. Lebhafter Handel

mit Del, Wein, Leder, Seife, Sardellen, Eisen, Korallen, Rudeit, Zeigen, Tuch, Leinwand zc. — Handelsgericht. Handelskammer.

Corte, 5426 Einw., 1253 Kilom. von Paris, im Mittelpunkt der Insel, am Zusammenfluß des Orta mit dem Tavignano, in unglücklicher Lage, daher wenig Handel.

Anmerkung. Für Frankreich wurden außer neueren amtlichen Publikationen und anderen Quellen vorzugsweise die statistischen Arbeiten von Maurice Bloch benützt, namentlich dessen höchst verdienstvolles Werk „Statistique de la France“ u. a.

## Großbritannien und Irland.

### Lage, Gränzen, Größe, Eintheilung.

Die britischen Inseln erfreuen sich einer äußerst günstigen Weltlage. Gegenüber den belebtesten europäischen Wasseradern, dem Rhein, der Elbe, der Schelde und der Seine, gegenüber den Seelüften der blühendsten und thätigsten europäischen Länder und von denselben nur durch den Kanal und die Nordsee getrennt; an den Ausgangspforten Europas gegen den atlantischen Ocean zu gelegen: so waren diese Inseln von vornherein zu Vermittlern des Weltverkehrs bestimmt — eine Rolle, der sie im vollsten Maße gerecht geworden sind.

Freilich läßt sich nicht verkennen, daß der Löwenantheil an der Weltbedeutung, welche das britische Reich heute einnimmt, fast bloß dem südlicheren Theile Großbritanniens, dem eigentlichen England zukommt. Irland und Schottland zusammen wären ohne England im Leben der Völker vielleicht zu einer ähnlichen Stellung gekommen, wie sie heute Schweden und Norwegen behaupten; niemals hätten sie auch nur annähernd eine so entschiedene Hegemonie im Weltverkehr erstreben können, wie sie Großbritannien thätig innehat; während umgekehrt das eigentliche England hiezu seines schottischen Nachbarn kaum, seines irischen Nebenlandes sicher gar nicht bedurfte.

Viel von dieser Weltstellung Großbritanniens erklärt sich durch seine maritime Lage. Die Seegränzen, welche das Reich von allen Seiten umgeben, mußten den größten Einfluß auf Land und Volk nehmen. Die nur 12 Meilen (in Folgendem sind die Angaben stets nach englischen Meilen, von denen 4,6 einer geographischen Meile gleich sind, gerechnet) breite Straßen zwischen Dover und Calais (Straits of Dover) im Süden des britischen Reiches reicht gerade hin, um eine zur höchsten Selbständigkeit genügende, aber wohlthätige Einflüsse keineswegs absperrende Isolirtheit hervorzubringen. Die Nordsee, welche die Ostgränze bildet, hat mit ihren Stürmen das meiste beigetragen zur Schulung der britischen Seefahrer und bildet eine lebendige Verkehrsfläche

für den friedlichen Verkehr zwischen Großbritannien und dem ganzen nördlichen Europa; die irische See, welche zwischen den beiden Hauptinseln liegt und im Norden durch den Nordkanal, im Süden durch den St. Georgskanal mit dem atlantischen Ocean zusammenhängt, bildet einen wohlthätigen Uebergang von den Häfen zur Wildheit des atlantischen Oceans, dessen endlose Fahrbahnen im Westen sich aufthun. Nur die nördlichen Meeresgegenden sind commercieell verhältnißmäßig steril; aber auch da hat die Natur für eine Entschädigung gesorgt, indem sie kein ausgedehntes Binnenland mehr, sondern nur die schmale Landspitze des nördlichen Schottlands von jenen Meeresgegenden abhängig werden ließ.

Von dem gesammten Territorium, welches der britischen Krone in Europa angehört, entfallen auf:

England und Wales . . . . .	2748,1	geogr. Quadratmeilen.
Schottland . . . . .	1448,8	" "
Irland . . . . .	1498,8	" "
Inseln in der britischen See . . . . .	16,8	" "
Zusammen auf das „Vereinigte Königreich“	5696,8	geogr. Quadratmeilen.
Hiezu die übrigen europäischen Besitzungen	6,8	" "

Die Einteilung des britischen Reiches ist bei seinen mannigfaltigen Bestandtheilen eine ziemlich verwickelte. Den Kern des Reiches bildet England mit Wales und Schottland, unter dem Namen Großbritannien. Dieses nebst Irland und den Inseln der britischen See zusammen bildet das „Vereinigte Königreich Großbritannien und Irland,“ in welchem die übrigen europäischen Besitzungen (Malta, Gibraltar) nicht eingeschlossen sind. Für die Zwecke der Provinzialverwaltung zerfällt England in 40, Wales in 12, Schottland in 33 und Irland in 32 Grafschaften (Shires, Counties).

Außer den beiden Hauptinseln gehören zum britischen Reiche noch in den benachbarten Meeren 224 kleinere bewohnte und 707 unbewohnte Inseln.

### Horizontalgliederung und Küsten.

Die horizontale Bodengestaltung ist eine überaus günstige, namentlich im ganzen Westen und Norden, wo tief einschneidende Meeresbuchten und weit ausgezackte Landvorsprünge die Küstenlandschaften bilden. Die Küsten von England und Wales haben eine Ausdehnung von 1900 Miles, jene von Schottland 2200 Miles und auf der ganzen Insel Großbritannien ist kein Punkt über 75 Miles vom Meere entfernt; Irland hat einen Küstenraum von 1400 Miles.

Die Ostküste der Insel Großbritannien zeigt im Großen vier charakteristische Vorsprünge: jenen von Foreland, den von Yarmouth, den von Rinnairds Head und jenen von Duncansbay Head. Nördlich vom Kap Foreland ist die weite Themsemündung; nordwärts von dieser ist die Küste meist niedrig, theilweise sumpfig; der nächste gute Hafen ist Harwich. An dem ganzen hierauf folgenden Landvorsprung ist die Küste wieder flach; auch die große Bucht „the Wash“ ist flach und von Sandbänken gefüllt. Die Mündung des Humberflusses bildet wieder einen guten Hafen. Noch nördlicher folgt ein kleiner Landvorsprung: Flamboroughhead. Von diesem bis zur Nordspitze Schottlands sind meist steile Ufer. Mehrere tiefe, seeartige Buchten bringen

an der schottischen Ostküste in's Land ein (sog. Firths); so der Firth of Forth, an der Einfahrt 8 Miles breit, durch die Halbinsel von Fife von dem Firth of Tay getrennt. Im Nordosten von Schottland springt die Küste bei Buchan Ness am weitesten gegen die Nordsee heraus und wendet sich dann bei Kap Rinnarids Head plötzlich nach Westen, um die trichterförmige Bucht von Murray Firth zu bilden, die sich im Hintergrunde in zwei Arme gabelt, deren einer Cromarty Firth, den schönsten Hafen der Ostküste bildet. Die nördlichsten Punkte Schottlands sind Duntansbayhead und Dunnethead, durch den Pentland Firth von den Orkney-Inseln getrennt. Gegen Nordwesten bildet Kap Wrath steil abfallend den äußersten Punkt. Die Westküste Schottlands ist sehr steil und zerklüftet; zahlreiche Meeresarme von bedeutender Tiefe, welche hier tief in's Land eindringen, begünstigen den Fischfang, so namentlich der Loch Broom, der Loch Linnhe und Loch Fine. Unter den Halbinseln dieser Küstenstrecke ist die von Cantire hervorragend. Vor dem Festlande liegen die inneren, und, von diesen durch die Meerenge „the Minch“ getrennt, die äußeren Hebriden. Südlicher folgt dann, vielfach ausgezackt, der Meerbusen Firth of Clyde, am Nordkanal. Hier wird die Küste wieder flach, hebt sich aber bald (bei Girvan) wieder und bildet weiter südlich, wieder flach, die Baien Loch Ryan und Lucebay, zwischen welchen sich die Halbinsel „the Rhynns“ befindet. Dann folgt jene ausgebehnte Einbuchtung, in welcher die Insel Man liegt und welche als Unterabtheilungen den Solway Firth, die Morecambe-Bai und die Bucht von Liverpool enthält; zwischen den erstgenannten Einbuchtungen die Halbinsel Cumberland. In die Bai von Liverpool, deren Fahrwasser durch große Sandbänke beeinträchtigt wird, münden der Mersey und Dee. Südlich und westlich von der eben beschriebenen Küstenstrecke folgen die steilen Ufer der Halbinsel Wales, deren nördlichster Punkt die zerklüftete Felsmasse von Great Orme's Head ist. Die nur 600 Fuß breite Straße von Menai trennt das Festland von der Insel Anglesey. Südlich von dieser ist die große Cardigan-Bai, die St. Bride's Bai und der ausgezeichnete Milford-Hafen. Zwischen der Südküste von Wales und der Halbinsel Cornwall dehnt sich der Kanal von Bristol tief in's Land hinein. An seiner Nordseite, an der Küste von Wales sind die Baien von Caermarthen und von Swansea. Der Bristolkanal hat im Westen steile, im Osten flache Ufer; in ihm liegen kleine Inseln und Bänke, welche nur Schiffen von 12 Fuß Tiefgang gestatten, nach seinem oberen, östlichen Ende vorzudringen. Weit westwärts streckt sich südlich vom Bristolkanal mit meist felsigen Ufern die Halbinsel Cornwall gegen den atlantischen Ocean, bis zum Kap Landsend, dem westlichsten Punkte Englands. An der Nordseite der Halbinsel ist die Bai von Barnstaple. Südwestlich von Kap Landsend liegen die 150 Scilly-Inseln, der Schifffahrt gefährlich. Zwischen dem Kap Landsend und dem Kap Lizard ist die Mounts Bai, weiter östlich, an der Südküste Englands, die ausgezeichneten Häfen von Falmouth und Plymouth, 8½ Meilen südlich von letzterem auf einer Klippe im Meere der berühmte Leuchthurm von Eddystone. Weiter östlich sind zu erwähnen der ausgezeichnete Hafen von Dartmouth, die offene Torbay, dann ostwärts von dem Felsvorsprung der Isle of Portland die Rhyde von Portland, weiterhin der für ganz große Schiffe nicht zugängliche Poole Har-

bour. Die hierauf folgende Küste von Hampshire ist meistens flach; vor ihr liegt, durch eine Meerenge vom Festland getrennt, die Insel Wight. In der Meerenge streckt sich die Trisanton Bai oder Southampton Water 10 Meilen tief in's Land. Etwas östlicher liegt der ausgezeichnete Hafen von Portsmouth; zwischen ihm und der Insel Wight die berühmte Röhde von Spithead.

Die folgende Küste ist flach, nur unterbrochen durch das Vorgebirge Beachyhead, bis bei Sandgate die bekannten englischen Kreideseifen folgen. Von hier ab sind keine guten Häfen mehr; bemerkenswerth die Raps von South-Foreland und North-Foreland. Westlich von letzterem Punkt, gegen die Themsemündung zu, verflacht sich das Ufer. Die Meerenge „the Swaile“ trennt die Insel Sheppey vom Gestade von Kent und westlich von dieser Insel bietet die Mündung des Medway mit den Häfen von Sheerness und Chatham eine geräumige Zufluchtsstätte für die Schifffahrt.

Irland hat einen Küstenumfang von 1400 englischen Meilen und ist reich an prächtigen natürlichen Häfen. Auch hier ist, wie in Großbritannien, die West- und Südküste besonders begünstigt. Von der Carnfore-Spize, welche den südöstlichsten Punkt Irlands bildet, nach Norden zu ist die Küste flach und sandig und enthält bis zur Bai von Dublin nur den zwar ausgedehnten, aber flachen und sandigen Wexford-Hafen. Die Bai von Dublin ist geräumig; doch größere Schiffe können nicht bis Dublin, sondern müssen am Eingange der Bai im Hafen von Kingston lichten. Weiter nördlich folgt die seichte Bai von Dundalk und Carlingford Lough mit seichtem Eingange; dann Dundrum-Bai mit einigen Fischerhäfen und Strangford Lough mit gefährlicher Einfahrt; noch nördlicher Belfast Lough, der beste Hafen an der Ostküste. Bei Fairhead oder Benmore Point ist der nordöstlichste Punkt der Insel. An der Nordküste sind Lough Foyle und Lough Swilly die bedeutendsten Buchten; erstere seicht, letztere dagegen den größten Schiffen zugänglich. Zwischen ihr und der Donegal-Bai ist die Küste zumeist steil, ohne gute Häfen. Die noch westlichere Sligo-Bai ist auch nur Schiffen mittlerer Größe zugänglich. Weit gegen Nordwesten vorspringend bildet die Halbinsel Mulllet zwei Häfen: Broadhaven und Blackfod-Bai, tief, aber nicht ganz geschützt. Südlich von letzterer Bai liegt die Insel Achillis-Land, noch südlicher Clew-Bai, durch die vorliegende Clara-Insel geschützt. Hierauf folgen gegen Süden eine Reihe tiefer und sicherer Buchten, namentlich die von Killery, Ardbear, Roundstone, Kilkerran und andere, die aber alle nur von Fischerbooten aufgesucht werden. Die große Galway-Bai enthält mehrere, durch die Arran-Inseln geschützte, gute Häfen, während weiter gegen Südwesten bis zur Mündung des Shannon, die Küste gefährlich ist und keine guten Häfen hat. Der Shannon jedoch bildet mit seiner 11 Meilen breiten Mündung, weil aufwärts großen Seeschiffen zugänglich, eine sichere Zufluchtsstätte. Die westlich von genannter Flussmündung in's Land einschneidende Trallee-Bai ist gefährlich; die benachbarte Dingle-Bay Weststürmen ausgesetzt, dagegen Valentia-Hafen sehr sicher. Auch Kenmare-Bai und noch südlicher die 30 Meilen tief in's Land eindringende Bantry-Bai gelten für sehr sicher. Südlicher noch liegt Wizenhead, der südwestliche Ausläufer Irlands. An der Südküste



Irlands endlich sind gute Häfen die von Baltimore, Kinsale, Cork und Waterford.

### Verticale Bodengliederung.

An ausgedehnten Gebirgserhebungen und großen Flächenbildungen fehlt es den britischen Inseln; doch bietet ihre Oberfläche eine sehr mannigfache Abwechselung der Bodengestaltung.

Das südliche und mittlere England ist meistens wellenförmig oder niedrige Hügellandschaft, nur wenige 100 Fuß über dem Meere. Vom Kap Landsend, dem südwestlichsten Punkte Englands aus, durchzieht ein kleiner Gebirgszug die Grafschaft Cornwall und erreicht in Brown Willy die Höhe von 1864'. In Devonshire erreicht die Sumpf- und Heidelandschaft Dartmoor Forest eine Höhe von 2050' im Gipfel des Yeo Tor. An der Südküste des Kanals von Bristol sind die Brendon-Hügel (bis 1706'), an seiner Ostküste die Mendip-Hügel. Die Wasserscheide zwischen der Themse und dem Kanal von Dover bilden die Ebene von Salisbury und die von ihr auslaufenden, mit Heidekraut bewachsenen Höhenzüge, Downs genannt, welche sich bis in die Nähe von Dover erstrecken und als südliche Downs im 532' hohen Beachyhead die See erreichen. Ausgedehnte Niederungen finden sich nördlich der Themse an der Ostabdachung Englands gegen die Nordsee zu, um die Meeresbucht Wash. Im eigentlichen Centrum Englands erhebt sich das Tafelland von Birmingham als Wasserscheide zwischen dem Severn und dem Trent bis zu 1320 Fuß. Südlich von ihm bilden die Cotswold-Hügel die Wasserscheide zwischen Severn und Themse; westlich liegt die fruchtbare Ebene von Cheshire, östlich die Chiltern-Hügel, welche bis zum Wash-Busen sich erstrecken. Westlich von der Ebene von Cheshire beginnt die cambrische Gebirgsregion in Wales, der gebirgigste Theil Englands. Die ganze Halbinsel ist rauhes Bergland, welches im Snowden (nördlich) eine Höhe von 3590 Fuß erreicht und sich von da nach Süden zu fortsetzt zur Berwyn-Kette. Das nördliche England bis zur schottischen Gränze hat in dem penninischen Gebirge eine regelrechte Wasserscheide zwischen der Nordsee und dem irischen Meere. Dieses Gebirge ist eine traurige, einförmige Landschaft, vielfach von Moorgegenden umlagert, während das kleine, selbständige Gebirgssystem der Halbinsel Cumberland, die „Cumbrian Mountains“ mit steilen Gehängen, schönen Heide- und Waldlandschaften und Gewässern, welches 3230 Fuß ansteigt, eine der schönsten Gegenden Großbritanniens ist. Der südliche Theil Schottlands wird von den Cheviot-Hügeln ausgefüllt, welche vielfach steile und felsige Abhänge, tiefe Schluchten und Thäler zeigen, aber fruchtbare Weidelandschaften enthalten. Nördlich von den Cheviot-Hügeln erstreckt sich das schottische Tiefland vom Busen des Clyde im Südwesten in nordöstlicher Richtung zum Firth of Forth und (unter dem Namen Strathmore) über diesen hinaus noch 80 englische Meilen. Den nördlichen Theil der britischen Insel endlich nimmt das schottische Hochland ein. Die ganze Masse desselben ist durch das lange und enge Glenmore-Thal, welches eine Kette von Seen enthält, in zwei Theile getrennt. Im Glenmore-Thal ist die Wasserscheide zwischen der Nordsee und dem atlantischen Ocean nur 94 Fuß über dem Meere. Der südliche Theil der schottischen Hochlande,

die sogenannten Grampian-Berge, sind steril, theilweise stark zerklüftet und felsig, streckenweise noch gut bewaldet, auf ausgedehnten Strichen mit Heidekraut und Torfmoor bedeckt, in den Thälern aber fruchtbar und in der Abdachung nach der Nordsee zu selbst meist gutes Ackerland. Die höchsten Punkte der Grampians erheben sich über 4000 Fuß. Der nördlich und westlich vom Glenmore-Thal gelegene Theil der Schottischen Hochlande ist sehr öde, eine kahle Hochebene mit Torfmooren, über welche sich zahlreiche Gipfel zu Meereshöhen über 3000 Fuß erheben. Nach der Ostküste zu verflacht sich das Land.

Die sehr merkwürdige Oberflächengestaltung Irlands endlich zeigt eine ausgedehnte, centrale Ebene, welche sich von der irischen See im Osten bis zum atlantischen Ocean an der Galway-Bai im Westen erstreckt und theilweise aus Torfmooren, theilweise aus fruchtbarem, guten Weideland besteht. An den Rändern der Insel dagegen befinden sich mehrere isolirte Gebirgsgruppen. So namentlich im Nordosten die Berge von Antrim, zwar nicht hoch, aber in steilen Basaltfelsen nach dem Meere zu abstürzend. Das weite Thal, in welchem der See Neagh liegt, trennt diese Gebirgsgruppe von den Carnthoger-Bergen (im Norden Irlands), welche über 2000 Fuß Höhe haben. Diese sind wieder durch eine Niederung getrennt von den Bergen der Graffschaft Donegal, dem nordwestlichsten Theile der Insel, wo der Mt. Errigal 2460 Fuß Höhe hat. Südlich von dieser Gruppe, getrennt von ihr durch den Erne-Fluß und die Erne-Seen, erhebt sich das Domball-Gebirge. Dann folgen wieder Tiefländer mit Seen und isolirten Hügelgruppen; weiter westlich aber, nördlich von der Galway-Bai die Berge von Mayo (2638 Fuß). Zwischen Galway-Bai und dem Shannon ist Hügelland; aber im südwestlichsten Theile der Insel steigt das Bergland von Kerry im Carrantuo 3404 Fuß über die Meereshöhe hinan. Völlig regellos endlich sind zwischen dieser ausgedehnteren südwestlichen Gruppe und der irischen See noch eine Menge isolirter Berg- und Hügelgruppen, unter welchen die Galtymore-Berge, die Knockmeledown-Berge, die Comeragh-Berge, die Blackstairs und die Silvermine-Berge besonders hervortragen.

#### Bewässerung.

Die britischen Flüsse können zwar bei der geringen Entfernung aller binnenländischen Punkte vom Meer keine beträchtliche Länge erreichen, sind aber wasserreich und meistens weit in's Innere hinein schiffbar; ihre Mündungen bilden häufig gute Häfen.

Die Themse (Thames) entspringt im Thameshead und ergießt sich nach einem westlichen Laufe von 205 engl. Meilen in die Nordsee. Sie ist an der Mündung 5 engl. Meilen breit, an der London-Brücke noch 692 Fuß. Für die größten Seeschiffe ist der Fluß bis Deptford aufwärts fahrbar, für Schiffe von 1400 Tonnen bis Blackwell und bis London-Brücke für solche von 300 Tonnen bei 12 — 14 Fuß Tiefe. Die Schiffbarkeit reicht noch (für Barken) mittels Schleusen und Wehren bis Lechlade, 148 Meilen oberhalb London-Brücke. Kanäle verbinden die Themse mit den wichtigsten Flüssen Englands. Von ihren Nebenflüssen sind nennenswerth: die 17 Meilen schiffbare Thame, die 26 Meilen schiffbare Lea und der gleichfalls theilweise schiffbare Roding auf der linken Seite; auf der rechten: der Wey, 18 Meilen

schiffbar, der Darent, 3 Meilen schiffbar, der Medway, 40 Meilen schiffbar und in dem schönen Hafen von Sheerneß mündend.

Nördlich von der Themse folgen der Reihe nach, in die Nordsee mündend:

Der Ghelmer (an seiner Mündung Blackwater), 19 Meilen aufwärts bis Ghelmsford schiffbar.

Die Colne, für Seeschiffe bis Colchester, 8 Meilen oberhalb der Mündung, fahrbar.

Der Stour, im Hafen von Harwich mündend, 29 Meilen oberhalb der Mündung schiffbar. Auf seinem Nebenflusse Gipping können kleine Seeschiffe bis Ipswich gelangen.

Der Ouse, 27 Meilen, bis Norwich fahrbar. Von seinen Nebenflüssen ist der Oure 29 Meilen, bis Aylsham, der Waveney, 22 Meilen, bis Bungay, fahrbar.

Die Ouse, 46 Meilen aufwärts schiffbar, bis Redford, ergießt sich in die Bucht Wash. Von ihren zahlreichen Nebenflüssen sind viele in ihrem unteren Laufe schiffbar.

Der Nen mündet gleichfalls in die Wash und ist 63 Meilen aufwärts bis Northampton schiffbar.

Der Welland mündet auch in die Wash, schiffbar ist er bis Deeping, 25 Meilen oberhalb.

Der Witham wird von Lincoln ab schiffbar und ergießt sich 38 Meilen weiter unten in die Wash. Von Lincoln aus führt der Fossdyke-Kanal (ein römisches Werk) nach dem Trent.

Der Humber ist ein zum Meeresarm erweiterter Strom, von Spurn Point 37 Meilen lang in's Land sich erstreckend. Weiter oben wird er durch die Flüsse Trent und Ouse gebildet. Der Trent wird schiffbar bei Burton on Trent, 117 Meilen oberhalb seiner Mündung und durchfließt eine sehr fruchtbare Landschaft. Von seinen Nebenflüssen ist der Derwent 18 Meilen schiffbar. Der Ouse ist von Vinton ab, 51 Meilen oberhalb der Mündung, schiffbar, für Seeschiffe von York ab. Derwent, Aire und Don sind seine schiffbaren Nebenflüsse.

Der Wear ist von Durham, 18 Meilen oberhalb der Mündung, schiffbar. An der Mündung liegt der Seehafen Sunderland.

Der Tyne kann bis Newcastle aufwärts, 8 Meilen von der Mündung, mit Schiffen von 300 Tonnen befahren werden.

Der Tweed entspringt in Schottland, fließt durch fruchtbare Ländereien, bildet dann eine Strecke lang die Grenze zwischen England und Schottland und erreicht die Nordsee bei Berwick.

Aus Schottland fließen ferner in die Nordsee:

Der Forth, welcher in den Firth of Forth mündet und dessen gewundener Lauf durch Schiffe bis zu 70 Tonnen 27 Meilen aufwärts befahren werden kann.

Der Tay, der bedeutendste schottische Fluß, hat mehr Wasser als die Themse. Er entspringt in den Hochlanden, durchfließt den Loch Tay und ist für Schiffe von 100 Tonnen bis Perth aufwärts fahrbar.

Der Dee ist ein entschiedener Bergstrom, nur an der Mündung schiffbar.

Der Spey ebenfalls.

An der Westküste Schottlands mündet der Clyde, der bis Glasgow abwärts ziemlich unruhigen Lauf hat, während er von der Mündung bis nach Glasgow für Seeschiffe von 18 Fuß Tiefe fahrbar gemacht werden konnte.

In die irische See münden auf englischem Boden:

Der Eden, derselbe ist wegen seiner Felsen und Wasserfälle nur 8 Meilen oberhalb der Mündung noch fahrbar.

Der Ribble, von Preston ab, 6 Meilen, für Kohlenbarken und kleine Seeschiffe fahrbar.

Der Mersey, an seiner Mündung zur seeartigen Bucht von Liverpool erweitert. Hier ist er eine von den größten Seeschiffen stark frequentirte Wasserstraße. Auf einem seiner Nebenflüsse, dem Irwell, gehen Barken bis Manchester; Kanäle verbinden den Mersey mit dem Severn, der Ouse, dem Trent und der Themse.

Der Dee, von Chester abwärts zum Meeresarm erweitert, leidet an Versandung.

Der Towy mündet in den Kanal von Bristol und ist 7 Meilen aufwärts Seeschiffen von 200 Tonnen zugänglich, bis Carmarthen.

Der Severn, ein schöner und ansehnlicher Fluß, ergießt sich gleichfalls in den Kanal von Bristol. 170 Meilen oberhalb seiner Mündung, bei Welshpool, wird er für Barken schiffbar. Bis Gloucester aufwärts gelangen Seeschiffe von 300 Tonnen; bis Shrewsbury reicht die Fluth. Von seinen Nebenflüssen sind der Wye, 14 Meilen (bis Monmouth) für Seeschiffe und 58 weitere Meilen für Barken, der Ust, 12 Meilen weit, der Obere Avon, 4 Meilen, schiffbar. Auch der Untere Avon, an welchem Bristol liegt, ist bis zu dieser Stadt für große Seeschiffe zugänglich.

Der Parret, ebenfalls in den Kanal von Bristol mündend, ist für Seeschiffe von 200 Tonnen bis Bridgewater, 12 Meilen ober der Mündung, fahrbar; Barken fahren noch 21 Meilen weiter aufwärts bis Gloucester.

In den englisch-französischen Kanal endlich münden:

Der Tamer, 31 Meilen schiffbar, bei Plymouth mündend.

Der Avon von Hampshire, bis Salisbury, 23 Meilen, schiffbar, von wo ein Kanal nach Southampton führt. Ein Nebenfluß ist der Stur, fahrbar 33 Meilen bis Sturminster.

Der Arun, 26 Meilen weit schiffbar.

An Seen ist England arm, Schottland aber sehr reich, und dort sind sie für den Lokalverkehr nicht ohne Bedeutung. Die größten sind: Loch Lomond, Loch Awe, Loch Ness, Loch Shin, Loch Maree, Loch Tay.

Die Flüsse Irlands haben meist ruhigen Lauf.

Der Shannon ist der bedeutendste. Er bildet eine Reihe von Seen und ist vom Lough Allen bis zum Meere fast ununterbrochen schiffbar. Unterhalb Limerick erweitert er sich zum Meeresarm. Von seinen Nebenflüssen sind Maigue und Fergus schiffbar.

An der Südküste mündet der Lee bei Cork, bis wohin Seeschiffe von 200 Tonnen gelangen.

Der Blackwater mündet ebenfalls an der Südküste bei Youghal und ist 17 Meilen weit für Barken fahrbar.

Der Barrow, der in den Hafen von Waterford mündet, ist 19 Meilen

für Seeschiffe, weitere 46 Meilen für Barken schiffbar, bis Athy, von wo ein Kanal nach Dublin gebaut ist. Von seinen Nebenflüssen sind der Nore und der Suir (Sure) schiffbar, letzterer für Schiffe von 800 Tonnen bis Waterford.

Der Slaney, im Wexford-Hafen mündend, ist für Barken fahrbar bis Enniscorthy, 14 Meilen.

Der Boyne ist der größte Fluß an der Ostküste; Sandbänke vor seiner Mündung machen ihn für größere Schiffe unzugänglich; Barken gehen 20 Meilen stromauf bis Navan.

Der Bann zerfällt in zwei Strecken: eine obere bis zum Lough Neagh, welche von Portadown bis zu dem genannten See, 10 Meilen, schiffbar ist, und eine untere, welche wegen ihres raschen Laufes und wegen einer Sandbarre vor der Mündung nur auf der kurzen Strecke zwischen Coleraine und dem Meere (5 Meilen) für kleinere Seeschiffe fahrbar ist.

Der Foyle ergießt sich in die Meeresbucht „Lough Foyle“. Auf ihm können die größten Seeschiffe 6 Meilen stromauf bis Londonderry; Barken kommen noch 8 Meilen weiter bis Johnstown und von da mittels Kanals noch 9 Meilen bis Erabane.

Der Erne, welcher mehrere Seen durchfließt, ist auf seinem mittleren Laufe fahrbar.

Der Moy, welcher in Kilalla-Bay mündet, ist bis Foxford, 18 Meilen oberhalb der Mündung, schiffbar.

Unter den Seen Irlands sind die beträchtlichsten: Lough Neagh (17 Meilen lang, 10 Meilen breit), Lough Ree, die Erne-Seen, der Lough Corrib, der Lough Derg und der Lough Mask.

Zu diesen natürlichen Wasserstraßen des britischen Reiches kommen noch die zahlreichen Kanäle als Bervollständigung. Mit Ausnahme der Niederlande ist in keinem Lande der Welt der Reichtum an Kanälen größer. Weit aus die meisten und wichtigsten derselben finden sich in England. Die britischen Kanäle sind mit wenigen Ausnahmen auf dem Wege der Aktien-Unternehmung erbaut worden, und zwar zumeist in den 70—80 Jahren, welche der Eisenbahn-Ära vorangingen. Durch die Eisenbahnen hat die Frequenz der Kanäle keine besondere Einbuße erlitten. Die wichtigsten Kanäle sind:

In England:

Der Bridgewater-Kanal, 1758 begonnen. Er verbindet, 29 engl. Meilen lang, Liverpool mit Manchester. Es finden sich an ihm bemerkenswerthe Kunstbauten; ein 39 Fuß hoher Aquädukt über den Fluß Irwell und ein 400 Fuß langer Tunnel.

Der Grand Trunk-Kanal, welcher mit dem vorgenannten in Verbindung steht, verbindet die Nordsee mit der irischen See vermittelt der Flüsse Trent und Mersey. Er ist 93 Meilen lang, 29—40 Fuß breit und 5 Fuß tief. Sein Wasserspiegel wird durch 90 Schleusen regulirt; er läuft über 33 Bogen und führt unterirdisch eine Strecke von 8640 Fuß. Durch die Oxford und Grand Junction-Kanäle ist er auch mit der Themse in Verbindung gesetzt.

Der Oxford Kanal, 84 Meilen lang, verbindet die Themse mit dem Trent.

Der Birmingham und Faresley-Kanal, 16 Meilen lang, und der



Birmingham und Worcester-Kanal, 32 Meilen lang, verbinden den Severn mit dem Grand Trunk-Kanal und demgemäß vier der wichtigsten Häfen Englands.

In Schottland:

Der berühmte caledonische Kanal, welcher auch für Seeschiffe fahrbar ist, führt aus dem Firth in den Moray, von Inverness nach Fort William und ist 21 Meilen lang, mit Einschluß aller von ihm durchschnittenen Seen aber 59 Meilen. Er ward auf Staatskosten mit einem Aufwande von über 1 Mill. Pfd. St. erbaut.

Der Clyde-Kanal, 39 Meilen lang, verbindet den Clyde mit dem Busen von Forth.

Der Union-Kanal, 31 Meilen, führt vom vorigen nach Edinburgh.

In Irland:

Der Grand-Kanal, mit seinen Nebenanälen 164 Meilen lang, 40 Fuß breit und 6 Fuß tief, läuft von Dublin nach dem Shannon. Von ihm zweigt sich südlich der Athy-Kanal ab.

Der Royal-Kanal läuft nördlicher, ebenfalls von Dublin nach dem Shannon, 92 Meilen.

#### Klima und Vegetation.

Die klimatischen Verhältnisse der britischen Inseln sind nach der mehr oder weniger nördlichen Lage der einzelnen Landestheile sehr verschieden. Im Allgemeinen ist das Klima ein maritimes und gemäßigtes. England zeichnet sich durch große Milde, Gleichmäßigkeit und Feuchtigkeit seines Klima's aus; Pflanzenleben, Thier- und Menschenwelt finden dort die denkbar günstigsten Bedingungen des Gedeihens. In Irland, wie an der Nordküste von Großbritannien, sind feuchte Niederschläge viel häufiger als im Osten und geben der Insel jenes frische Grün, das zu dem Namen „grün Erin“ Veranlassung ward. Schottlands Klima wird beeinflusst durch die Nähe des arktischen Meeres und die gebirgige Bodenbeschaffenheit.

Die Pflanzenwelt ist zwar nicht so reich an Arten, als in südlicheren Ländern; aber wegen des feuchten Klimas und der milden Winter zeigen die Pflanzen ein sehr schönes, saftiges Grün.

#### Bevölkerung.

Dieselbe betrug 1871 im Ganzen 31,845,379 Seelen. Hievon trafen 22,712,266 auf England und Wales, 3,360,018 auf Schottland, 5,412,377 auf Irland, 144,638 auf die Kanalinseln, der Rest auf die Armee und die zur See befindlichen Seeleute. Der Nationalität nach besteht die Bevölkerung aus drei geschichtlich nach einander herrschenden Rassen: Kelten, Sachsen und Normannen; dieselben sprechen zwei Sprachen: Englisch und Gaelisch. Unter den Fremden sind die Deutschen am zahlreichsten (über 16000 allein in London). Sehr beträchtlich ist die Zahl der außerhalb Englands lebenden Engländer.

Hinsichtlich der Berufsarten gruppirt sich die Bevölkerung wie folgt:

England (1871). Schottland (1861).

Liberale Professionen (Beamte, Militärs, Gelehrte u.)	684102	52515
Häusliche Dienstboten . . . . .	5.905171	1.784295
Commercielle Berufsarten . . . . .	815424	84388

	England (1871).	Schottland (1861).
Landwirthschaftliche Bevölkerung . . . . .	1.657188	878609
Industrielle Bevölkerung . . . . .	5.137725	694074
Unbestimmte Berufsarten . . . . .	8.512706	118468

In Irland dagegen zählte man im Jahre 1861:

Grundeigentümer . . . . .	8412	Unterrichtspersonal . . . . .	19346
Handleute . . . . .	969686	Civildienst . . . . .	20564
Handel- und Gewerbetreibende . . . . .	815356	Militärs und Seedienst . . . . .	30828
Gelernte Stände . . . . .	11695	Gemischte Berufsarten . . . . .	829183
Anderer liberaler Berufsarten . . . . .	1066	Unbestimmte Berufsarten . . . . .	3.092680

Die Bevölkerung ist trotz der starken Auswanderung, die namentlich aus Irland stattfindet, doch fortwährend in Zunahme begriffen; nur in Irland ergibt sich seit 1841 eine bemerkliche Abnahme. Besonders stark ist der Zuwachs in dem Metropolitan-Bezirk (London), sodann in den Fabrikbezirken von Lancashire, Cheshire, Stafford und Derby, in den Industrie- und Bergbau-districten von Northumberland, Durham und Yorkshire, und in den schottischen Südwestbezirken von Renfrew, Ayr und Lanark.

Die durch die mißlichen Verhältnisse Irlands veranlaßte irische Auswanderung, welche schon Millionen der Angehörigen dieser Insel nach Nordamerika und Australien gebracht hat, wird nur einigermaßen aufgewogen durch den Umstand, daß sehr viele Irländer in England eine neue Heimat gefunden haben.

Charakteristisch für die britische Bevölkerung ist ferner das Vorwiegen des städtischen Elements. Die Zahl der städtischen Bevölkerung ist absolut größer, als jene der ländlichen. Im Jahre 1871 lebten in 938 Städten über 14 Mill. Menschen. Die Zahl der Städte mit über 20000 Einwohnern beträgt 103; 17 Städte haben über 100000 Einwohner.

#### Landwirthschaft.

Verschieden geartet sind die landwirthschaftlichen Verhältnisse Großbritanniens gegenüber denen Irlands.

In Großbritannien befindet sich zwar die Landwirthschaft im Ganzen auf einer sehr hohen Stufe; aber der angebaute Boden nimmt verhältnißmäßig keine bedeutende Fläche ein und der Getreidebau steht hinter der Viehzucht wesentlich zurück.

Die Eigentumsverhältnisse des Landes beruhen auf den alten Feudalgesetzen; der Grundbesitzer erhält sein Land entweder von der Krone als Freisasse (Freeholder), oder er zahlt einen Erbzins als Coppyholder oder er ist ein Pächter (Leaseholder). Die oft nur kurzen Pachtzeiten sind der Einführung verbesserter Wirthschaftsmethoden häufig hinderlich. Die Zahl der Farms in England und Wales ist ungefähr 220000, von einer durchschnittlichen Größe von 111 Acres; in Schottland sind etwa 56000 Farms, durchschnittlich weit kleiner, als die englischen. England theilt man gewöhnlich in 6 landwirthschaftliche Bezirke: 1. Einen nördlichen mit rauhem Klima und späten Ernten, aber ausgezeichnete Bewirthschaftung. 2. Einen westlichen, ausgezeichnet durch Milchwirthschaft und Obstbau. 3. Einen Midland-Bezirk, wo Ackerbau und Viehzucht sich das Gleichgewicht halten. 4. Einen östlichen, wo Rinder- und Schafzucht vorherrschen. 5. Einen südlichen mit ausgebreiteter Schafzucht und starkem Gemüsebau in der Umgebung Londons. 6. Einen süd-

westlichen Bezirk, wo Ackerbau mit Gemüse- und Obstbau und Milchwirthschaft vereinigt sind. In Wales und Schottland herrscht die Viehzucht vor; nur in den südlicheren Theilen Schottlands ist der Ackerbau bedeutend.

In keinem Lande der Welt wird der Ertrag der Landwirtschaft durch Anwendung aller technischen Hülfsmittel, durch Anwendung natürlicher und künstlicher Dünger, durch Ent- und Bewässerung, durch Drainirung, Anwendung von Maschinen aller Art mehr gesteigert, als in England. Die nur mäßige Größe der Farms und jener technischen Hülfsmittel, daneben aber auch die hohen Preise der Bodenprodukte, welche eine so intensive Wirthschaft und Kapitalverwendung gestatten, sind die Hauptgründe dieses Fortschritts. In England und Wales nimmt man als durchschnittlichen Pachtzins 150 Pfd. St. für eine Farm an, obwohl im Einzelnen die Pachtzinse bis zu 1000 und 1500 Pfd. St. steigen. Die Pachtzeiten dauern höchstens 7 Jahre, werden aber dann meistens von Jahr zu Jahr verlängert. In Schottland verpachtet man auf längere Zeit: 15, 19, 21, 38 Jahre, in Irland auf 21, 31, 61 Jahre, meistens aber „at will,“ d. h. nach beliebiger Kündigung.

Oeffentliche landwirthschaftliche Bildungsanstalten giebt es in England nicht; doch werden technische Fortschritte gefördert und unterstützt durch landwirthschaftliche Vereine und durch die von Großgrundbesitzern unterhaltenen Musterwirthschaften. Zur Hebung der irischen Landwirtschaft dagegen ist Irland mit vielen Ackerbauschulen versehen.

Unter den Produkten des Ackerbaues ist in England der Weizen das wichtigste, in Schottland der Hafer, in Irland Hafer und Kartoffeln. In Großbritannien und Irland zusammen waren 1873 von 77 Mill. Acres 46 Mill. angebaut, davon 11 Mill. Acres mit Getreide, gegen 5 Mill. Acres mit Hackfrüchten, 6 Mill. Acres waren Kleefelder und künstliche Wiesen, 23 Mill. Acres Weiden und natürliche Wiesen. Mit Wald und Gehölz waren (1872) 2 $\frac{1}{2}$  Mill. Acres bestanden.

Irland hat weit fruchtbareren Boden als Großbritannien; aber die Art der Bewirthschaftung ist irrationell, die Zerstückelung hindert den Fortschritt und erst in der jüngsten Zeit sind erhebliche Verbesserungen geschehen. Das System des Absentismus, welches in Irland herrscht, und wonach die dortigen Großgrundbesitzer die Pachtrenten ihrer Güter im Auslande verzehren, während der größte Theil der Ackerbauer auf die Pachtung kleiner Grundstücke, die kaum den nothdürftigsten Lebensunterhalt bieten, angewiesen ist, hat den übelsten Einfluß auf die volkswirthschaftlichen Verhältnisse.

Die britische Getreideproduktion reicht bei weitem nicht zur Deckung des inländischen Bedarfes hin, so daß jährlich bedeutende Einfuhren an Getreide (10—12 Mill. Quarters) aus Rußland, Norddeutschland und Nordamerika stattfinden müssen.

Weizen wird vorzüglich im Südosten Englands gebaut; Gerste in Wales und dem nordöstlichen England, wo sie auch vielfach noch als Brodfrucht verwendet wird, während andererseits der inländische Bedarf der Bierbrauerei eine große Quantität beansprucht. Roggen wird nur selten und fast nie mehr als Brodfrucht gebaut. Klee, Esparsette und Luzerne nehmen einen bedeutenden Theil des Bodens in Anspruch, Hafer namentlich in Schottland, wo er das Hauptnahrungsmittel der Landbevölkerung bildet, und in

Irland. Kartoffeln sind in Irland das landesübliche Nahrungsmittel der Landbewohner. Weiße und andere Rüben (turnips) werden gleichfalls viel gebaut; Hülsenfrüchte und Gartengewächse von vortrefflicher Qualität in England; Hanf und Flachs in Irland und Schottland; Raps im südwestlichen England als Schaffutter; Hopfen im Kent (Canterbury, Worcester); Karden und Safran in Essex; der Obstbau ist zwar im Süden und Südwesten ausgedehnt, aber es werden doch massenhaft Obst und Gemüse aus Frankreich importirt. Wein producirt Großbritannien nicht.

### Viehzucht.

Die Viehzucht ist der am glänzendsten entwickelte Zweig der britischen Landwirtschaft, welcher in Bezug auf die relative Zahl der Thiere, auf die Qualität der Ragen und deren Veredlung, auf die zweckmäßige Einrichtung der Oekonomiehöfe und die technische und wissenschaftliche Ausbildung des Betriebs von keinem Lande der Welt übertroffen wird.

An Rindvieh zählte man (1873) 10.153670 Stück. Dasselbe zeichnet sich aus durch Massfähigkeit, Milchreichthum, Arbeitskraft und Schönheit. Von den einzelnen Ragen sind die Devonshire-Rinder, rothbraun, weniger zur Milchwirthschaft geeignet, liefern aber vorzügliches Fleisch; die Rinder der Hochlande, die von Wales und aus den gebirgigen Theilen Irlands liefern vorzügliche Milch; die kurzhörnigen Thiere von Holderneß, Teestwater und Northumberland sind durch Fleisch und Milch ausgezeichnet, die Rinder von Lancashire mit sehr langen Hörnern durch Größe und Stärke; die hörnerlose Galloway-Race liefert vorzügliches Fleisch und wenig, aber gute Milch. Die lebhaftesten Viehmärkte sind in Salisbury; Butter kommt zumeist aus Suffolk, Norfolk, Cheshire, Yorkshire zc. Die Käseproduktion findet ihren Hauptsitz in Cheshire (Chester-Käse, 20—80 Pfund schwer); ferner in Gloucester und in Leicester (Stilton-Käse), von vielen über den Chester geschätzt.

Die englischen Pferde, ein Gegenstand des Nationalstolzes, erfreuen sich der sorgfältigsten Behandlung. Das englische Rennpferd stammt vom arabischen ab, schwere Arbeitsthiere von flandrischen Ragen; Schottland und Wales liefern kleine, zähe Ponies. 1873 gab es 1.817831 Pferde im Königreich, darunter etwa 1600 Rennpferde.

Die Schafe betragen (1873) 33.982404 Stück und liefern gegen 120 Mill. Pfund Wolle. Man sieht jedoch weniger auf die Wolle, als auf das Fleisch; die Wollproduktion reicht daher auch für die Zwecke der inländischen Industrie keineswegs aus.

Die Schweinezucht ist gleichfalls nennenswerth; die Zahl der Thiere betrug (1873) 3.563532 Stück; berühmt sind die großen Thiere von Berkshire. Yorkshire und Westmoreland liefern ausgezeichnete Schinken; Speck kommt zumeist aus Wilts, Hants und Berks. In Irland, wo die Schwäne sehr häufig Hausgenossen der Familie sind, ist Cork ein Haupthandelsplatz für Schweinefleisch.

Ziegen findet man in den gebirgigen Landestheilen; die Federviehzucht könnte ausgedehnter sein; Wild findet man noch in den Parks.

Die Wälder, früher sehr ausgedehnt, sind in der neueren Zeit sehr zusammengeschwunden. Größere Waldungen im ursprünglichen Zustand finden

sich nur noch in den Hochlanden. Uebrigens werden neue Waldungen und Gehölze angepflanzt. Trotz der Ausrodungen macht das Land keineswegs einen baumlosen Eindruck und ist auch nicht so holzarm, als man glauben möchte, da sehr zahlreiche Bäume in Gärten, in Gruppen und einzeln zwischen Feldern und Wiesen, an Straßen u. s. f. stehen. In den königlichen Forsten werden viel Eichen nachgepflanzt; die englische Eiche, namentlich die aus Kent, Suffex und Surrey liefert immer noch das am meisten geschätzte Schiffbauholz.

#### Der Fischfang.

Sowohl die britischen Binnengewässer, als auch die benachbarten Meeres-theile sind reich an Fischen, die einen nicht unbedeutenden Theil der Bevölkerung den Fischfang als Haupterwerbszweig ergreifen lassen. Nur in England sind in Folge der Verunreinigung der fließenden Wasser durch Fabriken die Fische selten geworden. Lachse werden aus den irischen und schottischen Flüssen gefangen und geräuchert, eingepökelt oder in Eis nach den Fischmärkten geschickt. Der Fischfang in der See ist weit wichtiger. Ein Vertrag mit Frankreich regulirt die Fischereigränzen dergestalt, daß die Fischer beider Nationen sich nicht unter 3 Seemeilen der fremden Küste nähern dürfen.

Der Haringfang wird in England von Yarmouth aus, in Schottland von den Häfen von Ayr, Struth, Gylmouth, Peterhead, Stornoway und Wick aus betrieben; auch vom Kanal von Bristol aus, von der Insel Man und an den irischen Küsten. Neben dem Haringfang ist auch die Fischerei von Stockfischen, Lengs und Rothaugen (hakes) wichtig, namentlich an den Küsten von Essex, Suffolt, Norfolk, Yorkshire, Irland, der Shetlands-Inseln und der Hebriden. An den südlichen Küsten kommen Pilchards, Makrelen und (selten) Steinbutten vor. Von kleineren Fischen sind Sprotten und Flundern erwähnenswerth. Bei Aberdeen werden Schellfische vorzüglich geräuchert. Austern finden sich an manchen Theilen der südlicheren Küsten und werden auch künstlich, namentlich in Irland, gezüchtet; sie gehen als „Natives“ in großen Mengen nach dem Continent hinüber; Hummern finden sich häufig an den Küsten von Yorkshire und bei den Shetland-Inseln. Die Gesamtzahl der im Königreich beschäftigten Fischerboote dürfte die Zahl von 30000 erreichen. Die Ausfuhr an Haringen allein repräsentirte 1874 einen Werth von 1.216782 Pfd. St. und ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Der Wallfischfang hat seit 1824 bedeutend abgenommen; die Zahl der in den grönländischen Meeren und der Davis-Strasse jagenden Schiffe sank in der Zeit von 1820—1860 von 159 auf 61.

#### Bergbau und Hüttenwesen.

Allgemeines. Nur ein so außerordentlicher Reichthum an unterirdischen Schätzen, wie ihn die britischen Inseln besitzen, konnte die genügende Grundlage für eine so ausgedehnte Entwicklung der Massenindustrie, des Großbetriebs werden. Der Ruhm der britischen Metallschätze reicht bis in die grauen Tage der phöniciischen Seefahrten hinauf und der britische Bergsegen hat seine Fülle aus dem Alterthume in die Gegenwart herübergebracht. Nicht Gold und Silber sind die Gegenstände dieses Bergsegens, sondern die unedlen Metalle und Kohlen, also der eigentliche Arbeitsstoff der Industriebölder.

Die mineralische Production Großbritanniens im Jahre 1873 hatte einen



Totalwerth von 69 Mill. Pfd. St., wovon die Steinkohlen 47.631280 Pfd. St. lieferten. Von den im Ganzen gewonnenen 127 Mill. Tonnen Kohlen wurden 35 Mill. bei der Eisensfabrikation verwendet, 27 $\frac{1}{2}$  Mill. zur Herstellung der Dampfkraft in den Fabriken, 20 Mill. im Hausgebrauch, 12 $\frac{3}{4}$  Mill. kamen zum Export, 9 $\frac{1}{2}$  Mill. wurden in Bergwerken und Kohlengruben, 6 $\frac{1}{2}$  Mill. zur Gasfabrikation verwendet. An Eisenerzen wurden 15 $\frac{1}{2}$  Mill. Tonnen im Werth von 7 $\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St., Zinnerz für 1 Mill. Pfd. St., Bleierz für 1.131900 Pfd. St. gewonnen. Die Ausbeute an Roheisen betrug 6 $\frac{1}{2}$  Mill. Tonnen, Werth 18 Mill. Pfd. St., an Zinn 9972 Tonnen, 1 $\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St. Werth; an Blei 54235 Tonnen, über 7 Mill. Pfd. St. Werth. Die übrigen Metalle repräsentiren nur einen Gesamtwertb von 759000 Pfd. St., das Gesammtergebniß einen solchen von 21 Mill. Pfd. St.

Nach anderen Angaben stellt sich das Resultat der berg- und hüttenmännischen Production für 1873 folgendermaßen (die Angaben hinsichtlich der Hüttenwerke sind dabei offenbar unzuverlässig. Kolb: Statistik):

### 1. Bei den Bergwerken:

	Gruben.	Production in Tonnen.	Werth in Pfd. St.
Steinkohlen . . . . .	3001	123.497316	46.311148
Eisenerze . . . . .	266	16.584857	7.774874
Kupfererze . . . . .	117	91983	448738
Zinnerze . . . . .	162	14266	1.246195
Bleierze . . . . .	455	83968	1.146165
Zinrerze . . . . .	63	18542	73951
Manganerze . . . . .	3	7773	38865
Eisenties . . . . .	35	65916	39470
Arsenit . . . . .	15	5171	17964
Wolfram . . . . .	3	88	993
Kobalt . . . . .	1	1	20
Bismuth . . . . .	1	2	—
Oxer, Umbra . . . . .	5	3326	8227
Chlor-Barium . . . . .	1	65	130
Baryt . . . . .	25	9092	7078
Flußspath . . . . .	1	80	40
Thon . . . . .	—	1.200000	450000
Koprolithe . . . . .	—	35000	50000
Anderer erdige Mineralien . . . . .	—	—	650000
Salze . . . . .	—	1.309497	654748

### 2. Bei den Hüttenwerken:

	Tonnen.	Werth (in Pfd. St.).		Tonnen.	Werth (in Pfd. St.).
Roheisen	6.741929	18.540304	Silber (Unzen)	628920	157230
Kupfer	5703	533232	Zinn (Tonnen)	5192	118076
Zinn	9560	1.459990	Anderer Metalle	—	2500
Blei	60455	1.209115			

Die einzelnen Montanprodukte. Die Kohle. — Steinkohlen werden in England seit Jahrhunderten gewonnen und sind von unberechenbarer Bedeutung für die englische Volkswirtschaft, so daß sie nicht mit Unrecht den Namen „black diamonds“ führen. Frühere Beschränkungen des Kohlenhandels haben aufgehört.

Die englische Kohle beherrscht das Weltmeer. Aus den britischen Häfen geht sie nach den deutschen Küsten, wo sie allerdings aus dem Binnenlande

durch die deutsche Kohle verdrängt wird; nach Frankreich, Dänemark und Rußland, nach den Küstengegenden von Südeuropa und Afrika, selbst nach Ostindien und weiter.

Geographisch sind die englischen Kohlenfelder glücklich vertheilt.

Eine Uebersicht der Ertragnisse der verschiedenen Kohlengebiete ergab für 1860 folgendes Resultat:

	Gruben:	Ertrag:
		18 Millionen Tons.
Durham und Northumberland . . . . .	283	18
York, Derby und Nottingham . . . . .	561	14
Lancashire . . . . .	371	11
Gloucester, Somerset, Devon . . . . .	102	5
Stafford und Worcester . . . . .	568	7
Anderer Grafschaften Englands . . . . .	241	4
Wales . . . . .	333	8
Schottland . . . . .	427	10
Irland . . . . .	73	0,1

Die englische Wissenschaft und Technik hat sich viel mit der Frage beschäftigt, wie lange die englische Kohle noch ausreichen dürfte. Man ist aber zu sehr verschiedenen Resultaten gekommen und selbst diese sind unzuverlässig, da Niemand weiß, wie sich der Kohlenverbrauch der englischen Industrie in den nächsten Jahrhunderten gestalten wird.

Die Gesamtproduktion, welche um das Jahr 1660 schon 2 $\frac{1}{2}$  Mill. Tonnen betragen haben soll, stellte sich in neuerer Zeit folgendermaßen:

	Millionen Tonnen.	Worth in Mill. Pfd. St.		Millionen Tonnen.	Worth in Mill. Pfd. St.
1839	31	?	1868	103	25
1855	65	16	1869	107	26
1860	80	20	1870	110	27
1865	98	24	1871	117	35
1866	101	25	1872	123	46
1867	104	26	1873	127	47

Von der Gesamtproduktion wurden in den letzten Jahren ungefähr 10 pCt. exportirt; etwa 32 pCt. fanden ihre Verwendung in der Eisenindustrie; ebensoviel in den übrigen Industriezweigen (insbesondere Gasfabrikation); 7 pCt. wurden in den Bergwerken verbraucht; 5 pCt. in Dampfschiffen und Eisenbahnen und etwa 18 pCt. im Haushalt.

Die Preise der Kohle, welche früher ziemlich gleichmäßig blieben, haben in den letzten Jahren beträchtliche Veränderungen erlitten und erfuhren eine sehr bedeutende Steigerung namentlich im Jahre 1873. Diese Steigerung wirkte nicht allein beträchtlich auf die Betriebskosten der Eisenbahnen, sondern vertheuerte auch die Seefracht so bedeutend, daß die Segelschiffahrt neuen Impuls erhielt.

Die Eisenproduktion. — Die Periode für die Welt Herrschaft der englischen Eisenproduktion begann mit dem Jahre 1740. Früher hatte man bei Gewinnung des Roheisens bloß Holzkohlen angewendet; seit 1740 begann man in den Hütten Steinkohlen und Coals anzuwenden und binnen 48 Jahren hob sich die Eisenproduktion um das Dreifache. Die Eisenproduktion Englands hat einen großen Vortheil darin, daß die meisten Schmelzöfen und Hütten sich in nächster Nähe der großen Steinkohlenbeden befinden, während manchen Hochofen in Schottland und Wales, welche ihre Erze aus entfernteren Gruben beziehen, das ausgedehnte Eisenbahn- und Kanalnetz behülft ist.

Dazu kommt, daß sich im Laufe der Zeit die Arbeiterbevölkerung immer mehr in den Betriebszweig eingelebt hat.

Wichtiger für den Welthandel als das englische Roheisen ist das englische Stabeisen, das vorzugsweise wegen seiner billigen Preise den Weltmarkt beherrscht, weniger wegen seiner Qualität. In Bezug auf Stabeisen sind es namentlich die Werke von Yorkshire (Lam Moor), die einen hervorragenden Rang einnehmen, ferner der Eisenhüttenbezirk von Anealand und das südliche Wales.

Zur Einfuhr kommt größtentheils schwedisches Stabeisen, welches dann zur Stahlfabrikation in Sheffield verwendet wird; auch russisches Stabeisen (aus Magneteisenstein) wird verarbeitet.

Wie ungemein rasch sich die Roheisenproduction in Großbritannien im Laufe des Jahrhunderts gehoben hat, ist aus den folgenden Angaben zu entnehmen.

Die Zahl der in Thätigkeit befindlichen Hoehöfen betrug im Jahre 1825 259, 1830 376, 1840 402, 1847 433, 1855 589, 1860 582. Die Masse der Production stieg in folgender Weise:

Jahr.	Production (in Tonnen).	Werth (in Pfd. St.).	Jahr.	Production (in Tonnen).	Werth (in Pfd. St.).
1740	17350	?	1855	3.218154	?
1802	170000	?	1860	3.826752	9.566880
1806	250000	?	1865	4.819254	12.048133
1828	448066	?	1870	5.968515	14.908787
1840	1.396400	?	1873	6.566451	18.057739

Was die geographische Vertheilung betrifft, so steht Staffordshire obenan, welches nahezu den dritten Theil alles englischen Eisens producirt; dann folgt Yorkshire, Derby, Lancashire, Cumberland, Somerset, Gloucester und Wiltshire, Schottland ist vorzugsweise im Süden eisenreich; ganz Irland dagegen producirt an Eisenerzen ein verschwindend Geringes.

**Kupfer.** — Dasselbe kommt hauptsächlich in Cornwall und Devon vor; auch in Wales, Shropshire, Staffordshire, Cheshire, auf der Insel Man, in mehreren Grafschaften Irlands und beim Loch Tay in Schottland. Die Kupfererze von Devon, Cornwall und Irland werden wegen Kohlenmangels nach den Schmelzöfen von Südwales gebracht. Die Ausbeute ist stark im Rückgange begriffen. Vor nicht langer Zeit noch producirte England ein Viertel der ganzen Kupferausbeute der Erde. In den Jahren 1827—1855 stellte sich die Ausbeute an reinem Kupfer durchschnittlich auf 12000—13000 Tons, 1860 auf 15968 Tons im Werthe von 1.706261 Pfd. St. Von diesem Jahre aber sank sie fortwährend und erreichte 1865 nur mehr 11888 Tons, 1870 7175 Tons und 1873 5240 Tons im Werthe von 502822 Pfd. St.

**Blei und Silber.** — Bleimineralien sind in Derbyshire schon seit den Tagen der Römer in Betrieb, seit dem 13. Jahrhundert auch in Wales und anderwärts. Oft sind die englischen Bleierze silberhaltig und die neueren Fortschritte der Technik lassen auch die Herstellung des Silbers aus den Bleierzen als rentabel erscheinen. Uebrigens kommen in Cornwall und Geshire auch Silbererze vor.

Heutzutage sind die Hauptproductionsgebiete für Blei die englisch-schot-

tischen Grenzlandschaften, dann Wales, Durham, Northumberland, Schottland, Cumberland. Was die Masse der Production betrifft, so stellt sich dieselbe wie folgt:

Jahr.	Ei.		Silber.	
	Tonnen.	Werth in Pfd. St.	Unzen.	Werth in Pfd. St.
1839	51140	—	200000	—
1854	63979	—	559204	—
1860	63317	1.412760	628740	172908
1865	67181	1.433161	724856	199335
1870	73420	1.452715	784562	196140
1873	54235	1.263375	537707	131077

Zinn. — Schon die alten Phönicier führten Zinn aus England aus. Hinsichtlich seines Zinnreichtums ist das Land heute noch unübertroffen, nur die ostindischen Inseln Banta und Billiton können darin mit England concurriren. Die Lagerstätten finden sich in Cornwall und Wales und sind so reich, daß man sich veranlaßt gesehen hat, ihnen stellenweise vom Lande aus bis unter das Meer zu folgen. Der Ertrag ist seit etwa 30 Jahren ziemlich gleich geblieben. Er stellte sich im Jahre 1750 auf 2876 Tons, 1800 auf 2522 Tons, 1830 auf 4444 Tons, 1848 auf 6613 Tons. Seit 1860 werden jährlich 6600—10000 Tons gewonnen im Werthe von 800000 bis 1.400000 Pfd. St. 1873 betrug die Ausbeute an reinem Zinn 9972 Tons im Werthe von 1.329766 Pfd. St.

Zink. — Zinkerze werden in Cornwall und Devon, in Derbyshire, Cumberland, Wales, auf der Insel Man und in Irland gewonnen. Die Ausbeute an Zink aus denselben beträgt jährlich circa 4000 Tons. 1873 wurden 4471 Tons im Werthe von 120099 Pfd. St. gewonnen. Der Preis des Zinks ist ziemlich Veränderungen unterworfen.

Anderer Metalle. — Was an anderen Metallen und Erzen in England gewonnen wird, ist von geringer Wichtigkeit und zudem in starkem Rückgange begriffen. Während an anderen Metallen und Erzen im Jahre 1860 noch ein Werth von 170927 Pfd. St. sich entzifferte, betrug derselbe 1873 nur noch 5000 Pfd. St. Hieher gehört namentlich Schwefelkies, der hauptsächlich in Irland und Cornwall vorkommt; Arsenikerze aus Cornwall und Devon; Manganerze und Nickel ebendaher. Antimonerze kamen früher aus Cornwall. Gold findet sich in Cornwall, Devonshire, Wales, Schottland und Irland; aber in zu unbedeutenden Quantitäten. 1862 nahm die Production einigen Aufschwung; damals wurden 5299 Unzen gewonnen, 1870 nur mehr 191 Unzen im Werth von 750 Pfd. St.

Anderer Mineralien. — Zu erwähnen sind noch die berühmten Graphitgruben von Borrowdale, deren Product in Restwick verarbeitet wird. Salz findet sich in verschiedenen Formen; als Steinsalz in Norwich und Chester; als Quellsalz in Worcester, Durham und Stafford; als Seesalz an den englischen und irischen Küsten, und wird theilweise nach den Ostseeländern exportirt. Die Masse dieses exportirten Salzes ist im Steigen: 1860—1865 wurde jährlich nur für etwa 300000 Pfd. St. exportirt; von 1867—1870 jährlich für mehr als 400000 Pfd. St., 1874 dagegen für 662393 Pfd. St.

## Industrie.

Allgemeines. — Auf dem Gebiete des industriellen Lebens ist England von keinem Lande der Welt erreicht. Die Gründe dafür sind sehr mannigfach. Ein natürlicher Grund dieser industriellen Superiorität liegt in dem großen Reichtum an wichtigen Rohstoffen, namentlich an Eisen und Kohle; ein anderer, ebenfalls natürlicher, in der außerordentlich günstigen Weltlage. Die letztere war es wiederum, welche dem britischen Volke die Rohstoffe überseeischer Länder leicht zugänglich machte. Die ganze politische Entwicklung des britischen Volkes, die auch in wichtigen Fragen von der insularen Lage des Landes bedingt war, zeigt eine weit frühere politische Reife, ein frühzeitiges Erzingen politischer Freiheit, mit welcher auch der Sieg freiheitlicher Ideen im Wirtschaftsleben Hand in Hand ging. So konnte es kommen, daß die gewerbliche Freiheit in England schon längst herrschendes Princip war, zu einer Zeit, als die continentalen Länder noch tief im mittelalterlichen Junftwesen staden. Eine Menge von Hindernissen, die auf dem Continent sich der industriellen Entwicklung in den Weg stellten, sind in England früh beseitigt worden. Das Princip der Freizügigkeit fand dort längst seinen Gicang, mit dem Systeme obrigkeitlicher Bevormundung und Regelung der Industrie hat man lang vor uns gebrochen; namentlich auch mit dem Schutz- und Prohibitionsystem.

Dazu kommt, daß die dem industriellen Fortschritt so nöthige Entwicklung des Handels, des Credits und des Transportwesens in wahrhaft bewunderungswürdiger Weise Schritt hielt mit den Leistungen und Ansprüchen der Industrie.

Die Lage der industriellen Bevölkerung ist im Allgemeinen günstiger, als dies in irgend einem anderen Lande der Fall ist. Der englische Arbeiter und Handwerker verdient sich nicht nur einen Lohn, der zu einer behäbigen Lebensweise ausreicht, er ist sogar im Stande, Ersparnisse anzusammeln. Freilich arbeitet er dafür auch rascher und intensiver, als der continentale Arbeiter. Charakteristisch für die britische Arbeiterbevölkerung ist ihr bedeutendes und immer auf unmittelbar praktische Zwecke gerichtetes Standesbewußtsein. Die Strikes sind in der englischen Arbeiterschaft heimisch und haben dort schon kolossale Summen verschlungen, aber nur selten ihre Zwecke erfüllt. Daneben zeigen sich aber auch manche fruchtbare und wohlthätige Einrichtungen.

Die Gewerkvereine (Trades Unions) haben im Allgemeinen die Aufgabe, den Arbeiter im Kampfe gegen das Capital aus seiner Isolirung zu reißen. Sie unterstützen die durch Arbeitseinstellung oder Aussperrung momentan verdienstlosen Arbeiter.

Die freundschaftlichen Gesellschaften (friendly societies) lassen von ihren Mitgliedern Monatsbeiträge zahlen und gewähren dafür Unterstützung in Krankheitsfällen, Begräbniskosten und dergl. Die Zahl dieser Gesellschaften ist sehr bedeutend und ihr Vermögen zu beträchtlicher Höhe angewachsen. 1860 hatten etwa 17000 dieser Gesellschaften ein Vermögen von circa 4 Mill. Pfd. St. angesammelt. Die bekannteste darunter ist die Gesellschaft der „Odd Fellows“, die 1862 über 30000 Mitglieder zählte.

Die Bau- und Landgesellschaften (Building and land societies)



haben es sich zur Aufgabe gemacht, ihren Mitgliedern den Erwerb von Grundbesitz und Land zu erleichtern und so namentlich den Arbeitern das Glück eines eigenen Heimwesens zu verschaffen.

Die industriellen und cooperativen Gesellschaften (cooperative mills oder stores) sind Associationen, welche dadurch, daß sie Läden eröffnen und gemeinsame Production anfangen, die beteiligten Arbeiter zu Theilnehmern am Unternehmergeinn machen. Dabei ist es bald die Production zum eigenen Gebrauch, bald zum Absatz an das Publikum, welche den Gegenstand der Thätigkeit bilden, d. h. die Gesellschaften sind entweder erweiterte Consumvereine, welche auch selbst produciren, oder es sind eigentliche Productivgenossenschaften. Diese Art der Arbeiterassociation hat in England langsam, aber in zäher Ausdauer zugenommen.

Die Mechanics institutions sind Vereinigungen, welche die Arbeiterbildung zum Zwecke haben.

So viel über die britische Industrie im Allgemeinen. Unter den einzelnen Industriezweigen sind die hervorragendsten folgende:

Die Baumwollindustrie. — Wann die englische Baumwollindustrie ihren Anfang nahm, ist ungewiß; aber schon im 17. Jahrhundert waren die Baumwollwaaren von Manchester berühmt. Bis gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts machte dieser Industriezweig nur langsame Fortschritte, namentlich wegen der mangelhaften Spinnapparate; dann aber brachte eine Reihe von Erfindungen neues Leben in die Baumwollmanufaktur; so die „Jenny“ des Webers Hargreave, Arkwright's „Spinning-Whistle und Vorspinnmaschine“, Crompton's „Mule“, endlich die Einführung der Dampfmaschine in den Betrieb, zunächst bei Spinnereien, dann bei Webereien. Seit 100 Jahren ist die englische Baumwollindustrie beständig im Zunehmen und die Güte und Wohlfeilheit der englischen Baumwollwaaren sichern denselben die Herrschaft über den Weltmarkt.

Die britischen Baumwollwaarenfabriken und Spinnereien zeichnen sich dadurch aus, daß sie fast alle sehr große Etablissements sind. Im Jahre 1856 kamen auf jede Spinnerei durchschnittlich 12670 Spindeln.

Die Geschichte Großbritanniens ist im letzten halben Jahrhundert in mancher Hinsicht durch die Baumwollindustrie beeinflusst worden. Die Reformen der vierziger Jahre, die Beseitigung der Getreidezölle, des Schutzes, die Anbahnung der Freihandelspolitik, das Nichtinterventiondogma und dergl. lassen sich mehr oder weniger aus dem Aufschwunge, den die Baumwollenfabrikation genommen, erklären (Beer, Geschichte des Welthandels, S. 94 und S. 250 ff.).

Heutzutage beherrscht England, wie es bisher gethan, in der Baumwollindustrie den Weltmarkt. Man nimmt an, daß Großbritannien gegen zwei Drittheile der auf der Welt producirten Baumwolle verarbeitet in mehr als 2800 Fabriken. Trotz der großen Zahl von Dampfmaschinen, die in dieser Branche arbeiten, beschäftigt dieselbe doch über 2 Millionen Menschen. Der Werth an exportirten Baumwollfabrikaten ist enorm; denn an Baumwollgarn allein wird jetzt jährlich für 14—15 Mill. Pfd. St., an Baumwollgeweben für etwa 60 Mill. Pfd. St. exportirt.

Der Stand der Fabriken war 1860 folgender: 2887 Fabriken mit 30 Millionen Spindeln, 399992 mechanischen Webstühlen, 294230 Pferdekraft,

182556 männlichen und 269013 weiblichen Arbeitern, wozu aber noch eine große Zahl von außerhalb der Fabriken thätiger Arbeiter kommen. Rechnet man hiezu die mit der Herstellung der Maschinen für die Fabriken, sodann die mit dem kaufmännischen Vertrieb des Rohstoffs und des Fabrikates beschäftigten Menschen, so ergibt sich leicht, daß die oben genannte Ziffer von 2 Millionen kaum zu hoch gegriffen ist.

Wie vollkommen die Technik auf diesem Gebiete geworden ist, läßt sich schwer schildern. Man ist in England im Stande, aus einem Pfund Baumwolle einen Faden von 238 engl. Meilen-Länge zu spinnen. Die britischen Spinnmaschinen verarbeiten trotz der Fortschritte, welche die deutschen, französischen und österreichischen Baumwollspinnereien in den letzten Jahrzehnten gemacht haben, doch noch ungefähr eben so viel als die anderen Länder. Eine neuere Schätzung taxirt für das Jahr 1870 die Spindelzahl in England auf 39 1/2 Mill., den Verbrauch pro Spindel auf 32 Pfund, im Ganzen auf 1264 Mill. Pfund. Unter allen Industrieländern verbraucht nur die Schweiz, welche noch feineres Gespinnst liefert, pro Spindel weniger, nämlich 27 Pfd., während z. B. Frankreich 38, Deutschland 45, die Vereinigten Staaten 57, Oesterreich 67 Pfund verbrauchen. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich hinsichtlich der Zahl der Spindeln, die von einem Arbeiter bedient werden. In England kommen auf 1000 Spindeln 10, in der Schweiz 12, in Frankreich 14, in Deutschland 20 Arbeiter. Je geschickter der Arbeiter, um so größer die von ihm bediente Spindelzahl.

Hauptsitze der Baumwollindustrie sind Lancashire und Geshire, in welchen beiden Grafschaften allein sich über 2000 Fabriken mit über 300000 Arbeitern finden. Lancashire liefert Zweidrittheile der britischen Baumwollwaaren und besitzt mehr Spindeln, als das übrige Europa und Nordamerika zusammen. In Lancashire ist es namentlich Manchester sammt seinen Nachbarstädten Bolton, Stockport, Bury, Staleybridge, wo sich die Baumwollindustrie der West concentrirt. Dann folgen: Blackburn, Norwich, Glasgow, Paisley und Belfast; ferner Nottingham, Derby, Leicester (letztere drei namentlich für Strümpfe und Spitzen). Die schottische Baumwollindustrie hat ihren Hauptsitz in Glasgow, die irische in Belfast, neben welchem auch Dundalk wegen seiner Mouffeline und Cambricks zu nennen ist.

Bei weitem der größte Theil des Rohmaterials für diese ungeheure Industrie wird aus Liverpool bezogen, wo zahllose Schiffsloadungen voll Baumwolle aus überseeischen Ländern aufgespeichert sind.

Es ist begreiflich, daß für das britische Volk der jeweilige Stand der Baumwollindustrie und im Zusammenhange damit der Gang der Rohproduction und des leichten Bezugs an Rohstoff eine Frage von höchster Bedeutung ist. Man empfand dies schmerzlich namentlich während des amerikanischen Bürgerkriegs in den Jahren 1862—65, als der Preis der Baumwolle auf das Doppelte und Dreifache dessen stieg, was er sonst betragen hatte.

England sah sich zwar während jenes Bürgerkriegs nach neuen Bezugsquellen um und fand dieselben auch theilweise, da Ostindien, Egypten, Brasilien und Westindien ihre Production in den Jahren während und nach dem Kriege ungemein vermehrten; aber trotz dieser vermehrten Concurrenz sind die früheren Preise noch nicht vollständig hergestellt worden.

**Wollindustrie.** Die englische Wollindustrie findet kein hinreichendes Rohmaterial im Lande, weil die englische Schafzucht mehr das Fleisch, als die Wolle berücksichtigt, und ist daher auf die Zufuhr auswärtiger Wolle angewiesen. Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts kam diese Zufuhr hauptsächlich aus Spanien (im Jahre 1800 über 6 Mill. Pfund); seit jener Zeit nahm die Zufuhr aus Deutschland beträchtlich zu, jedoch nur bis 1825. Die Ursache des Aufhörens im Wachstum der deutschen Zufuhr liegt in der Verbesserung der Wollsorten, welche in den britischen Colonien producirt werden. Jetzt sind die Hauptbezugsländer Spanien, Deutschland, Südamerika, Ostindien, Australien (mit Neuseeland), die Capcolonie. Bis in die dreißiger Jahre sah man in England vorzugsweise auf die Feinheit der Wolle und in dieser Hinsicht ließen die deutsche und die österreichische Wolle keine außereuropäische Concurrrenz zu. Seit den vierziger Jahren aber nehmen gröbere Wollsorten den ersten Rang ein und damit beginnt auch das Uebergewicht der außereuropäischen Einfuhren. Die Verarbeitung von Ziegen- und Alpaca-Wolle in größeren Mengen datirt ungefähr seit 1834.

Wie die meisten britischen Industriezweige ist auch die Wollindustrie in hohem Grade localisirt.

Die Tuchfabrikation drängt sich in den Städten Leeds, Huddersfield und Stroud zusammen, von welchen namentlich die letztere das feinste und schönste Tuch producirt. Trowbridge, Dewsbury und einige Plätze in Somersetshire und Wiltshire liefern gewalkte Zeuge, wozu auch die Erzeugnisse mehrerer schottischer Orte zu rechnen sind, sowie die Frieße von Dublin. Leeds, Halifax, Stroud, Rochdale zc. liefern Flanell, Dewsbury, Leeds und Halifax Decken.

Die sogen. Worsted-Fabrikation, welche die reinen und gemischten Gewebe aus Rammgarn, Alpaca und Mohair umfaßt, ist ausschließlich im westlichen Yorkshire heimisch, wo namentlich Bradford in dieser Branche excellirt, das fast alle Märkte mit Rammgarn, Mohair und Alpacagarn versorgt. In der Worstedfabrikation behauptet sich England gegen jede Concurrrenz.

Die mittleren und geringeren Tuche finden besonders wegen ihrer billigen Preise auf überseeischen Märkten großen Absatz.

Die Zahl der Fabriken für wollene, halbwoollene und Strumpfwaa ren beträgt über 2000 mit  $3\frac{1}{2}$  Mill. Spindeln und gegen 180000 Arbeitern, worunter die Mehrzahl Frauen. Viele arbeiten außerdem zu Hause, so daß die Gesamtzahl der mit der Wollindustrie unmittelbar beschäftigten Menschen wohl 300000 beträgt.

In neuerer Zeit hat die Shoddy-Industrie (Verarbeitung wollener Lumpen) immer größeren Aufschwung genommen, namentlich in Yorkshire. Ganze Schiffsladungen voll der abscheulichsten Lumpen werden dort gewaschen, zerfasert und wieder zu Faden gesponnen und verwebt. Der Staub, welcher aus ihnen geklopft wurde, wird noch, soweit er nicht die Luft von Yorkshire verpestet, gefärbt und zur Herstellung von Sammttapeten benützt.

**Leinenindustrie.** — Dieser Industriezweig, der im 18. Jahrhundert in England noch von geringer Bedeutung war, nahm einen lebhafteren Aufschwung seit die Continentsperre England nöthigte, seinen Leinwandbedarf selbst zu decken und seit die Engländer sich das Verdienst erwarben, franzö-

fiſche Erfindungen (die Girard'sche Spinnmaſchine) mit Ausdauer zu verbessern und zu verwerthen. In mittleren Garnſorten iſt die Handarbeit durch die Maſchine ſchon vollſtändig verdrängt. Hauptſitze der Leinengarnſpinnerei ſind: in England: Leeds, Bradford, Huddersfield und Mancheſter, in Schottland: Dundee und in Irland: Belleſt.

Die mechanische Leinenweberei hat großen Aufſchwung genommen. In mittelfeinen Geweben ſteht England in erſter Reihe; aber auch hochfeine Gewebe werden durch die Maſchine, namentlich zu Lurgan bei Belleſt, in vollkommener Weiſe gefertigt. Ueberhaupt dürfte die iriſche Leinwand auf dem Weltmarkte unübertroffen ſein. In England werden auch grobe Gewebe, Säcke, Schläuche zc. mittelſt des Kraftſtuhls erzeugt. Die mit Bleicherei und Appretur beſchäftigten Anſtalten ſind, namentlich in Irland, vorzüglich.

Die Spinnerei deckt nicht allein den Bedarf der britiſchen Weberei, ſondern verſendet auch ihr Geſpinnſt nach allen Theilen der Erde.

Die Weberei iſt vorzugsweiſe vertreten in Barnſley, York, Kendal, in Liverpool, Hull und Witby (Segeltuch), in Nottingham und Honiton (Spitzen), im öſtlichen Schottland, inſondere Dundee, Kirkcaldy und Arbroath (Segeltuch), in Dunfermline und Umgebung (Tischleinwand), endlich in Belleſt, Armagh und Umgebung.

Die Zahl der Etabliſſements betrug ſchon vor längerer Zeit 440 mit  $1\frac{1}{2}$  Mill. Spindeln, über 15000 mechanischen Webſtühlen und 94000 Arbeitern, worunter mehr als Zweidrittel weibliche Arbeiter. Der Verbrauch an Flachſ und Hanf überſteigt jährlich 3 Mill. Ctr., wovon nur ein kleiner Theil im Lande erzeugt wird, ſo daß ſehr bedeutende Zufuhren, inſondere aus Rußland, nöthig ſind. Den Werth der Geſamtproduktion ſchätzt man auf 15 Mill. Pfd. Sterl., wovon beiläufig für  $6\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. Sterl. exportirt wird.

Seide. — Die Seideninduſtrie iſt zwar ſchon im 14. Jahrhundert in England eingeführt worden, konnte aber erſt ſeit der Aufhebung des Einfuhrverbots von Seidenwaaren (1824) und ſeit der Ermäßigung des auf die Einfuhr roher Seide gelegten Zolles rechten Aufſchwung nehmen. Bis dahin war die Qualität des engliſchen Fabrikats ſehr mittelmäßig geweſen, ſie hob ſich jedoch dergeltalt, daß man 1860 ſogar ohne nachtheilige Folgen den auf den Import ausländiſcher Seidenwaaren gelegten Schutzzoll beſeitigen konnte.

1860 beſtanden in Großbritannien und Irland 771 Fabriken mit  $1\frac{1}{2}$  Million Spindeln, 10709 mechanischen Webſtühlen und über 52000 Arbeitern, worunter mehr als Zweidrittel Frauen. Die Einfuhr an roher Seide ſchwankt zwiſchen 5 Mill. Pfd. St. (1874) und 10 Mill. Pfd. St. (1865) Werth. Den Werth aller Seidenfabrikate ſchätzt man auf 12 Mill. Pfd. St., wovon jährlich für 1—2 Mill. Pfd. St. exportirt werden (1874 betrug der Export über 2 Mill. Pfd. St.). Den Rohſtoff bezieht dieſe Induſtrie meiſtens aus Oſtindien und China; ihr Hauptſitz war früher London (Diſtrikt Spitalfields), jetzt iſt derſelbe in Cheſhire und Lancaſhire (Maccleſfield und Mancheſter), Derby und Warwick. Coventry iſt berühmt durch ſeine Seidenbandfabrikation, wo jedoch der raſche Wechſel der Mode zeitweilige Noth eintreten läßt.

Metallwaaren und Maſchinenbau. — Die Veredlung von Metallen iſt ſeit Jahrhunderten in den mittleren Theilen Englands (Midland) in

ausgezeichneter Weise betrieben worden. Uebertroffen wird England nur in einigen Zweigen von Deutschland. Es sind nicht allein alle Gattungen von Waaren, die hier in größter Menge und Güte geliefert werden, sondern auch zahlreiche Abstufungen an Qualität, Feinheit und Preis des Rohmaterials und des Productes. Die größten Eisenwaaren, Schienen, Schiffsanker und dergl., wie die feinsten Stahl-, Silber- und Goldwaaren, Instrumente und dergl. finden in England eine bewunderungswürdige Vollkommenheit. Man nimmt an, daß jährlich für 9 Mill. Pfd. St. Eisen und für 7 Mill. Pfd. St. andere Metalle verarbeitet werden. Es mögen sich etwa 300000 Menschen mit der Verarbeitung von Metallen beschäftigen und jährlich für etwa 30 Mill. Pfd. St. Waaren erzeugen, von welchen etwa 20 Mill. in's Ausland gehen.

Auch diese Industrie ist stark localisirt. Birmingham ist für sie der Hauptsitz, nicht allein in England, sondern in der ganzen Welt. Hier werden namentlich Waffen, die verschiedensten Stahlwaaren, Nadeln, Nägel, Handwerkszeug, Maschinen, Geräte aus Britannia-Metall, Kupfer, Neusilber u. s. f. in unübertroffener Weise gefertigt. An Birmingham schließen sich einige benachbarte Plätze; so namentlich dicht daneben Wolverhampton mit seinen ausgezeichneten Schlosserwaaren, Soho (Kurzwaaren), ferner Sheffield, weltberühmt als Hauptsitz der Fabrication von Messerwaaren und Scheren. Die ganze Umgebung dieser Stadt (Hallamshire) ist eine Landschaft von Schmieden und anderen Metallwerkstätten; auch gold- und silberplattirte Waaren kommen in bester Qualität von Sheffield. In Salisbury werden vorzugsweise gute Scheren, in Redditch Nähadeln, in Gloucestershire Stecknadeln, in London Schlösser, Uhren, Juwelierarbeiten, mathematische, physikalische und optische Instrumente, in Coventry Uhren fabricirt; Uhrfedern, Springfedern und Uhren außerdem in Prescott (Lancashire); Messingwaaren in Bristol. Kennenswerth sind noch wegen ihrer großen Werkeisen, Antersmiedlen z. die großen Carron- und Clyde-Werke in Schottland, Masborough in Yorkshir, die Werke von Staffordshir und Shropshir, die kolossalen Walzwerke von Süd-Wales und das große Blechwerk Crom-Aron. Maschinen aller Art werden an verschiedenen Plätzen gebaut: in Nottingham, Derby, Newcastle, Glasgow; man nimmt an, daß der Maschinenbau allein gegen eine halbe Million Arbeiter beschäftigt. Die Maschinen für die Baumwollfabriken werden vorzugsweise in Manchester und anderen Plätzen von Lancashire gebaut; die schwersten Artikel kommen aus den großen Gießereien von Süd-Wales, Staffordshir und Colebrook-Dale. Für Kriegsbedarf, Kanonengießerei, Panzerplatten und dergl. ist vor Allem Woolwich zu nennen.

Leder. — Die Lederindustrie Englands ist sehr bedeutend und beschäftigt im Königreich 250000—350000 Personen. Außer der großen Quantität des einheimischen Productes werden jährlich etwa 8 Mill. Ctr. importirte Häute verarbeitet (südamerikanische und russische). Sowohl die Gerberei, als auch die weitere Verarbeitung des Leders steht auf hoher Stufe technischer Vollkommenheit. Die großartigsten Gerbereien finden sich zu London (Vermondsey, Southwarf); sodann in Geshire, Lancashire, Westmoreland, Cumberland und Lincolnshir. Sattler- und Riemenwaaren sind aus London und Bristol sehr geschätzt; Schuhmacherwaaren liefern vorzugsweise London, North



hamptonshire und Staffordshire; viel englische Schuhwaaren gehen in's Ausland. Handschuhe erzeugen Worcester, Woodstock, Yeovil, Hereford und London, aber nicht hinreichend für den Bedarf; denn es findet eine sehr beträchtliche Zufuhr aus Frankreich statt (im Jahre 1874 für  $1\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St.). Berühmt sind die Londoner Luxus- und Galanteriewaaren aus Leder. Auch Oxford, Kendal, Newcastle, Perth, Vimerid haben nennenswerthe Lederindustrie. Den Werth der gesammten Lederwaaren darf man jährlich auf 16—18 Mill. Pfd. St. veranschlagen.

Papier. — Obgleich die Zahl der Papiermühlen abgenommen hat, ist doch Quantität und Qualität des Papiers im Zunehmen und steht England darin über dem Continent. Die jährliche Produktion schätzt man auf mehr als 200 Mill. Pfund; bedeutende Quantitäten gehen in's Ausland (in den letzten Jahren für 8—900000 Pfd. St.). Die großartigsten Etablissements, namentlich für feines Schreib- und Zeichnungspapier, sind in London und Maidstone; die meisten Fabriken dagegen in Wales, Hertford, Manchester und Glasgow. Druckpapier und ordinäres Papier liefern Hertfordshire, Buckinghamshire und Oxfordshire. In Birmingham ist die Papiermaché-Fabrikation berühmt. Englische Tapeten sind im Auslande sehr geschätzt, obgleich in farbigen Papieren der Continent höher steht. Die Londoner Buchdruckereien sind unübertroffen an Schönheit und Eleganz der Arbeit; Gleiches muß von den Buchbinderarbeiten gesagt werden.

Thon- und Porzellanindustrie. — Die Gesamtproduktion erreicht einen Werth von etwa 3 Mill. Pfd. St. und hat ihren Hauptsitz in Staffordshire, dessen Thon- und Porzellanmanufaktur mustergültig für die ganze Welt ist (in Bezug auf technische Vollkommenheit; hinsichtlich der künstlerischen Form ist dieß nicht der Fall). Außer Staffordshire sind Worcester, Derby und London zu nennen. Die Blüthe der Thonwaarenindustrie von Staffordshire ist hauptsächlich der Wirkamkeit von J. Wedgewood zuzuschreiben, der dort zu Ende des vorigen Jahrhunderts thätig war. In Staffordshire ist ein Distrikt „the potteries“, namentlich der Flecken Sturia, voll von Thonwaarenfabriken. Für Porzellan sind Worcester, Derby, London, Liverpool und Chelsea nennenswerth. Die Hälfte der Gesamtproduktion ungefähr kömmt zum Export (1874 für 1.738340 Pfd. St.) und ist der Ausfuhrwerth von Jahr zu Jahr nur geringen Schwankungen unterworfen.

Glasindustrie. — Dieselbe verdankt ihr Aufblühen italienischen und französischen Einwanderern. Jetzt bestehen großartige Fabriken, namentlich für schweres Krystallglas. Die meisten Etablissements sind in London, Birmingham, Bristol, Edinburgh und Belfast; Kron- und Flaschenglas produciren hauptsächlich Newcastle und South-Shields; Flint- und Spiegelglas Liverpool u. s. f. Eine sehr lästige Glas-Accise wurde 1845 aufgehoben. Den Gesamtwerth der Produktion schätzt man auf 2—3 Mill. Pfd. St.

Die Ausfuhr an britischen Gläsern stellte sich 1874 auf über 1 Million Pfd. St. Werth; die Einfuhr auf über  $1\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St. Importirt werden namentlich Glasplatten aus Belgien, Glaswaaren aus Böhmen, Spiegel aus Nürnberg und Fürth.

Bierbrauerei. — Dieselbe wird in etwa 40000, zum Theile großartigen Etablissements betrieben. In London wird namentlich vorzüglicher

Porter, in Dublin Stout, in Edinburgh und anderwärts Ale gebraut. Die jährliche Gesamtproduktion beträgt ungefähr 20 Mill. Faß zu 36 Gallons. Der Verbrauch an Bier nimmt nicht in gleichem Grade wie das Wachsthum der Bevölkerung zu.

Neben diesen wichtigsten Industriezweigen Großbritanniens sind noch rühmend zu erwähnen:

Die Seifenfabrikation, welche in etwa 3000 Siedereien und zahlreichen größeren Fabriken betrieben wird, in Windsor, Edinburgh, Glasgow, London, Bristol und Hull vorzügliches Fabrikat liefert und jährlich für 2—2½ Mill. Pfd. Sterl. exportirt; — die Hutfabrikation, welche namentlich in London, Gloucester, Derby, Lancashire, Geshire und Staffordshire ihren Sitz hat und 1874 für 944961 Pfd. St. Waaren exportirte; — die Zuckerraffinerie zu London, Bristol, Liverpool und Edinburgh; — die Branntweinbrennerei (London, Edinburgh etc.), welche die Spirituosen (in England ist Gin, in Schottland und Irland Whisky Nationalgetränk) liefert, in deren Verbrauch sich aber eine lobenswerthe Abnahme zeigt; — die Tabakfabrikation (namentlich in Liverpool und London), deren Produkte steigenden Absatz finden, seit die nationale Sitte dem Tabakrauchen nicht mehr so schroff entgentritt, als dieß früher der Fall war; — die Luxuswagen-Fabrikation (London); — die Juwelierarbeiten (London); — die Bleistift-Fabrikation (Reswick und London) u. s. f.

Der Schiffbau endlich, eine gleichfalls höchst nationale und entwickelte Industrie, die vor Allen in Sunderland, London, Chatam, Bristol, Aberdeen, Hull und Liverpool florirt, außerdem aber fast an allen Küstenplätzen betrieben wird, findet in Nordamerika einen gefährlichen Nebenbuhler.

### Handel.

Großbritannien dominirt im Welthandel. Von diesem Inselreiche aus laufen nach allen Theilen der Erde die Drähte und Posten, welche ununterbrochen die millionenfachen Nachfragen und Angebote des Weltmarktes hin und her tragen; in den britischen Häfen werden die Waaren aller Länder ausgeladen und Schiffe nach allen Ländern befrachtet. Das britische Volk hat die Vortheile und die Aufgaben, die ihm durch die Insellage seines Landes erwachsen, begriffen und unter kluger und kühner Ausnützung jener Vortheile unentwegt der Aufgabe, die erste Welthandelsmacht zu werden, nachgestrebt.

Es würde viel zu weit führen, wollte hier der Versuch gemacht werden, zu zeigen, wie Großbritannien seit der berühmten Navigationsacte Cromwells im Sturme sich die Herrschaft im Welthandel errang, wie es zuerst in Bezug auf Colonialerwerb und kriegerische Seemacht durchdrang und alle übrigen Seemächte weit hinter sich ließ; wie es dann lange Zeit hindurch mittelst einer freilich sehr eigennütigen Colonialpolitik den Reichthum fremder Erdtheile auffog und seine Industrie erhob, indem es jenen Erdtheilen die Produkte dieser Industrie zuführte; wie es, während seine Seeleute auf beiden Erdhälften, in Ost- und Westindien, an den australischen und südafrikanischen Küsten, in den grönländischen und neuseeländischen Gewässern die britische Flagge wehen ließen, daheim sein Geld- und Creditwesen festigte, seine kaufmännische und industrielle Geschicklichkeit ausbildete, an seiner politischen Frei-

heit und Gesetzgebung weiterbaute, wie dann weder der Verlust der Vereinigten Staaten, noch die langen Kriege, noch die Continentsperre im Stande waren, diese Handelswohlherrschaft zu stürzen, und wie endlich nach der großen Handelskrise des Jahres 1825, sowie nach den kleineren Krisen von 1837 und 1839 mit dem Jahre 1841 die großen Peel'schen Reformen auf dem Gebiete der Handelspolitik begannen, welche damit endeten, daß die Einfuhr von Lebensmitteln freigegeben, die Navigationsacte an vielen Stellen durchlöchert, viele Zölle beseitigt wurden und das Princip des Freihandels allenthalben siegreich hindurchdrang. Seit dem Jahre 1842 zeigt der Handel Großbritanniens eine fast ununterbrochene Zunahme und bei stets überwiegendem Import niedrige Preise und geringere Preisschwankungen.

Ueber den Umfang des inländischen Handels sind eigentliche Nachweise nicht zu erhalten. Nur annähernd kann man auf diesen Umfang aus der rastlosen Thätigkeit der Verkehrswerkzeuge, namentlich aus der Frequenz der Eisenbahnen und aus der großartigen Entwicklung und überaus reichen Verzweigung des Credits schließen. Der inländische Handel kennt keinerlei Hindernisse; Alles, Land und Volk und Regierung, hat vielmehr dazu beigetragen, ihn zu erleichtern.

Die wichtigsten Gegenstände des inländischen Handels sind folgende:

Steinkohle wird von den Produktionsorten theils mittelst der Küstenschiffahrt, theils auf Kanälen und Eisenbahnen in kolossalen Massen nach den Consumtionsorten, also namentlich nach den Fabrik- und Hafencitäten gebracht. Bei dem großartigen Verbrauch bildet der Kohlenhandel einen sehr umfangreichen Zweig des englischen Binnenhandels. Getreide bildet gleichfalls einen nennenswerthen Handelsgegenstand für den Binnenhandel, der es an den Küstenplätzen dem auswärtigen Handel abnimmt und nach den inländischen Consumtionsplätzen hin vertheilt. In Metallen findet ein lebhafter Handelsverkehr statt zwischen den Gruben- und Hüttenbesitzern einerseits, den Fabriken andererseits. Vieh wird lebhaft gehandelt, wie überhaupt bei der Specialisirung und Localisirung der Thierproduktion nicht anders zu erwarten ist. So findet namentlich ein lebhafter Viehhandel zwischen England und Irland statt; ebenso zwischen den landwirthschaftlichen Distrikten und den großen Städten. Ein Gleiches gilt auch von den Viehprodukten. Gerade wegen der Anhäufung großer Städte muß der Handel in Lebensmitteln lebhafter sein, als in irgend einem anderen Lande. Die Baumwolle bildet nicht allein den wichtigsten Gegenstand des internationalen Handels, sondern ihr Umsatz ist auch nach Innen hin sehr beträchtlich, indem in Liverpool namentlich zahlreiche Handelshäuser sich mit dem Vertrieb der Baumwolle nach den inländischen Fabriken beschäftigen. Colonialwaaren bilden bei der großen Consumtionsfähigkeit der englischen Gesamtbevölkerung auch einen Hauptgegenstand des englischen Binnenhandels; insbesondere ist der Thee ungemein stark gehandelt. Nimmt man dazu noch die Fische und andere Seeprodukte, welche aus den Küstenplätzen landeinwärts verkauft werden, ferner den ganzen kolossalen Ausgleich der auf dem Gebiete der Industrie zwischen den verschiedenen Industriebezirken eingeführten localen Arbeitstheilung, so kann man sich — wenn auch nur von fern annähernd — einen Begriff vom Gesammtumfange und der nothwendigen rastlosen Beweglichkeit des englischen Binnenhandels machen.

Ueber den auswärtigen Handel von Großbritannien und Irland liegen für die letzten Jahre folgende officiële Nachrichten vor:

Jahr:	Einfuhr.		Ausfuhr.		Jahr:	Einfuhr.		Ausfuhr.	
	Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.		Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.	Mill. Pfd. St.
1860	210		164		1868	294		227	
1861	217		159		1869	295		237	
1862	225		166		1870	303		244	
1863	248		196		1871	331		283	
1864	274		212		1872	354		314	
1865	271		218		1873	371		311	
1866	295		238		1874	370		297	
1867	275		225						

Im letztgenannten Jahre kamen auf den Kopf der Bevölkerung vom Werth der Einfuhr 11 Pfd. St. 8 Sh., vom Werth der Ausfuhr britischer Produkte 7 Pfd. St. 7 Sh., vom Werth des ganzen auswärtigen Handels 20 Pfd. St. 11 Sh. Beim Export waren 239 Mill. Pfd. St. britische Produkte und 58 Mill. Pfd. St. Produkte der Colonieen und fremder Länder. Der Gesamthandel Großbritanniens stieg von 375 Mill. Pfd. St. im Jahre 1860 allmählig und ziemlich regelmäßig auf 667 Millionen Pfd. Sterl. im Jahre 1874.

Für die einzelnen Länder, welche mit Großbritannien im Handelsverkehr stehen, sind folgende Werthe für 1874 angegeben (Werthe in Mill. Pfd. St.):

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr.	Ausfuhr.
Rußland: nördliche Häfen	15,0	9,8	Griechenland	1,5	1,7
südliche	5,8	2,3	Türkei	5,8	7,4
Schweden und Norwegen	11,3	7,0	Rumänien	0,6	1,3
Dänemark und Island	3,8	2,8	Egypten	10,5	3,8
Dänisch Westindien	0,08	0,8	Marokko	0,6	0,6
Deutschland	19,9	35,1	Vereinigte Staaten	73,8	32,2
Holland	14,2	21,2	Mexiko	0,5	1,3
Niederländische Besitzungen			Central-Amerika	1,1	0,1
in Ostindien	1,8	1,2	Haiti und San Domingo	0,3	0,4
Belgien	15,0	12,6	Vereinigte Staaten von		
Frankreich	46,5	29,3	Columbia	0,9	2,5
Algerien	0,5	0,04	Venezuela	0,05	0,5
Französisch Senegambien	—	0,02	Ecuador	0,2	0,06
Französisch Indien	0,01	—	Brasilien	7	8
Portugal	4,2	3,1	Uruguay	1,4	1,3
Lizoren und Madeira	0,4	0,3	Argentinien	1,2	3,1
Spanien	8,6	5	Chile	4,7	2,8
Canarische Inseln	0,8	0,2	Peru	4,5	1,8
Fernando Po	0,01	0,01	China	11,1	4,8
Spanisch Westindien	3,7	2,3	Japan	0,5	1,8
Philippinen	1,4	0,4	Afrikanische Besitzungen	1,8	1,1
Italien	8,6	7,7	Anderer Länder	1,5	0,7
Oesterreich-Ungarn	0,7	1,4			

Gesammt-Summa der Einfuhr: 287,0, der Ausfuhr: 219,7.

Zu diesen fremden Ländern kommen nun aber noch die britischen Colonieen und Besitzungen. Der Handel mit denselben stellt sich (1874) folgendermaßen:

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr.	Ausfuhr.
Ranalinſeln . . . . .	0,6	0,9	Straits Settlements . . . . .	2,6	2,8
Sibarrar . . . . .	0,08	1,2	Ceylon . . . . .	3,6	1,2
Malta . . . . .	0,2	0,9	Hongkong . . . . .	0,7	3,9
Nordamerikanische Colonien . . . . .	11,8	10,2	Mauritius . . . . .	1	0,6
Weſtindische Inſeln und Guyana . . . . .	6,1	3,5	Kap und Natal . . . . .	4,2	4,7
Britiſch Honduras . . . . .	0,1	0,1	Beſitzungen am Gambia . . . . .	0,03	0,08
Australien . . . . .	18,6	20,6	Sierra Leone . . . . .	0,9	0,3
Britiſch Indien . . . . .	31,1	25,4	Goldküſte . . . . .	0,4	0,6
			Anderer Beſitzungen . . . . .	0,2	0,4

Gesamt-Summe der Einfuhr: 82,1, der Ausfuhr: 77,9.

Die bedeutendsten Werthe bei der Einfuhr zeigen (1874) folgende Waaren (Werthe in Mill. Pfd. St.):

Rindvieh . . . . .	3,2	Häute, roh und gegerbt . . . . .	6,8
Schafvieh . . . . .	1,6	Handſchuhe . . . . .	1,5
Schinken und Speck . . . . .	5,9	Kupfer . . . . .	5
Butter . . . . .	9	Eiſen und Stahl . . . . .	2,3
Kautſchuk . . . . .	1,3	Blei . . . . .	1,4
Käſe . . . . .	4,4	Palmöl . . . . .	1,7
Chemische Produkte . . . . .	1	Olivöl . . . . .	1
Kaffee . . . . .	7	Delſaat, Delſuchen . . . . .	1,5
Getreide . . . . .	51	Kartoffel . . . . .	1
Rohbaumwolle . . . . .	50,6	Eiſen- und Kupferkies . . . . .	1,2
Baumwollwaaren . . . . .	1,4	Weis . . . . .	3,2
Indigo . . . . .	2,1	Salpeter . . . . .	1,5
Eier . . . . .	2,4	Baumwollſaat . . . . .	1,6
Flachs . . . . .	4,9	Leinſaat . . . . .	4,1
Hanf und dergl. . . . .	2,1	Rohſeide . . . . .	4,9
Jute . . . . .	3,5	Europ. Seidenwaaren . . . . .	11,7
Korinthen . . . . .	1,2	Spirituosen . . . . .	2,7
Orangen und Limonen . . . . .	1,1	Raffinirter Zucker . . . . .	4,1
Glas . . . . .	1,5	Rohzucker . . . . .	15,8
Guano . . . . .	1,3	Falg und Stearin . . . . .	2,3
Haare . . . . .	1	Eſpartogräs . . . . .	1
Thee . . . . .	11,5	Wolle . . . . .	21,1
Tabakwaaren . . . . .	1,3	Wollwaaren . . . . .	3,9
Rohtabak . . . . .	2,6	Wollgarn . . . . .	1,4
Wein . . . . .	6,8	Uebrige Artikel . . . . .	34,1
Holz aller Art . . . . .	21,9		

Unter den genannten Waaren zeigen besonders starke Zunahme seit dem Jahre 1860: Thiere (Rinder und Schafe), Schinken und Speck, Butter, Kautschuk, Käse, Kaffee, Getreide, Baumwolle, Eier, Jute, Glas, Haare, Holz, Blei, Kartoffeln, Eisen- und Kupferkies, Weis, Baumwollſaat, Seidenwaaren, raffinirter Zucker, Tabak, die nicht ausführlich genannten Artikel. Eine Verminderung haben nur einzelne Artikel erlitten; auffallend ist dieselbe bei roher Seide, Falg und Stearin.

Unter den britischen Erzeugnissen, welche zur Ausfuhr gebracht wurden, sind namentlich zu erwähnen (Werthe in Mill. Pfd. St.):

Rali . . . . .	2,6	Chemische Produkte; . . . . .	2,1
Kleidungsstücke u. Bagage . . . . .	3,2	Kohlen . . . . .	11,9
Beere Säde . . . . .	1,7	Baumwollgarn . . . . .	14,5
Bier und Ale . . . . .	2,4	Baumwollwaaren . . . . .	59,7



Ehon- und Porzellan- waaren . . . . .	1,7	Eisen und Stahl . . . . .	31,1
Fische, Häringe . . . . .	1,2	Kupfer und Legirungen	3
Robewaaren . . . . .	6,1	Delsaat . . . . .	1,6
Messerschmiedwaaren . . . . .	4,4	Malersfarben . . . . .	1,1
Leder und Lederwaaren	3,5	Seidenfaden und Garn	1
Leinengarn . . . . .	7,7	Seidenwaaren . . . . .	2,1
Leinenwaaren . . . . .	7,1	Raffinirter Zuder . . . . .	1,2
Jutewaaren . . . . .	1,6	Telegraphendraht . . . . .	2,1
Dampfmaschinen . . . . .	3,2	Wollgarn . . . . .	5,5
Anderer Maschinen . . . . .	6,6	Wollwaaren . . . . .	22,8
		Anderer Artikel . . . . .	15,4

Eine besondere Steigerung im Ausfuhrwerthe ist seit 1860 bei folgenden Artikeln eingetreten: Kali, Säcke, Chemitikalien, Kohle, Fische, Jutewaaren, Maschinen, Eisen und Stahl, raff. Zuder, sowie bei den nicht ausführlich angegebenen Artikeln.

Bezüglich der wichtigsten Artikel, welche die Gegenstände des Handels von und nach den einzelnen Ländern bilden, sind für 1873 folgende Umsätze angegeben (die Ziffern bezeichnen die Werthe in je 1000 Pfd. St.):

**Rußland** schickte für: 6072 Weizen, 3078 Holz, 2827 Leinsaat, 2710 rohen Flachß, 1912 Hafer, 608 Wolle, 599 Hanf, 488 Mais, 408 Gerste, 404 Raumerk; und empfang für: 4017 Eisen, 1257 Maschinen, 762 Rohbaumwolle, 548 Chemitikalien, 527 Baumwollwaaren, 309 Kohlen.

**Aus Schweden** kamen für: 3899 Holz, 1628 Hafer, 1201 Eisen; dorthin gingen für: 868 Eisen, 553 Kohlen, 410 Kaffee, 472 rohe Baumwolle, 350 Maschinen, 337 Baumwollwaaren.

**Norwegen** sandte für: 2071 Holz; und empfang für: 318 Baumwollwaaren.

**Dänemark** brachte zur Einfuhr für: 1203 Butter, 500 Rindvieh, 425 Gerste, 352 Hafer; geliefert wurden dorthin für: 579 Kohlen, 486 Eisen, 349 Baumwollwaaren, 310 Wollwaaren.

**Deutschland** lieferte für: 1606 Holz, 1547 Weizen, 1197 Rindvieh, 849 Rohzuder, 761 Schafe, 747 Butter, 739 Schinken, 684 Mehl, 576 Wollgarne, 573 Gerste, 566 Wolle, 474 Hafer, 469 Flachß, 464 Wollwaaren, 399 Kartoffeln, 393 Häute, 385 Hülsenfrüchte, 316 Delsaat;

und empfang für: 4289 Wollwaaren, 3655 Eisen, 3046 Baumwollgarn, 2594 Wollgarn, 1938 Baumwollwaaren, 1756 Maschinen, 1684 Kohlen, 1268 Kaffee, 1218 rohe Baumwolle, 1205 rohe Wolle, 1170 Thee, 725 Felle, 670 Leinengarne, 489 Jutewaaren, 478 Indigo, 442 rohe Häute, 433 Leinenwaaren, 421 Alfali, 418 Kupfer, 402 Delsaat, 365 Häringe, 354 Leder.

**Frankreich** sandte für: 7232 Seidenwaaren, 3135 Wein, 2639 Wollwaaren, 2514 raffinirten Zuder, 2410 Butter, 2350 Branntwein, 1953 Eier, 1849 Kohseide, 1601 Mehl, 1096 Handschuhe, 1064 Rohzuder, 967 Gerste, 761 Baumwollwaaren, 748 Weizen, 678 Kartoffeln, 653 Spigen, 426 künstliche Blumen, 402 musikalische Instrumente, 335 Pferde, 373 Thee, 353 Häute, 353 Abfallseide, 302 Uhren;

und empfang dafür für: 4158 rohe Wolle, 3531 Wollwaaren, 3009 Kohseide, 2308 Kohlen, 2181 Baumwollwaaren, 1165 Eisen, 1103 Kupfer, 1059 zubereitete Seide, 899 rohe Baumwolle, 806 Weizen, 559 Maschinen, 550 Baumwollgarn, 521 Kaffee, 431 Jute, 357 Wollgarn, 280 Seidenwaaren.

**Aus Holland** kamen zur Einfuhr für: 1454 Butter, 1060 raffinirter Zuder, 1013 Käse, 688 Schafe, 579 Rindvieh, 527 Eisen und Stahl, 501 Hanf, 397 Wollwaaren, 378 Wein, 340 Kartoffeln, 337 Baumwollwaaren, 281 Gese (Wärme, Gese), 273 Rohtabak;

- dahin gingen für: 4257 Baumwollgarn, 3426 Eisen, 2126 Kaffee, 1731 Wollgarn, 1559 Rohbaumwolle, 1404 Baumwollwaaren, 906 Wollwaaren, 649 Maschinen, 583 Indigo, 504 Wolle, 386 Seide, 350 Palmöl, 332 Leinenwaaren, 316 rohe Häute.
- Aus Belgien kamen für: 2250 Seidenwaaren, 1129 Flach, 900 Wollgarn, 849 Glas- und Glaswaaren, 614 Kartoffeln, 589 Rohzucker, 466 Papier, 440 Butter, 344 Schafe, 331 Uhren;
- dorthin gingen für: 2633 rohe Wolle, 1708 Eisen, 1289 rohe Baumwolle, 621 Baumwollwaaren, 610 Wollwaaren, 550 Maschinen, 470 Kupfer, 453 Kaffee.
- Portugal war bei der Einfuhr vertreten mit: 1358 Wein, 544 Metalle, 408 Rindvieh, 373 Quecksilber, 271 Rothholz;
- dorthin wurden exportirt für: 1060 Baumwollwaaren, 351 Eisen, 247 Telegraphenmaterial, 209 Kohlen.
- Aus Spanien stammten für: 3083 Wein, 1203 Blei, 1001 Eisenerz, 790 Mehl, 773 Olivenöl, 607 Metalle, 495 Apfelsinen und Citronen, 475 Espartograss, 469 Rosinen, 460 Weizen, 380 Rindvieh, 236 Rasse;
- und dorthin gingen: 742 Kohlen, 636 Eisen, 583 Leinenwaaren, 288 Baumwollwaaren, 242 Maschinen.
- Von den Canarischen Inseln wurde bezogen für: 413 Cochenille.
- Italien brachte zur Einfuhr für: 507 Hanf, 466 Olivenöl, 322 Chemikalien, 311 Getreide, 233 Schwefel, 228 Apfelsinen und Citronen;
- es empfing dagegen: 1457 Baumwollwaaren, 818 Kohlen, 731 Wollmanufaktur 317 Maschinen, 282 raffinierten Zucker, 281 Kaffee.
- Oesterreich sandte von den Mittelmeerhäfen für: 319 Mehl;
- und erhielt dorthin für: 490 Eisen, 267 Rohbaumwolle, 188 Baumwollgarn. (Außerdem geht der britisch-österreichische Handelszug durch Deutschland.)
- Griechenland schickte für: 1257 Korinthen;
- und empfing für: 625 Baumwollwaaren.
- Die europäische Türkei betheiligte sich an der Einfuhr mit: 989 Gerste, 938 Mais, 741 Ziegenhaar, 156 Schafwolle;
- dorthin wurden exportirt für: 2831 Baumwollwaaren, 690 Baumwollgarn, 253 Eisen, 258 Wollenwaaren, 254 Kohlen.
- Rumänien lieferte für: 438 Mais, 322 Gerste, 166 Kepsfaat;
- und empfing für: 281 Baumwollwaaren, 280 Eisen, 254 Baumwollgarn.
- Aus der asiatischen Türkei kamen für: 441 Balonen, 302 Opium, 232 Schafwolle, 199 Rohbaumwolle, 186 Rosinen;
- dorthin gingen für: 1920 Baumwollwaaren, 377 Baumwollgarn.
- Die Einfuhr aus Aegypten bestand aus: 8629 Baumwolle, 1534 Baumwollsamensamen, 977 rohe Seide (im Transit), 698 Weizen, 306 Bohnen, 223 Rohzucker, 211 Schafwolle, 175 Kaffee;
- die Ausfuhr dorthin aus: 3146 Baumwollwaaren, 601 Kohlen, 503 Baumwollgarn, 391 Eisen, 168 Kleidungsstücke und Modewaaren, 162 Telegraphenmaterial.
- Algerien sandte für: 209 Espartograss.
- Morocco lieferte für: 406 Bohnen;
- gegen: 206 Baumwollwaaren.
- Die Westküste Afrika's schickte für: 1400 Palmöl;
- und erhielt für: 409 Baumwollwaaren.
- Die Azoren brachten zur Einfuhr für: 258 Apfelsinen und Citronen.
- Aus China empfing England für: 8807 Thee, 3089 Rohseide;
- und schickte dorthin für: 3419 Baumwollwaaren, 883 Wollwaaren.
- Nach Japan wurden versandt: 433 Wollwaaren, 429 Baumwollgarn, 385 Baumwollwaaren.
- Die Vereinigten Staaten sandten für: 31545 Rohbaumwolle, 12939 Weizen, 5192 Schinken und Speck, 3814 Mais, 1780 Rohzucker, 1882 Mehl, 1222 Schmalz, 1012 Talg und Stearin, 988 Petroleum, 978 Bauholz, 946 Deltsamen, 660 bearbeitete Häute, 378 gefalzene Dachsenfleisch, 367 Terpentinöl, 200 Butter, 200 Stab- und Nutzholz;

und empfangen dafür für: 8158 Eisen, 6115 Wollwaaren, 4269 Baumwollwaaren, 3112 Leinenwaaren, 1472 Kleidungsstücke und Robewaaren, 1892 Alkali, 947 Felle, 797 Messerschmiedwaaren, 693 Porzellan und Steingut, 545 Maschinen, 405 Chemikalien, 365 Zuteawaaren, 353 Lumpen, 325 Glaswaaren, 289 Wolle, 274 Bücher, 254 leere Eäcke, 250 Bleichmaterial, 239 Zinn, 237 Bier und Ale.

Aus Mexiko kam für: 307 Mahagoniholz;

und dorthin gingen für: 718 Baumwollwaaren und 145 Leinenwaaren.

Centralamerika brachte für: 968 Kaffee, 160 Indigo.

Haiti und St. Domingo sandten für: 207 Kaffee;

gegen: 339 Baumwollwaaren, die sie empfangen.

Spanisch Westindien lieferte für: 4023 Rohzucker und 917 Tabakfabrikate;

dorthin sandte man für: 770 Baumwollfabrikate, 689 Leinenwaaren, 344 Eisen, 342 Reis.

Nach Holländisch Westindien wurden exportirt: 251 Baumwollwaaren.

Neu-Granada schickte für: 234 Chinarinde, 135 Baumwolle;

und empfang (hauptsächlich zum Transit über Panama bestimmt) für: 1876 Baumwollwaaren, 229 Leinenwaaren, 192 Robewaaren und Kleidungsstücke.

Venezuela erhielt für: 340 Baumwollwaaren.

Peru's Sendungen bestanden aus: 1723 Guano, 1604 Salpeter, 471 Baumwolle, 465 Alpacawolle, 348 Rohzucker;

die Ausfuhr dorthin aus: 628 Baumwollwaaren, 360 Eisen, 296 Wollwaaren, 244 Maschinen, 215 Kohlen.

Bolivia sandte für: 405 Silbererz.

Aus Chile kamen für: 1742 Rohkupfer, 990 Weizen, 880 Kupfer-Regulus, 342 Silbererz, 217 Kupfererz, 181 Weizenmehl;

dorthin gingen für: 1153 Baumwollwaaren, 349 Eisen, 324 Wollwaaren.

Brasilien lieferte für: 2852 Baumwolle, 2083 Rohzucker, 949 Hautschuh, 599 Kaffee, 524 rohe Häute;

es erhielt für: 3074 Baumwollwaaren, 677 Eisen, 574 Telegraphenmaterial, 471 Wollwaaren, 465 Kohlen, 321 Maschinen, 284 Messerschmiedwaaren, 249 Leinenwaaren, 164 Leder.

Aus Uruguay kamen für: 596 rohe Häute, 304 Talg und Stearin, 118 Schafwolle;

dorthin lieferte England für: 428 Eisen, 376 Baumwollwaaren, 171 Wollwaaren.

Die Argentinische Republik sandte für: 751 Schaffelle, 652 Talg und Stearin, 487 rohe Häute, 412 Schafwolle;

und empfang dafür für: 1082 Baumwollwaaren, 625 Eisen, 451 Wollwaaren, 292 Robewaaren und Kleidungsstücke, 193 Messerwaaren, 152 Leder und Lederwaaren.

Was den Handel Großbritanniens mit seinen Besitzungen und Colonieen betrifft, so ergab derselbe im genannten Jahre folgende Hauptresultate:

Britisch-Indien stand begreiflicherweise obenan im Aus- und Einfuhrhandel. Es sandte nach England für: 9812 rohe Baumwolle, 3561 Jute, 3055 geschälten Reis, 2080 Indigo, 1522 Thee, 1306 rohe Häute, 944 Flach- und Leinfaat, 879 Wolle, 829 gegerbte Felle, 749 Kaffee, 553 Rohseide, 547 Holz, 402 Schellak, 364 Salpeter, 350 Rohzucker, 238 bereite Häute;

es erhielt dagegen zugeführt für: 13169 Baumwollwaaren, 1980 Baumwollgarn, 1219 Eisen, 561 Maschinen, 517 Bier und Ale, 381 Kupfer, 333 Wollwaaren, 338 Kohlen, 329 Robewaaren und Kleidungsstücke, 293 Dampfmaschinen, 217 Salz, 203 Wein.

Ceylon schickte für: 3692 Kaffee, 285 Cocussöl;

gegen: 572 Baumwollwaaren.

Die Straits Settlements (Penang, Malakka, Singapore) brachten zur Einfuhr für: 769 Pfeffer, 656 Zinn, 527 Cutch und Gambier, 366 Guttapercha, 222 Sago, 150 Kaffee;

dorthin gingen für: 1371 Baumwollwaaren, 163 Kohlen, 154 Baumwollgarn.  
 Von Hongkong kamen für: 397 Thee;  
 gegen gelieferte: 1906 Baumwollwaaren, 545 Baumwollgarn, 294 Wollwaaren, 127 Eisen.  
 Britisch Nordamerika (Dominion of Canada) brachte zum Import für: 3166 gefägliches Holz, 2489 Weizen, 1835 gehauenes Holz, 616 Mais, 601 Käse, 397 Weizenmehl, 315 Butter, 239 Felle und Pelzwerk, 199 Schinken und Speck, 179 Stabholz, 167 Erbsen;  
 und erhielt dafür an Zufuhr für: 1998 Eisen, 1190 Modewaaren und Kleidungsstücke, 1081 Wollwaaren, 964 Baumwollwaaren, 299 Thee, 233 raff. Zucker, 217 Messerschmiedwaaren, 175 Leinenwaaren, 153 Seidenwaaren.  
 Newfoundland und Labrador schickten für: 289 Thee, 163 Fische;  
 und erhielten für: 240 Manufakturwaaren.  
 Britisch Westindien brachte zum Import für: 3258 Rohzucker, 304 Rum, 273 Cacao, 225 Kaffee, 147 Farbh Holz;  
 an Exportartikeln gingen dorthin für: 566 Baumwollwaaren, 288 Modewaaren und fertiges Zeug, 187 Telegraphenmaterial, 146 Eisen.  
 Britisch Guyana schickte für: 1461 Rohzucker und 325 Rum;  
 und erhielt für: 240 Manufakturwaaren.  
 Die Einfuhr aus Britisch Honduras bestand aus: 114 Mahagoniholz.

#### Von den afrikanischen Besitzungen

Sandte die Capcolonie für: 2550 Wolle, 286 Kupfererz und Regulus, 186 Schafelle, 146 Straußfedern;  
 und empfing dafür für: 751 Modewaaren und fertiges Zeug, 479 Baumwollwaaren, 312 Eisen, 283 Wollwaaren, 247 Leder.  
 Natal schickte für: 313 Wolle, 169 rohe Häute;  
 und empfing für: 429 Manufakturwaaren.  
 Die Goldküste sandte für: 243 Palmöl;  
 gegen: 242 Baumwollwaaren.  
 Mauritius lieferte für: 1022 Rohzucker.

#### Was die australischen Besitzungen betrifft, so kamen aus:

Südaustralien zur Einfuhr für: 1412 Wolle, 955 Weizen, 459 Kupfer, 181 Weizenmehl;  
 dorthin wurden exportirt für: 381 Eisen, 284 Modewaaren und Kleider, 212 Wollwaaren.  
 Aus Victoria wurden bezogen für: 4510 Wolle, 260 Talg und Stearin, 206 Kupfer, 202 bereite Häute, 187 conservirtes Fleisch;  
 an Ausfuhrgegenständen gingen dorthin: 939 Modewaaren und Kleider, 926 Eisen, 923 Wollwaaren, 663 Baumwollwaaren, 347 Leder, 204 Papier, 176 Maschinen.  
 Neu-Südwales lieferte für: 2503 Wolle, 286 Kupfer, 230 Zinnerze, 150 Talg und Stearin;  
 gesendet wurden dorthin für: 903 Mode- und Bandwaaren, 488 Wollwaaren, 403 Baumwollwaaren, 379 Eisen, 193 Bier und Ale, 194 Leder.  
 Aus Queensland kam für: 535 Wolle.  
 Aus Tasmanien für: 322 Wolle.  
 Von Neuseeland kamen für: 2445 Wolle, 178 Weizen, 168 Fleischconserven;  
 dorthin gingen für: 648 Band- und Modewaaren, 624 Eisen, 284 Wollwaaren, 186 Baumwollwaaren, 151 Leder.

#### Von den europäischen Besitzungen

sandte Gibraltar nur geringe Werthe, und erhielt dafür für: 292 Kohlen und 101 Baumwollgarn.  
 Malta und Gozzo empfingen für: 363 Baumwollwaaren, 292 Kohlen, 101 Baumwollgarn.

## Handelspolitik, Zölle.

Die britische Handelspolitik wandelt seit Jahrzehnten schon mit Entschiedenheit in den Bahnen des Freihandelsystems. Dies hat namentlich in ihren wichtigsten Gebieten große Aenderungen zur Folge gehabt.

Die Colonialpolitik ist von dem Systeme der Ausbeutung, das man lange festgehalten hatte, abgetommen, theils aus Furcht vor einer ähnlichen Trennung der Colonieen, wie sie im nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege stattgefunden hatte, theils auch, weil man ernstlich die Consequenzen des Freihandelsystems verfolgen wollte. Allerdings ist die Behandlung der Colonieen ziemlich verschieden, indem ein Theil derselben, jene nämlich, welche blos als Besitzungen, als militärische Positionen zu betrachten sind, absolutistisch regiert werden, während die eigentlichen Colonieen mit vorzugsweise europäischer Bevölkerung ihre Parlamente haben und fast so unabhängig wie selbständige Republiken sind. Dies ist namentlich der Fall bei den australischen Colonieen, bei Canada und der Capcolonie. Die britisch-ostindische Compagnie fiel gleichfalls theilweise dem Freihandelsystem, theilweise auch höheren politischen Rücksichten zum Opfer.

Auf dem Gebiete des Zollwesens haben seit einer Reihe von Jahren fortwährend Ermäßigungen und Erleichterungen stattgefunden. Die berühmten Korngesetze, mit deren Einführung man 1791 begann und die den Schutz und die Hebung des inländischen Aderbaues bezweckten, indem sie die Einführung fremden Getreides erschwerten und unter Umständen völlig verhinderten, wurden 1804, 1815, 1820, 1825 und 1828 mannigfach umgestaltet und konnten doch der Landwirthschaft nichts nützen, während sie andrerseits das ganze Consumentenpublikum belasteten. Seit 1830 ruhte die freihändlerische Opposition gegen jene Prohibitivmaßregeln nicht mehr, bis 1841 die Peel'schen Reformen zu Gunsten des Freihandelsystems begannen, welche 1846 mit dem Fall der Kornzölle und dem Prinzip der freien Einführung von Lebensmitteln ihre Vollendung fanden. Mit den Kornzöllen war der Kern des ganzen Schutzzollsystems gefallen. Einzelne Schutzzölle, welche man eingeführt hatte, um einige Industriezweige zu heben, sind beseitigt worden und man kennt nur noch sehr hohe Finanzzölle, welche auf wenigen, im Lande überhaupt nicht producirt Gegenständen liegen. Diese Zölle sind aber die wichtigste Einnahmsquelle des Staates, indem sie jährlich mehr als den vierten Theil aller Einkünfte, 20—25 Mill. Pfd. St. liefern.

Im Jahre 1873 lieferte die Zolleinnahme 20.993542 Pfd. St. Hievon wurden erhoben: in London 10 Mill. Pfd. St., in Liverpool 3 Mill. Pfd. St., in Glasgow und Bristol je gegen 1 Mill. Pfd. St.; geringere Beträge in Dublin, Greenock, Belfast, Leith, Newcastle und Hull.

Was die einzelnen zollpflichtigen Waaren betrifft, so lieferten das größte Zollerträgniß:

Waaren.	Zollertrag in Pfd. St.	Prozente des Gesamtertrags.	Zum Consum verzolltes Quantum.
Kohltabak . . .	7.086796	33,5	399283 Centner
Spirituosen . . .	5.294917	25,2	10.000000 Gallonen
Thee . . . . .	3.800606	15,7	1.178767 Centner
Kohrzucker . . .	2.020087	9,6	15.725198



Waaren.	Zollertrag in Pfd. St.	Prozente des Gesamtertrags.	Zum Consum verzolltes Quantum.
Wein . . .	1.775908	8,6	18.027308 Gallonen
raff. Zucker . .	413327	2,0	2.197452 Centner
Corinthen . .	308270	1,6	866442

### Handelsrecht.

Das englische Handelsrecht ist vielleicht von allem Recht der Welt am vollkommensten Erzeugniß der Gewohnheit und Gelegenheit, am wenigsten durch gesetzliche Regelung eingeengt. Das gilt durchweg vom älteren, größtentheils auch noch vom jetzigen Handelsrecht. Dasselbe beruht vorzugsweise auf dem Handelsgebrauch der civilisirten Welt, der englische Richter schöpft das anzuwendende Recht nicht allein aus einheimischen Vorgängen, sondern auch aus auswärtigen Quellen, als das gesetzliche Organ des nationalen Rechtsbewußtseins. Die Entscheidungen angesehenen englischer Richter bilden dann eine wichtige, wenn auch nicht schlechthin bindende Autorität. Durch die regelmäßige Zuziehung kaufmännischer Geschworenen ist die lebendige Fortbildung des englischen Handelsrechts ermöglicht. Ein schnellerer Prozeßgang für Handelsfachen wurde schon früh geordnet. Besondere Handelsgerichte bestehen nicht; nur der „Court of admiralty“ entscheidet über wenige Fälle von Schiffscollisionen, der Bodmerei, des Feuergeschäfts und des Bergerechts. Für Bankrottachen besteht ein besonderer „Court of bankruptcy“.

Die neuere Gesetzgebung wird allmählig umfangreich, sehr regsam, fast experimentirend, und betrifft namentlich das Bankwesen, die Beseitigung der Zinstagen und Wuchergesetze, Bankrott und Concurß, Aktiengesellschaften, Fracht- und Eisenbahnwesen. Das umfangreichste aller neueren Gesetze ist die einen großen Theil des Privatrechts umfassende Kaufahrteischiffahrtsakte von 1859 mit Ergänzungsakte von 1862. An der Ausgleichung der zahlreichen Verschiedenheiten zwischen dem Handelsrecht der drei vereinigten Königreiche wird gearbeitet. (Goldschmidt: Handelsrecht S. 76 ff.)

Auf der Insel Malta gilt als Handelsgezebuch das Compendio di diritto commerciale Maltese vom Jahre 1841.

### Verkehrsmittel.

In Bezug auf seine Verkehrsmittel steht das britische Volk unübertroffen da, sowohl was die Technik, als auch was die ökonomische Durchbildung der einzelnen Transportwerkzeuge angeht. Eisenbahnen, Posten, Kanäle, die Seeschiffahrt und die Telegraphen bilden ein in sich zusammenhängendes organisch aus der Geschichte der englischen Volkswirtschaft herausgewachsenes Ganzes, in dem Eines sich an das Andere unterstützend und anregend anschließt.

Eisenbahnen. — Die britischen Eisenbahnen unterscheiden sich von den continentalen dadurch, daß sie ohne Staatsunterstützung, bloß durch Löhne und ausdauernde Privatspekulation entstanden und bis in die neueste Zeit auch als Gegenstände der Privatspekulation betrachtet wurden. Sie standen unter keiner anderen Controlo, als unter jener der öffentlichen Meinung, waren von jeder Fessel befreit. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn der englische Unternehmungsgeist mit Hilfe der großartigen nationalen Kapitalien in wenigen Jahrzehnten das Land mit einem Eisenbahnneze überzog, das an Dichtigkeit nur von dem belgischen übertroffen wird.

Die Gesamtlänge der Britischen Eisenbahnen, sofern selbe nicht nur für Güter, sondern für Personen eröffnet sind, betrug Ende 1873: 16082 Miles, wovon 8687, also über die Hälfte, mit zwei oder mehr Geleisen, 7395 ein-geleisig. Es kamen auf England 11369 Miles, Schottland 2612 Miles, Irland 2101 Miles.

In technischer Hinsicht charakterisiren sich die englischen Bahnen durch mannigfache Eigenthümlichkeiten: niedrige Terrainlage, so daß Tunneln und Einschnitte häufiger sind, als Brücken und Viadukte; Vermeidung der Holzkonstruktion und ausgedehnteste Anwendung des Eisens; Kleinheit, aber praktische Einrichtung der Stationen; Einfachheit der Lokalitäten und des Betriebsmaterials; kurze, aber zahlreiche Züge; einfacher, aber ungemein rascher Betrieb; gesteigerte Anwendung der Maschine beim Ein- und Ausladen der Güter; wenig Weichen auf den Stationen, aber zahlreiche Drehscheiben. Alles ist auf die Ersparniß an Raum, Zeit und Arbeitskräften eingerichtet.

Die außerordentliche Gedrängtheit des britischen Eisenbahnnetzes zeigte eine Zeit lang bedeutende Nachtheile. Es ergab sich bald eine maaßlose Concurrenz, die einzelnen Bahnen drückten sich gegenseitig und strebten, ihre Verkehrsgebiete durch Zweigbahnen zu erweitern, welche dann oft unfruchtbar blieben. Jene Concurrenzen im Zusammenhang mit den hohen Baukosten bewirkten, daß die Rentabilität eine geringe war. Die Bahnen suchten dem abzuhelpen durch Fusionirung zahlreicher kleinerer Unternehmungen in weniger, aber größere; durch Pacht- und Betriebsverträge. Diese Fusionen, der stets steigende Verkehr und die gerechtfertigte Abspannung, welche in der Raschheit des Baues neuer Bahnen eingetreten ist, ließen in letzter Zeit die Reinerträge wieder bedeutend besser werden. 1874 hatten 7 große Eisenbahnen schon mehr als die Hälfte des ganzen britischen Bahnnetzes in sich aufgesogen.

Ende 1872 war in den britischen Bahnen ein Gesammtcapital von 569 Mill. Pfd. St. angelegt, welches sich durchschnittlich zu 4,6 pCt. verzinst, während in früheren Jahren die Rente viel schlechter gewesen war (1858 bloß 3,7 pCt.). Hievon trafen auf das Actiencapital 5,4 pCt., auf die Prioritäten 4,3 pCt., auf die schwebenden Schulden 4,4 pCt. Vom Actiencapital, welches 239 Mill. Pfd. St. betrug, erhielten 33 Mill. gar keine Dividende, 93 1/2 Mill. über 7 pCt.

Wie sehr sich in England der Personentransport durch die Eisenbahnen entwickelt hat, ergibt sich aus folgenden Zahlen. Es fuhrten mit den englischen Bahnen:

1840	40.650000	Passagiere.
1850	68.841000	"
1860	168.435000	"
1870	330.000000	"

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr bilden durchschnittlich 45 pCt. der Gesamteinnahmen.

In ähnlichem Maaßstabe wie der Personenverkehr wuchs auch der Güterverkehr und namentlich die Leistungsfähigkeit der englischen Kohlenproduktion.

Das britische Eisenbahnnetz erscheint auf den ersten Anblick als ein geradezu sinnverwirrendes Durcheinander von zahllosen Linien, in welchem ein System von Hauptlinien, von Gruppen und Hauptknotenpunkten zu entdecken fast unmöglich scheint.

Wenn man aber die Eisenbahnkarte Großbritanniens mit sorgfältiger Rücksicht auf die continentalen Verbindungen, auf die reiche Küstenentwicklung, auf die Bewässerung und die Gebirgs-erhebungen, auf die Hauptstüze der britischen Industrie und die großen Steinkohlenlager betrachtet, wenn man endlich daran festhält, daß die großen englischen Verkehrsplätze ihre commerciellen Stellungen schon vor der Eisenbahnzeit inne hatten und in diesen Stellungen durch die Bahnen nicht alterirt, sondern nur befestigt wurden, dann wird es nicht schwer, an der Hand der Karte rasch eine bestimmte Gruppierung des britischen Eisenbahnnetzes zu finden und zu erklären.

Zunächst wird man die Bahnsysteme Irlands und Schottlands von dem englischen unterscheiden müssen, was um so leichter gelingt, als nicht allein das irische, sondern auch das schottische Bahnnetz durch natürliche Rücken vom englischen getrennt sind.

Das schottische Bahnsystem ist vom englischen durch eine auffallende Lücke getrennt, welche sich durch die Gegend von Dumfries, Roxburgh und Northumberland zieht. Auf englischer Seite sind die Städte Berwick und Carlisle, auf schottischer Edinburgh und Dumfries die Grenzpfiler und letzten Knotenpunkte.

I. Das englische Eisenbahnnetz, welches seine dichteste Verfrischung in den mittleren Theilen Englands zeigt, läßt, wenn man London zum Ausgangspunkte der Betrachtung nimmt, folgende einzelne Gruppen unterscheiden:

1. Zunächst in die Augen springend sind die Linien, welche von London aus die Verbindung nach dem Continent vermitteln wollen. Die bezüglichen Rückenpunkte, welche hier zu erreichen waren, sind Dover, Folkestone, Hastings und Brighton, sämmtliche für den Verkehr nach Frankreich, Dover auch für Belgien (Ostende). Dem Verkehr Londons mit Spanien, dem Mittelmeer, mit Westindien und Australien dienen die Bahnlinien von London nach Southampton und Portsmouth.

Die weiter westlichen Linien (der South Eastern, Great Western, South Devon und einigen kleineren Bahnen angehörig) präsentiren sich als eine große bis Penzance nahe bei Cap Landsend führende ostwestliche Linie, welche die Halbinsel von Cornwall der Länge nach durchzieht und durch zahlreiche Seitenlinien mit den wichtigsten Punkten der Halbinsel in Berührung gebracht ist. Den Hauptknotenpunkt in diesem südwestlichsten Theile des britischen Bahnsystems bildet Exeter, den wichtigsten Seehafen, welchen sie berührt, Plymouth mit Devonport.

Die Nebenlinien, welche von den Hauptlinien der Halbinsel abzweigen, haben theils die Aufgabe, an Seehäfen zu führen, theils die reichen Minen-districte von Cornwall (Kupfer, Zinn und Zink) zu erschließen.

Unter den See- oder Landungsplätzen der Südküste, welche durch Zweigbahnen mit der Hauptlinie London-Penzance in Verbindung gebracht sind, sind westlich von Southampton zu nennen: Ymington, Bournemouth, Weymouth, Seaton, Eymouth, Teignmouth, Torquay, Brigham, Dartmouth, Kingsbridge, Devonport mit Plymouth, Falmouth und Penzance im Süden; Wadebridge, Barnstaple, Watchet an der Nordseite von Cornwall.

Die Hauptbahnen dieser Gruppe waren im Jahre 1874:

a. Die South Eastern, aus dem Jahre 1836 stammend, 350 Meilen lang, beherrscht die wichtigste Route zwischen London und dem Continent und hat darin eine unverwüßliche Grundlage internationalen Verkehrs. Außer Dover schließt ihr Netz aber auch noch andere Küstenplätze ein: Margate, Ramsgate, Deal, Folkestone, Witlestable und Hastings.

Die Binnenplätze sind von geringerer commercieller Bedeutung, mit Ausnahme Santerbury's. Concurrrenzwege sind für die Hauptlinie der S. Eastern die Themse und die London Chatham Dover; bezüglich des Verkehrs von Bristol nach Dover macht sie sich selbst durch ihre Parallellinien einigermaßen Concurrrenz. Der Personenverkehr ist weit überwiegend gegenüber dem Güterverkehr.

b. Die London and South Western, 627 Meilen lang, hat den großen transoceanischen Verkehr im Auge, indem sie ihren maritimen Endpunkt in dem wichtigen Seehafen von Southampton findet; außerdem bildet sie die nächste Verbindung nach Salisbury und Exeter.

c. Die London, Brighton and South Coast, 376 Meilen lang, streckt eine Linie direkt von London südlich nach Brighton (zur Verbindung mit Havre und Paris), welche rechtwinkelig auf die Linie der Südküste trifft. Letztere verbindet die Häfen von Portsmouth, Brighton und Hastings.

d. Die London Chatham and Dover, 153 Meilen, vermittelt in Concurrrenz mit der ersigennannten Linie die Verbindung nach dem Continent.

Von geringerer Wichtigkeit sind:

e. Die South Devon, 132 Meilen, zwischen Exeter und Devonport, mit Zweigen nach dem Innern der Halbinsel von Cornwall.

f. Die Somerset and Dorset, 92 Meilen, in den gleichnamigen Graffschaften.

g. Die Cornwall, 65 Meilen, und

h. Die West Cornwall. 27 Meilen.

2. Eine zweite Hauptgruppe bilden die Linien zwischen der Themse und dem Sebern oder zwischen London und Bristol nebst ihren Nebenlinien. Hier sind zunächst zwei Hauptlinien bemerkbar, welche concurrierend von London ausgehen, in Reading zusammentreffen, dann sich weiter trennen, aber in Bristol wieder vereinigen. Hauptplätze dieser Gruppe sind außer London: Reading und Bath als Knotenpunkte, vorzugsweise aber Bristol, nächst London und Liverpool die wichtigste Seestadt Englands, mit reichen Verbindungen nach Westindien und Irland. Die dominirende Bahn dieser Gruppe ist:

a. die Great Western, 1525 Meilen lang, theils durch eigene Zweiglinien, theils durch selbstständige Bahnen in mannigfache Verbindung mit den benachbarten Bahnsystemen gebracht;

b. die Exeter and Bristol, 151 Meilen, insbesondere setzt sie in Verbindung mit der großen London-Cornwall-Route.

3. Die am glänzendsten entwickelte Gruppe des englischen Bahnnetzes ist die zwischen London, Birmingham und Liverpool. Die Gründe, weshalb gerade hier das Bahnnetz so dicht werden mußte, sind einleuchtend. Welthandelsplätze ersten Ranges, wie London und Liverpool, bilden die End-

punkte; dazwischen liegen die starkbevölkerten regsamen Industriedistrikte von Staffordshire, eine einzige große rauchende Werkstat britischen Fleißes.

Drei Linien laufen von London aus nach Nordwesten, lebhafte Knotenpunkte in Bedford und Rugby bildend. Von letztgenanntem Platze aus wirft sich sodann ein Theil des Systems mehr westlich über Staffordshire hin und bildet zwischen Birmingham, Shrewsbury und Stafford ein äußerst dichtes Gewebe von Linien; die Hauptlinie aber behält — mit Ausnahme einer kurzen Ablenkung zu Gunsten Staffords — die directe Richtung von London auf Liverpool bei, bildet in Crewe noch einen Knotenpunkt, von welchem aus wichtige Linien nach Chester und Manchester abzweigen, und erreicht endlich Liverpool, 201 Meilen von London. Gegenüber springt die Halbinsel Wirkenhead in die See vor, von Bahnlinien flankirt. An ihrer Basis liegt als frequenter Knotenpunkt Chester. Die Bahnlinien, welche von hier gerade nach Süden über Shrewsbury und Hereford nach der Mündung des Severnflusses ziehen, bezeichnen die Grenze einer weiteren Gruppe des Britischen Bahnsystems, der Gruppe von Wales. Jene Linien, welche östlich von dieser Gruppe zwischen der Gruppe 2. und der Gruppe 3. liegen, erscheinen hauptsächlich nur als Verbindungen derselben, so namentlich die sehr frequente Linie von Bristol nach Birmingham.

Obgleich auch andere Bahnunternehmungen ihre Linien in diese Gruppe 3. hineinstrecken, erscheint doch als fast ausschließlich dominirend die mächtige London and North Western, 1582 Meilen lang.

4. Die Gruppe von Wales unterscheidet sich von ihren Nachbargruppen durch die spärlichen Linien und durch den Mangel an deutlich hervortretenden Knotenpunkten. Der Gegensatz muß um so auffallender sein, als es gerade Staffordshire und Lancashire sind, die mit dem Lärm ihrer Werkstätten so nahe an den einsamen Bergen und Thälern von Wales sich rühren. Wales zeigt sich an seiner Nordküste flankirt von einer Linie, die bis über die Insel von Anglesey hinaus zur Rhede von Holyhead sich erstreckt. Die Westküste ist nur theilweise von Bahnen gesäumt, da finden sich die Küstenplätze: Carnarvon, Portmadoc, Barmouth, Aberystwith mit Bahnen nach dem Inneren. Sehr reich ist die Südküste von Wales mit Bahnverzweigungen garnirt.

Die wichtigsten Bahnen von Wales sind:

- a. Die Mid Wales, 52½ Meilen, von Llanidloes nach Brecon;
- b. die Cambrian, aus mehreren kleinen Bahnen zusammengelassen, 178 Meilen, im Westen von Wales, mit Endpunkten an der Cardigan Bay;
- c. die Brecon and Merthyr Tydfil Junction, 61 Meilen, aus dem Innern von Wales nach der Südküste (Newport am Kanal von Bristol) führend, mit Zweigbahnen;
- d. die Taff Vale, 61 Meilen, und die
- e. Rhymney, 36½ Meilen, beide in Südwales;
- f. die Monmouthshire, 47½ Meilen, im Südosten, am Kanal von Bristol ausgehend;
- g. die Pembroke and Tenby, 27 Meilen, am Südwestende von Wales, vom Pembroke Dock nach Tenby und Hobbs Point.

5. Die Gruppe, welche von London und Bristol in nördlicher Richtung sich erstreckt und in Hull, York, Leeds und Manchester ihre großen



Endpunkte, in Sheffield, Derby und Nottingham ihre bedeutendsten Zwischenplätze hat.

Während die 3. Gruppe hauptsächlich die Verbindung zwischen der britischen Eisenindustrie und den Häfen von London und Liverpool herstellt, dient die 5. Gruppe vorzugsweise dem Verkehr zwischen dem Süden und dem Norden, zwischen den Hauptplätzen der englischen Textilindustrie und den Seeplätzen, zwischen der irischen See und der Nordsee.

Anhalt für die Konstruktion dieser Gruppe geben die beiden von London ausgehenden Hauptlinien nach York und nach Leeds, ferner die Verdichtung der Linien, welche sich zwischen Liverpool und Hull bemerkbar macht. Am dichtesten concentrirt sich die Gruppe aber um die Metropole der Baumwollindustrie, Manchester, in dem unvergleichbaren Industriebezirk von Lancashire, dessen Existenz nur mit Hilfe eines so reich gegliederten Verkehrsnetzes möglich ist.

Die Hauptbahnen dieser Gruppe sind:

a. die Great Northern, 515 Meilen, in ihrer 191 Meilen langen Hauptlinie von London nach York führend, mit zahlreichen Verzweigungen, unter welchen die von Doncaster nach Peterborough, 80 Meilen, von Hitchin nach Cambridge, 26 Meilen, von Essendine nach Spalding und Lynn, 43 Meilen, von Grantham nach Nottingham, 23 Meilen, von Wakefield nach Bradford, 15 Meilen, von Arksey nach York, 30 Meilen, von Boston nach Grimsby, 47 Meilen, die bedeutendsten sind;

b. die Midland, 892 $\frac{1}{2}$  Meilen, mit den Hauptlinien London-Sheffield-Morecambe, 270 Meilen, Derby-Birmingham-Bristol, 136 Meilen, und zahlreichen kleineren. Wie die vorhergenannte Linie den Südnordverkehr Englands im Osten, so beherrscht ihn die Midland Bahn im Westen und vermittelt hauptsächlich zwischen dem Seehafen von Bristol und den mittleren Industriebezirken;

c. die Lancashire and Yorkshire, 428 Meilen, dient dem lebhaftesten Bedürfnis des Lokalverkehrs der genannten Grafschaften; ebenso

d. die Manchester, Sheffield and Lincolnshire, 218 Meilen, mit der 107 Meilen langen Hauptlinie Manchester-Sheffield-Hull;

e. die North Staffordshire, 303 Meilen, in einer sehr industrie-reichen Gegend, Stück einer direkten Verbindung zwischen Manchester und London.

6. Wie im Westen die Halbinsel von Wales, so bildet im Osten Englands der Landvorsprung zwischen der Themse und dem „The Wash“ genannten Meerbusen ein besonderes Eisenbahngebiet, jenes der Eastern Counties. Beherrscht wird dasselbe durch die Verästelungen der Great Eastern Bahn, 763 Meilen, neben welchen nur noch wenige kleinere Bahnen Raum gefunden haben.

Das Bahnsystem der östlichen Counties ist einfach und zeigt zwei von London ausgehende Hauptlinien; die eine über Cambridge nach Lynn; die andere über Ipswich nach Yarmouth. Die erstere ist durch zahlreiche westliche Zweige mit den Linien der 5. Gruppe verbunden; die letztere durch östliche Ausläufer mit den Seeplätzen Wickham, The Naze, Harwich, Ipswich, Aldborough, Lowestoft und Yarmouth. Beide Hauptlinien sind wieder unterein-

ander durch die von Cambridge, Ipswich, Ely, Lynn, Haughley, Norwich und Dereham u. ausgehenden Linien nach allen Richtungen hin verbunden. Diejenigen Nordsee-Rüstenplätze, welche diesem Gebiete angehören, sind, erdrückt durch die Concurrenz der Nachbarschaft Londons, zu geringer Bedeutung gekommen.

7. Eine weitere Gruppe des englischen Bahnnetzes ist jene, welche den Uebergang nach Schottland bildet. Sie hat im Süden das reichgegliederte Bahnnetz von Lancashire und Yorkshire und erscheint dieser Gruppe gegenüber nur spärlich entwickelt. Südliche Ausgangspunkte der Gruppe sind Hull, York, Leeds und Preston; sie zählt an der Nordseeküste wie an der irischen See eine Reihe lebhafter Hafensplätze und zudem einige sehr bekannte und frequente Binnenplätze.

Als Hauptlinien der Gruppe erscheinen die von York durch das wichtige Kohlengebiet von Darlington und Newcastle nach Berwick laufende Linie als östlicher und die Linie von Preston über Lancaster nach Carlisle (London und North Western) als westlicher Hauptast; dann die Verbindungslinien zwischen beiden: Carlisle-Newcastle, Workington(Whitehaven)-Darlington und Lancaster-Hull. Da die beiden Hauptlinien nicht unmittelbar an den Küsten entlang sich ziehen, sind von ihnen aus zahlreiche Zweiglinien nach den Küstenplätzen vorgehoben, so an der Nordseeküste (von Süd nach Nord beginnend) nach Withernsea, Hornsea, Scarborough, Whitby, Port Clarence, Seaton und Hartlepool, Sunderland, Lynemouth, Newbiggin u.; am irischen Meer und Kanal nach Southport, Blackpool, Fleetwood u. Cumberland und Westmooreland haben ihr eigenes System von Küstenbahnen (Whitehaven und Furness).

Die speciell dieser Gruppe angehörenden Bahnen sind:

a. die North Eastern, 1378 Meilen. Sie beherrscht das Gebiet zwischen den eigentlichen Industriedistrikten und dem Nordosten an der Nordseeküste hinauf bis zur schottischen Grenze und schließt nicht allein das wichtige und ungemein ergiebige Kohlengebiet von Newcastle ein, wo die ersten Eisenbahnen und Locomotiven ihre Triumphe feierten, sondern auch wichtige Industriepplätze, wie z. B. Leeds, sowie eine Reihe nennenswerther Seehäfen: Hull in Yorkshire, Sunderland an der Mündung des Wear, Scarborough, Hornsea, Withernsea, Hartlepool, Lynemouth, Port Clarence, Whitby, Berwick, sämtlich Nordseeplätze. Unter den Binnenplätzen sind außer Leeds noch

b. die Maryport and Carlisle, 38 Meilen, verbindet die vorgenannte Bahn mit dem Hafen von Maryport an der irischen See;

c. die Codermouth, Keswick and Penrith, 31½ Meilen, hat ebenfalls die Aufgabe, Linien der North Eastern von Penrith aus mit dem irischen Meer (bei Workington) in Verbindung zu bringen;

d. die Furness, 103 Meilen, an den südlichen und westlichen Küsten der Halbinsel Cumberland, mit der Hauptlinie Carnforth-Whitehaven, 60 M., dient hauptsächlich zur Ausbeutung der Faltun- und Kirkby-Minen.

8. Als eine Gruppe für sich kann endlich London, die Metropole des Weltverkehrs, betrachtet werden. Bei der mächtigen Friction, welche der aus der ganzen Welt hier zusammenprallende Verkehr erzeugen mußte, konnte es auch nicht ausbleiben, daß die Riesenstadt ihre localen Verkehrsmittel so ent-

wickelt hat, wie keine andere Stadt der Welt. Ein Gebiet von 9 Meilen Durchmesser (von Ost nach West, d. h. von Stratford Station bis West London Junction und in süd-nördlicher Erstreckung von Sydenham bis Islington) ist fast ein einziger colossaler Bahnhof und dazwischen ein Häusermeer und die Themse mit ihren Docks und Dampfern und Brücken. Außer den Linien, welche von außen kommend, radienförmig gegen die City vordringen und theils in London Bridge Terminus, Waterloo Terminus, Euston Square, Pancras Station, Shoreditch Terminus u. s. f. endigen, theils untereinander in Verbindung stehen, wie namentlich mehrfach zwischen London Bridge und Charing Groß, besitzt London nicht einen einfachen, sondern zwei-, drei- und mehrfache Schienengürtel rings um die City, alle wieder durch Zweige in Verbindung gebracht.

Bei der Größe und Bevölkerung Londons strebt jede Bahngesellschaft darnach, ihre Anschlüsse innerhalb der Stadt so zu gestalten, daß die Passagiere möglichst nahe an ihre Wohnungen gebracht werden. Dabei ist man freilich manchmal genöthigt, bei den Abzweigungen und Vereinigungspunkten von Verbindungsbahnen umzusteigen, manchmal sogar — wegen der verschiedenen Höhenlagen der Stationen — über Treppen auf oder ab. Doch sind diese Uebelstände gering gegenüber dem Vortheile, daß der Reisende durch die Bahn bis ganz in die Nähe seiner Wohnung gebracht wird.

Dadurch ist ein weit verzweigtes, sehr verwickeltes Eisenbahnnetz in London selbst entstanden. Die Bahnen laufen über- und untereinander her; sämmtliche städtische Straßen sind über oder unter den Bahnen geführt. Dieß war natürlich nur durch großartige Bauten möglich, durch meilenweite Viadukte und Tunnels. Bei Station Charinggroß treffen eine überirdische, eine unterirdische Bahn, der Schiffsverkehr auf der Themse und der Straßenverkehr an den Landungsbrücken zusammen. Da liegen 4 verschiedene Verkehrswege in verschiedenen Höhen bei einander und alle haben durch Treppenanlagen unter einander direkte Verbindung.

Die Stadtbahnen Londons sind:

- a. die Metropolitan,  $7\frac{1}{2}$  Meilen;
- b. die Metropolitan District, 8 Meilen;
- c. die Metropolitan and St. Johns Wood,  $1\frac{3}{4}$  Meilen;
- d. die North London, 12 Meilen.

Daneben haben aber auch noch eine Reihe größerer Bahnen ihre Bahnhöfe mit Verzweigungen in London.

II. Das schottische Eisenbahnnetz ist sehr charakteristisch und leicht in bestimmte Gruppen zu bringen. Es zerfällt in 3 Theile: einen südlichen, einen mittleren und einen nördlichen.

Die südlichen Linien Schottlands haben hauptsächlich den Zweck, eine Verbindung mit dem englischen Bahnsystem herzustellen. Es sind zwei dominirende Unternehmungen: die North British und die Caledonian. Und die Hauptlinien zur Verbindung mit England sind die beiden Parallellinien von Carlisle nach Glasgow, die Linie von Carlisle nach Edinburgh und jene von Berwick nach Edinburgh. Der südwestlichste Theil Schottlands, weil gegen den irischen Kanal vorspringend, hat sein eigenes System von Küstenlinien, welche in den Landschaften von Kirkcubright, Wigton und Ayr liegen und in

dem Hafen von Port Patric eine vorzugsweise den Verkehr Schottlands mit Irland vermittelnde Endstation haben.

Viel dichter geflochten erscheint die mittlere Gruppe der schottischen Bahnen. Hier sind Glasgow im Westen und Edinburgh im Osten die beiden Knotenpunkte, um welche ein verschlungenes System sich ausgebildet hat, entsprechend dem Steinkohlenebiet und den darauf erwachsenen Industriedistrikten. Glasgow, der Hauptfiskus der schottischen Industrie und des schottischen Handels, sendet seine Bahnlinien theils nach den zahlreichen Küstenplätzen des Firth of Clyde, insbesondere nach dem Seehafen von Greenock, wo sich die Dampfschiffcourse nach den Häfen Irlands und Westenglands anschließen, ferner nach dem gemerbtätigen Lanarkshire, sowie mehrere Parallellinien nach Edinburgh. Edinburgh und der Seehafen von Leith gehören commercieell zusammen; die hier zahlreich zusammentreffenden Bahnlinien finden ihre internationale Fortsetzung in dem lebhaften Schiffsverkehr, welcher von Leith aus nach Holland und den übrigen nordeuropäischen Ländern getrieben wird. Durch den tief in's Land eindringenden Busen von Leith (Firth of Forth) wird diese Gruppe getrennt von der letzten nördlichsten.

Letztere zeigt im Süden, im Anschluß an die mittlere Gruppe, eine sehr reichliche Verzweigung zwischen den Städten Stirling, Dunfermline, Perth, Dundee und Forfar; nördlicher aber, wo die schottischen Hochlande beginnen, werden die Schienenwege spärlicher und bald sind es nur mehr zwei Linien, welche, nach Norden laufend, die Verbindung mit dem gesammten englischen Bahnnetz vermitteln: die eine mitten durch die Hochlande hindurch, die andere der Ostküste entlang nach Aberdeen. Noch einmal zeigt sich hier, in der Umgebung von Aberdeen, ein lebhafteres Zusammendrängen von Linien, die Great North of Scotland schiebt ihre Zweige nach den nord-schottischen Seehäfen. Zuletzt folgt nur mehr eine Linie der Nordseeküste in stark gewundenem Laufe und schiebt noch eine Querbahn hinüber zum atlantischen Ocean. Bei der dünnen Bevölkerung und der Armuth dieses nördlichsten Theils der Hochlande ist es zu verwundern, daß jetzt selbst der entlegenste Ausläufer, das rauhe Gaithneß, seine Bahnlinien erhält.

Die Hauptbahnen Schottlands sind:

a. die North British, 825 $\frac{1}{2}$  Meilen, verzweigt sich zwischen Edinburgh, Carlisle, Glasgow, Berwick, Dundee. Edinburgh erscheint als ihr Mittelpunkt.

b. die Glasgow and South Western, 315 $\frac{1}{2}$  Meilen, führt mit ihrer Hauptlinie von Glasgow über Dumfries nach Carlisle und stellt demnach die Verbindung zwischen dem schottischen Industriebezirke und London, resp. dem Continent her.

Mit beiden vorgenannten Bahnen concurrirt theilweise:

c. die Caledonian, 737 $\frac{1}{2}$  Meilen, deren Hauptlinien von Carlisle über Perth nach Aberdeen, 241 Meilen, und von Edinburgh nach Glasgow und weßlicher noch nach Greenock führen. Auch sie verzweigt sich im schottischen Industriebezirk.

d. die Great North of Scotland dagegen, 256 $\frac{3}{4}$  Meilen, beginnt erst in Aberdeen und verzweigt sich von da nach Norden und Westen.

III. Beim irischen Bahnsystem lassen sich noch keine Gruppen, sondern nur einzelne Linien in ihren Verzweigungen unterscheiden. Das Princip, nach welchem sich dieselben ausgebildet haben, läßt sich erkennen, wenn man berücksichtigt, daß der Schwerpunkt des Verkehrslebens Irlands der England und Schottland gegenüberliegenden Küste zufallen mußte. Demgemäß liegen auch die beiden Hauptverkehrsplätze der Insel, Dublin und Belfast, an dieser Küste; und dem entspricht auch als Grundlinie des ganzen irischen Bahnnetzes die in der Nähe der Ostküste entlang laufende süd-nördliche Linie, welche von Wexford an der südöstlichen Inselfspitze über Wicklow, Dublin, Drogheda, Dundalk und Visburn nach Belfast läuft. Sie ist die Basis und von all den genannten Plätzen aus laufen ihre Zweiglinien nach Westen, Süd- und Nordwesten durch die Insel hin. So sendet Dublin zwei große Linien aus, die eine nach Südwesten mit Verzweigungen und Querlinien; die andere direkt westlich zum Hafen von Galway mit mehreren großen nordwestlichen Aesten. Drogheda schickt nur einen kurzen Zweig in's Innere; Dundalk eine Linie quer durch die ganze Insel; Belfast einen Zweig nach Südwesten und einen nach Nordwesten. So kommt es, daß das Bahnnetz Irlands an der Ostküste sehr systematisch ausgebildet ist, während die Westküste gar kein System erkennen läßt, als das, daß jeder ihrer commerciell einigermaßen bedeutenden Punkte nach Verbindungen mit der Ostküste trachtet.

Die einzelnen wichtigeren Bahnen sind:

a. Die Dublin and Drogheda, 75 Meilen lang, führt von Dublin zuerst nördlich nach Drogheda und dann westlich nach Oldcastle.

b. Die Dublin and Belfast Junction, 63 Meilen, von Drogheda nach Portadown.

c. Die Midland Great Western, 348 Meilen, von Dublin ausgehend, führt mit einer 127 Meilen langen Hauptlinie quer durch die Insel nach Galway an den atlantischen Ocean. Von Mullingar zweigt sich ein nordwestlicher Ast nach dem atlantischen Seehafen Sligo, 84 Meilen, ab; von Athlone ein anderer ebenfalls nordwestlicher Zweig nach dem Seeplatze Westport.

Dazu kommen noch kleinere Zweiglinien.

d. Die Great Southern and Western, 445 Meilen, geht ebenfalls von Dublin aus nach Südwesten, und läuft über Tipperary (Knotenpunkt) nach Cork, 166 Meilen. Abzweigungen sendet sie nach Kilkenny, nach Athlone, von Mallow aus nach dem atlantischen Hafen von Tralee u. s. f.

e. Die Waterford and Limerick, 141  $\frac{1}{4}$  Meilen, führt, indem sie die vorgenannte Bahn in Tipperary kreuzt, von Waterford westlich nach Limerick, 77  $\frac{1}{2}$  Meilen; dazu hat sie Zweige nach Ennis, Killaloe, Fohnes u. s. f.

f. Die Ulster, 102  $\frac{1}{2}$  Meilen, läuft mit ihrer Hauptlinie von Belfast nach Armagh, 36 Meilen; hiezu kommen Zweige nach Monaghan, Omagh u. s. f.

g. Die Belfast and County Down, 44  $\frac{1}{2}$  Meilen, von Belfast südlich nach Downpatrick, mit Zweigen nach den Küstenplätzen Donaghadee, Bangor &c.

h. Die Belfast and Northern Counties, 150  $\frac{1}{2}$  Meilen, nach Carrickfergus, Coleraine, Londonderry.



i. Die Irish North Western, 145 Meilen, mit einer 122 Meilen langen Hauptlinie von Dundalk nach Londonderry und Zweigbahnen.

k. Die Athlery and Ennis Junction, 36 Meilen, im westlichen Irland, von der Midland Great Western an in südwestlicher Richtung nach Ennis.

Landstraßen. — Die Methode der Straßenverwaltung entspricht dem britischen Princip des Selbstregiments. Schon im Jahre 1555 wurde in England ein Gesetz eingeführt, welches die Unterhaltung der Verbindungswege (highways) den Lokalbehörden zur Pflicht machte. Seit 1835 erheben die Gemeindevorstände zum Zwecke der Unterhaltung der Verbindungswege Steuern. Die Länge dieser Verbindungswege schätzt man auf 104000 engl. Meilen. Daneben gibt es noch über 24000 Meilen „Schlagbaumwege (Turnpike roads), wo Weggelder erhoben werden. Diese Straßen stehen streckenweise unter Pflögschaften (aus den benachbarten Interessenten gebildet). Durch die Eisenbahnen sind aber die Erträgnisse der Straßen sehr verringert worden.

In Schottland stehen die meisten Landstraßen unter Pflögschaften, welche Civilingenieure ernennen, Weggelder und Gemeindeumlagen erheben. Andere Straßen werden ganz auf Gemeindefkosten unterhalten (über 14000 Meilen). In einigen Theilen Schottlands (Argyll, Bute, Inverness und den nördlichen Grafschaften) finden sich auch über 1300 Meilen Militär- und Parlamentsstraßen, die theilweise auf Staatskosten erbaut sind und vom Staate verwaltet werden. Die Straßen Schottlands werden als vorzüglich bezeichnet.

In Irland steht der Straßenbau unter sogenannten „Grand Juries“; viele Straßen sind dort auch durch den Staat gebaut worden.

Post. — Das britische Postwesen ist vorzüglich und hat mit Recht in den letzten Jahrzehnten als Musteranstalt anderen Ländern gebient. Namentlich sind die meisten der großen Postreformen, welche seit Anfang der vierziger Jahre in Europa durchgeführt worden sind (die Aufhebung der alten Portozonen, die Einführung der Frankomarken und Francocouverts, die Erniedrigung der Portosätze, die Einführung von Postmandaten und Postanweisungen, die Einrichtung von Postsparkassen und dergl.), von England ausgegangen, wo das Wesentliche davon den fruchtbaren Ideen eines einzigen Mannes — Rowland Hill — zu verdanken ist.

Er gab den entscheidenden Antrieb zur britischen Postreform im Jahre 1837, unterstützt von der öffentlichen Meinung. Die wichtigste unter den mannigfachen Reformthätigkeiten war unzweifelhaft das Aufgeben der Entfernungen als Maßstab der Postgebühren und die Einführung des niedrigsten Portosatzes (Pennyporto) für Briefe unter  $\frac{1}{2}$  Unze. Das Pennyssystem hatte zunächst eine colossale Steigerung des Postverkehrs, dabei aber freilich auch einen beträchtlichen finanziellen Ausfall zur Folge. Mit der Einführung des Pennyporto's war auch eine Art von erzwungener Frankatur verbunden. Die britische Post befördert zwar unfrankirte Briefe, aber das Unterlassen der Frankatur gilt keineswegs für anständig und werden unfrankirte Briefe in der Regel vom Adressaten zurückgewiesen. Unbedingter Frankaturzwang ließ sich nicht einführen, obgleich man 1859 den Versuch machte.

Die Briefmarken, gleichfalls in Großbritannien schon frühzeitig eingeführt, wurden dort auch bald als Zahlungsmittel benützt und in dieser Hinsicht für

den Kleinverkehr sehr wohlthätig. In jedem Krاملaden, mit welchem ein Post-Office verbunden ist, sind Briefmarken zu haben und lassen sich dort auch wieder verkaufen. Die kleineren Nebenpostämter, die mit Briefmarken handeln und Postanweisungen bis zu 50 Pfd. St. honoriren, sind häufig in Händen von Krämlern.

In den Postsparkassen können Einlagen von 1 Schilling bis 30 Pfd. St. gemacht werden, welche bei der consolidirten Schuld angelegt und dem Gläubiger mit  $2\frac{1}{2}$  pCt. verzinst werden. Dies ist für den Ersparungstrieb der Minderbemittelten eine wesentliche Unterstützung. Auch Lebensversicherungs-Anstalten sind mit Postämtern verbunden.

Der Postverkehr ist stets steigend. 1873 wies er abermals eine Zunahme von  $2\frac{1}{2}$  pCt. gegen das Vorjahr auf. Die Postanstalten wurden im genannten Jahre um 270 vermehrt, so daß Ende 1873 in Großbritannien und Irland über 12500 Postannahmestellen waren, darunter 880 Postämter und gegen 9000 Straßenbriefkästen.

Ueber die stetige Zunahme des Brief- und Zeitungsverkehrs geben folgende Zahlen Aufschluß.

Jahr.	Zahl der Briefe:		Zahl der Zeitungen und Bücherpakete.
	absolut.	pro Kopf.	
1860	564 Millionen	19, <sub>6</sub>	83 Millionen
1865	720	24, <sub>1</sub>	97
1870	847	27, <sub>1</sub>	181
1874	965	29, <sub>6</sub>	258

Begreiflicherweise steht England hierin höher, als Schottland und Irland. Denn in England kamen 1874 schon 33,<sub>7</sub> Briefe auf den Kopf, in Schottland bloß 26 und in Irland 13,<sub>6</sub>.

Im Jahre 1837 hatte die Briefzahl im Ganzen erst 82 Mill. betragen, 1840 168 Mill., 1845 271, 1850 347, 1855 456 Mill.

Der Postanweisungsverkehr stieg in ähnlicher Weise. Er betrug im ganzen Königreich 1860 13,<sub>9</sub> Mill. Pfd. St., 1870 19,<sub>9</sub> Mill. Pfd. St. und 1874 26,<sub>2</sub> Mill. Pfd. St. bei 15,<sub>9</sub> Mill. Stück Anweisungen. Im Postanweisungsverkehr mit den Colonien wurden im Jahre 1873 in Großbritannien 86329 Pfd. St. eingezahlt und 584802 Pfd. St. ausgezahlt.

Im gleichen Jahre waren 4853 Postsparkassen vorhanden mit einer Zahl von 2,<sub>9</sub> Mill. Depositen; die gesammte Einlagensumme belief sich auf über 21 Mill. Pfd. St.

Die Gesammteinnahme der Post betrug im Jahre 1873: 5.348040 Pfd. St., die Ausgabe 3.792679 Pfd. St., der Reinertrag demnach über  $1\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St. Das Beamtenpersonal bestand aus 31778 Personen, wovon gegen 9500 auf den Londoner Distrikt kommen.

Telegraphen. — Im Telegraphenwesen trat der Erfinder Wheatstone auch als Unternehmer auf. 1844 bestanden erst 44 Meilen Leitungen. Anfangs zeigte sich keine lebhaftere Benützung; das fand erst statt, als sich die Eisenbahnverwaltungen energisch auf die Anlage von Telegraphen warfen. Im Jahre 1870 wurden die Telegraphen, welche bis dahin meistens Privateigenthum waren, vom Staate übernommen und nahmen seitdem einen wahrhaft großartigen Aufschwung. Denn während man 1868 erst 22037 Meilen

Leitung mit 95737 Meilen Draht besaß und die Depeschenzahl im Jahre 1867 nur 6 Millionen betrug, steigerte sich die Länge der Leitung bis Ende 1872 auf 80000 Meilen mit 105000 Meilen Draht, 5400 Bureaux und über 7500 Instrumenten; die Zahl der Depeschen aber wuchs von 8 Millionen im Jahre 1870 in den nächsten Jahren auf 11, dann auf 14 und 17 und im Jahre 1874 auf 19 Mill., wovon  $15\frac{1}{2}$  auf England, über 2 Mill. auf Schottland und über 1 Mill. auf Irland kamen. Hierbei sind die officiellen Telegramme und jene der Presse nicht mit gerechnet. Wie großartig die Leistungsfähigkeit des englischen Telegraphen ist, geht daraus hervor, daß unter Anderem im Jahre 1873 in einer Nacht vom Centraltelegraphenamte in London 300000 Worte expedirt wurden.

Bei der insulären Lage des britischen Reiches ist es begreiflich, daß die Idee unterseeischer Telegraphenleitungen dort zuerst mit Interesse verfolgt wurde. 1847 wurde im Hafen von Portsmouth eine kurze submarine Leitung gelegt; aber erst 1850 legte man ein Kabel von Dover nach der französischen Küste. Seit 1851 ist die telegraphische Verbindung zwischen England und dem Continent nicht mehr unterbrochen worden. Jetzt führen submarine Leitungen von Cromer (engl. Küste) nach Emden, von Oxford Reef nach Haag, von Dover nach Ostende und von Dover nach Calais u. s. f.; eine andere Leitung verbindet die Kanalinseln mit England. Nach der Insel Man geht ein Draht von Whitehaven; nach Irland gehen mehrere Leitungen: von Port Patrick nach Donaghadee, von Holyhead nach Louth (Dublin) und von Pembroke nach Wexford u. a.

Auch in der Geschichte der oceanischen Telegraphen spielt England eine wichtige Rolle. Nachdem die ersten Versuche einer Kabellegung zwischen Irland und der nordamerikanischen Küste in den Jahren 1858 und 1865 verunglückt waren und nach denselben über 4000 Meilen Kabel im Meere verloren lagen, legte der Great Eastern 1866 ein neues Kabel glücklich von Valentia in Irland nach Neu-Fundland. Seither ist die elektrische Verbindung zwischen Europa und Nordamerika nicht mehr unterbrochen worden.

Eine Kabellegung von Schottland nach den Orkaden mißlang 1870.

Dagegen führen unterseeische Drähte in mehrfacher Richtung von britischen Küsten nach dem Nordosten: über Dänemark nach der Ostsee; von Peterhead nach Egersund in Norwegen und nach Schweden und Petersburg, ein Kabel reicht von der englischen Küste nach Bilbao in Spanien. Die Zahl der Leitungen im Kanal nach Frankreich ist auf 6 gewachsen; ebensoviel führen durch die Nordsee nach Belgien, nach den Niederlanden und Deutschland.

Seeschiffahrt. — Als die Angelsachsen im 5. Jahrhundert Großbritannien eroberten, fuhren die keltischen Urbewohner des Landes in schlechten Booten aus Flechtwerk, die mit Kuhhäuten überzogen waren, der Küste entlang. In Irland bedient man sich stellenweise noch jetzt solcher Boote, sogenannter Coracles, während die Eroberer des Landes mit ihren Flotten die Meere beherrschen — ein charakteristischer Zug für den Gegensatz der keltischen und der germanischen Race.

Großbritannien verdankt seiner Flotte seine Freiheit, seinen Reichtum und seine Macht. Der Grund zu dieser Seemacht wurde unter Königin Elisabeth gelegt; erweitert ward sie vorzüglich durch die Navigationsakte Crom-

wells, durch die Erwerbung der nordamerikanischen, westindischen und ostindischen Colonieen und durch die Continentsperre Napoleons, welche die britische Schifffahrt vernichten sollte, aber statt dessen nur zu um so reicherer Thätigkeit veranlaßte.

Die britische Handelsflotte wird jetzt, was Tüchtigkeit der Bemannung betrifft, von der deutschen übertroffen, hinsichtlich der Construction der Schiffsmodelle stehen die Nordamerikaner höher. Den englischen Seeleuten mangelt vielfach die nöthige theoretische Ausbildung; daher auch die großen Verluste der englischen Handelsmarine in Stürmen und an gefährlichen Küsten. Aber vor der Seemacht aller continentalen Völker hat die britische das voraus, daß die britische Flotte in ganz eminenter Weise jedem Engländer als ein nationales Heiligthum erscheint; die Mehrzahl des britischen Volkes denkt und fühlt seemannisch und betrachtet mit Selbstbewußtsein das Weltmeer als britische Domäne; in Hafeneinrichtungen, in imponirenden Unternehmungen für Bau und Ausrüstung von Schiffen ist England unübertroffen.

Es ist natürlich, daß bei der Wichtigkeit, welche die Seeschifffahrt für Großbritannien hat, auch die Schifffahrtspolitik dort schon frühzeitig eine wichtige Rolle spielen mußte. Systematische Schutz- und Prohibitivpolitik regte sich in der That zuerst auf dem Gebiete der nautischen Gesetzgebung, und zwar in England. Bekanntlich wurde das Princip des Schutzes der nationalen Schifffahrt zuerst durch Cromwells Navigationsakte proclamirt, welche lange Zeit das Muster für die Schifffahrtsgesetze anderer Staaten war und als ein Palladium britischen Nationalwohlstandes angesehen wurde. Einzelne, jenem Princip entwachsene Schutzmaßregeln datiren aber schon aus dem 14. Jahrhundert. Die Navigationsakte hatte im Wesentlichen die Aufgabe, den gesammten Verkehr Großbritanniens mit den Colonien, mit den europäischen und außereuropäischen Ländern, sowie den Küstenhandel ausschließlich den britischen Schiffen zu bewahren. Dieses Princip blieb seit Cromwell bis zum Abfall der Vereinigten Staaten fast ungeschwächt in Kraft. Den Vereinigten Staaten gelang es, durch Repressalien die britische Regierung 1815 zu einem Handelsvertrage zu nöthigen, welcher in beiden Ländern die beiderseitigen Schiffe gleichstellte. Schon 1810 waren mit Portugal und Brasilien ähnliche Verträge aus politischen Gründen geschlossen worden. Im Ganzen blieb aber die Schifffahrtspolitik noch die alte, nur in der Ausführung gemildert. Erst mit dem Jahre 1824 begann das System der Schifffahrtsverträge, indem sich die britische Regierung zu „Reciprocitätsverträgen“ herbeiliess, in welchen Gleichstellung der Schiffe in den Schiffsabgaben und den Zöllen für die Ladung verabredet wurden. Derartige Verträge wurden von Großbritannien seit 1824 mit den meisten europäischen und auch mit einigen amerikanischen Staaten abgeschlossen, wobei in der Regel jeder Vertragsstaat sich ausbedingte, auf gleichem Fuße mit dem Contrahenten oder mit den meistbegünstigten fremden Ländern behandelt zu werden. Dadurch wurde dem Umsichgreifen des Systems der Differentialabgaben vorgebeugt. Im Jahre 1849 endlich gab Großbritannien nach vielen Zögerungen die Navigationsakte in ihren wesentlichen Bestimmungen auf, nicht ohne großen Widerstand der Protectionisten. Nur Küstenhandel (Cabotage) und Fischerei blieben in Großbritannien und den Colonieen noch der britischen Flagge re-

ferbirt; doch selbst davon ging man 1854 ab. Die Bedingung der Reciprocität behielt sich England nur vor für den Fall, daß gegen solche fremde Staaten, welche englische Schiffe nicht denen der meistbegünstigten Nationen gleichstellten, Repressalien nöthig werden sollten. Diese endgiltige Aufhebung der Navigationsakte zeigte bald ihre vortheilhaften volkswirtschaftlichen Wirkungen. Die Befürchtung der Protectionisten, daß England seine maritime Stellung verlieren werde, zeigte sich als irrig und der von den alten Monopolen befreite Seehandel — denn die übrigen Staaten folgten allmählig den von England eingeschlagenen Bahnen — nahm einen nicht geahnten Aufschwung.

Die gesammte britische Handelsflotte betrug:

Jahr.	Segelschiffe mit Tonnen:	Dampfschiffe mit Tonnen:
1800	17885	—
1845	80901	917
1860	86164	2337
1873	32230	4595
		1.825738

Nach der Größe vertheilten sich im Jahre 1873 die Schiffe wie folgt:

Tonnen	Schiffe.	Tonnengehalt aller
unter 50	14825	431847
50 — 99	7928	558450
100 — 199	5037	729084
200 — 299	2261	560777
300 — 399	1462	509840
400 — 499	1056	477786
500 — 599	775	427002
600 — 699	656	426357
700 — 799	496	371766
800 — 999	780	701024
1000 — 1199	623	686886
1200 — 1499	608	803972
1500 — 1999	232	390690
2000 — 2499	59	131197
5500 — 2999	19	51055
über 3000	9	36547

Die Schiffe über 1500 Tonnen sind größtentheils Dampfer.

Großbritannien übertrifft die anderen Länder nicht nur an der Zahl, sondern auch an der Größe der Schiffe. Unter seinen großen Dampfern befindet sich einer mit mehr als 30000 Tonnen, der Great Eastern, mit welchem übrigens die Grenze der ökonomisch brauchbaren Schiffsgrößen überschritten ist. Denn dieses colossale Schiff hat überhaupt nur selten — gelegentlich der Legung transatlantischer Kabel — volle Ladung erhalten.

Schiffsbau wird an der Themse, dem Clyde, Humber, Wear, Mersey und Severn getrieben. Der Hafen von Sunderland, die Werfte von London, Southampton, Bristol, Hull, Glasgow u. s. f. stehen darin obenan. Man hat sich namentlich zuerst in England genöthigt gesehen, statt des Holzes Eisen bei der Schiffsconstruction zu verwenden, und zwar selbst zum Bau von Masten. Die Zahl der in den letzten Jahren neu erbauten und im Königreich eingeregistrirten Schiffe beträgt jährlich gegen 1000; außerdem werden auch fortwährend auf englischen Werften Dampfschiffe auf Rechnung fremder Länder



gebaut. Hierzu kommt noch die große Zahl der in den britischen Colonien erbauten Schiffe (675 Schiffe im Jahre 1860).

Im allgemeinen Küstenhandel sind 253783 Schiffe mit 30 Mill. Tonnen eingelaufen (gegen 158286 Schiffe mit 17 Mill. Tonnen im Jahre 1860); darunter befanden sich 69482 Dampfer mit 17 Mill. Tonnen. Abgegangen sind 221007 Schiffe mit 27 Millionen Tonnen, darunter 62814 Dampfer mit 14 Mill. Tonnen. Der Küstenverkehr wird fast blos durch die britische Flagge vermittelt; die fremden Flaggen betragen hierin nur etwa 2½ pCt. des Gesamtverkehrs.

Zwischen Großbritannien und Irland insbesondere verkehrten einlaufend 52146 Fahrzeuge von 10 Mill. Tonnen, worunter 70 pCt. Dampfer, und ausgehend 48800 Schiffe von etwa 9½ Mill. Tonnen, dabei ebenfalls 70 pCt. Dampfer.

Der Schifffahrtsverkehr nach überseeischen Ländern ist stets im Wachsen. Hierüber geben zunächst folgende Zahlen Auskunft:

Jahr.	Der eingelaufenen Schiffe	
	Zahl.	Tonnengehalt.
1836	21478	3.494872
1842	27041	4.500028
1854	?	9.161366
1860	53163	12.172785
1873	64494	21.864957

Unter den Fahrzeugen des letztgenannten Jahres befanden sich 14 pCt. in Ballast gehende. In demselben Jahre gingen aus britischen Häfen 65581 Schiffe von 22½ Mill. Tonnen, darunter 15 pCt. in Ballast.

Der Antheil der verschiedenen Flaggen am Schiffsverkehr stellte sich im gleichen Jahre wie folgt:

Flagge.	Eingelaufen:		Ausgelaufen:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Britische . . .	37183	14.541028	37866	15.106316
Normwegische . . .	6406	1.729609	6588	1.810913
Deutsche . . .	5108	1.565545	5240	1.602176
Französische . . .	4674	635919	4636	644216
Nordamerikanische	543	560506	480	504658
Schwedische . . .	2095	512061	2124	522087
Italienische . . .	1150	508017	1128	508198
Dänische . . .	2812	414717	3085	446684
Russische . . .	871	323155	888	381364
Spanische . . .	593	259319	559	256502
Holländische . . .	1327	258131	1240	267270
Oesterreichische . .	532	240468	524	236469
Belgische . . .	873	222836	880	232725
Griechische . . .	203	47127	232	67490
Diverse . . .	115	36519	111	87973

Sieht man jedoch auf die Länder, aus welchen die Schiffe kamen und nach welchen sie gingen, so ergibt sich folgende Betheiligung:

	Angelommen:		Abgegangen:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Vereinigte Staaten	3402	3.020158	3214	3.034703
Frankreich . . .	15264	2.831807	15299	2.831006
Deutschland . . .	6838	2.329667	7778	2.219794

	Angekommen:		Abgegangen:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Rußland . . . .	4363	1.601080	3218	1.139680
Holland . . . .	5133	1.508485	4154	1.159674
Canada . . . .	1867	1.281942	1553	1.108025
Belgien . . . .	4266	1.284200	3415	979056
Schweden . . . .	4409	1.142070	2865	799439
Norwegen . . . .	4541	878540	3898	866267
Spanien . . . .	3156	936848	2452	667457
Britisch Indien . . . .	796	846124	649	752658
Italien . . . .	571	292108	1629	722623
Dänemark . . . .	1038	164287	3895	734238
Ägypten . . . .	466	368623	735	522703
Australien . . . .	197	264176	514	471710
Brazilien . . . .	586	233590	902	495119
Portugal . . . .	862	264874	1025	314630
Kanal-Inseln . . . .	1583	245297	1654	234891
Peru . . . .	277	273525	200	166088
Europäische Türkei . . . .	321	184779	397	251434
Britisch Westindien . . . .	581	214798	459	173664
Spanisch Westindien . . . .	426	163146	469	217014
Chile . . . .	161	84045	324	247664
Singapore u. . . .	88	50399	274	235800
Malta . . . .	25	14781	334	222410
Dänisch Westindien . . . .	51	83313	164	141930
Ceylon . . . .	73	48438	164	156601
Griechenland . . . .	167	108831	165	77658
Argentinien . . . .	194	103636	213	91677
Capcolonie . . . .	103	70420	207	122577
Uruguay . . . .	93	29435	292	153611

Um die Verkehrsthätigkeit dieser Schiffe richtig zu würdigen, müßte noch berücksichtigt werden, wie viele Schiffe mit wirklicher Ladung ankamen und abgingen und in welchen Richtungen bedeutendere Tonnenmassen in Ballast verkehrten. So sind namentlich unter den angekommenen Schiffen aus Frankreich über 1 Mill. Tonnen, aus Deutschland und Holland über 600000 Tonnen in Ballast gekommen und aus Belgien über 400000 Tonnen. Von den abgegangenen Schiffen befanden sich fast alle mit einem Theile ihrer Leistungsfähigkeit in Ballast, so namentlich die nach den Vereinigten Staaten, nach Frankreich, Rußland, Canada, Schweden, Norwegen (über die Hälfte Ballast), Spanien, Dänemark, Portugal, Kanal-Inseln.

Von den Schiffen des Jahres 1873 waren 22225 Dampfer mit 11.141570 Tonnen eingelaufene und 22906 Dampfer mit 11.620720 Tonnen ausgelaufene. Es verhält sich demnach der Tonnengehalt aller Dampfer zu dem aller Segelschiffe ungefähr wie 51 : 49.

Die Dampfer fuhren, eingelaufene und ausgelaufene zusammen, unter folgenden Flaggen:

	Schiffe.	Tonnen.
Britische . . . .	37175	18.943653
Deutsche . . . .	1948	1.448096
Französische . . . .	1317	440402
Belgische . . . .	1681	432628
Schwedische . . . .	840	367123
Spanische . . . .	561	314055

	Schiffe.	Tonnen.
Dänische . . . . .	469	227382
Holländische . . . . .	577	214407
Norwegische . . . . .	305	138219
Russische . . . . .	147	113065
Amerikanische . . . . .	32	47269
Italienische . . . . .	33	27174
Oesterreichische . . . . .	22	20729
Portugiesische . . . . .	19	16570
Anderc . . . . .	16	11098

Dampfschiffcurse. Von regelmäßigen Dampfschiffcursen, welche von britischen Häfen ausgehend, nach anderen Häfen führen, sind hauptsächlich folgende erwähnenswerth:

1. Die zahlreichen Verbindungen zwischen London einerseits und den continentalen Häfen am Kanal und an der Nordsee andererseits. Die South Eastern Railway unterhält Dampfbootfahrten von Folkestone nach Boulogne und zurück, im Anschlusse an ihre Bahnzüge; zwischen Dover und Calais findet fixer Postdienst statt; der norddeutsche Lloyd unterhält den Verkehr zwischen Bremen, London und Hull; ein fester Postdienst verbindet Dover und Ostende; die London, Chatam und Dover-Bahn fährt ebenfalls mit ihren Dampfern von Dover nach Calais; andere Unternehmungen fahren von Newhaven (resp. London) nach Dieppe (resp. Paris); die London und South Western-Bahn sendet Dampfer zwischen Southampton, Havre und Rouen hin und her (auch nach Honfleur, Caen und Trouville), und andere täglich verkehrende Postdampfer nach den Kanalinseln von Southampton aus (London und Guernsey, Jersey, St. Malo und Granville); von Southampton aus findet ferner direkter Postdienst nach St. Malo statt; ebenso Southampton und Cherbourg. Eine eigene Gesellschaft unterhält 4 Dampfer für den Verkehr zwischen Hamburg und London.

2. Die berühmte alte Cunard-Linie, die erste, deren Dampfer regelmäßig den atlantischen Ocean kreuzten, und die heute fast dreißig große Schiffe besitzt, fährt von Liverpool nach Boston und nach New-York und entsendet zu diesem Zwecke monatlich neun ihrer Schiffe. Die Preise betragen 15, 17 und 21 Guineen, Retourbillets (für 6 Monate gültig) 30 Guineen.

3. Der Norddeutsche Lloyd landet mit seinen prächtvollen Steamern zu Southampton und fährt von da nach New-York. Der Fahrpreis beträgt sammt Verpflegung von Southampton ab 13 und 23 Pfd. St.

4. Die Inman-Linie befährt mit 13 Dampfern die Strecke Liverpool-New-York. Der Fahrpreis beträgt 15, 18 und 21 Guineen, je nach der Klasse.

5. Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft landet ebenfalls auf ihren Fahrten nach New-York in Southampton; Preise von da nach New-York 15 und 24 Pfd. St. Dieselbe Gesellschaft läßt auch ihre westindischen Dampfer in Grimsby anlaufen und fährt von da nach St. Thomas, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Maracaibo, Sabanilla, Colon, San Juan de Puerto Rico, Puerto Plata, Cap Haytien, Sonabes und Port au Prince.

6. Von Liverpool nach dem mittelländischen Meere fahren sechzehn große Schraubendampfer und unterhalten eine türkische Linie nach Gibraltar, Malta, Syra, Constantinopel und Smyrna, eine sicilianische und adriatische Linie nach Gibraltar, Palermo, Messina, Corfu, Patras, Ancona, Triest und Venedig und eine italienische Linie nach Gibraltar, Genua, Livorno und Neapel.

7. Die Royal Mail Steam Packet Company fährt mit ihren Dampfern von Southampton ab nach den westindischen und pacifischen Häfen. Diese Dampfer verlassen Southampton zweimal des Monats und gehen, während andere einmal monatlich nach Westindien fahren, durch bis Colon (Aspinwall) und jenseits von Panama nach San Francisco, Japan, China und Britisch Columbia. Die atlantischen Dampfer berühren außer Colon auch noch Britisch Honduras, Savanilla und Mexiko.

Königliche Postdampfer gehen auch zweimal monatlich von Southampton über Lissabon und Cap Verde nach Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro, Monte Video und Buenos Ayres.

8. Nach Schweden und Dänemark laufen Dampfer mit der schwedischen Post zwischen London und Gothenburg. Preis: 3 Pfd. St. 6 Sh.

9. Zwischen Hull und Hamburg verkehrt eine eigene Dampfschiff-fahrtsunternehmung zum Preise von 1 Pfd. St., resp. 1 Pfd. St. 10 Sh.

10. Die Liverpool und Valparaiso-Linie (Postdampfer) befährt von Liverpool aus alle 14 Tage die Häfen von Rio de Janeiro, Monte Video, Valparaiso, Callao und alle Häfen der südamerikanischen Westküste, und landet dabei in Bordeaux, Spanien und in Lissabon.

11. Die Wilson Linie verkehrt: a) zwischen Hull und New-York alle 14 Tage, Preis: 6 und 12 Guineen; landet auch in Southampton; b) zwischen Hull und scandinavischen Häfen (Gothenburg, Stavanger, Bergen, Christiania, Drontheim); c) zwischen Hull und den Ostseehäfen (Danzig, Riga und Stettin, Petersburg); d) nach dem mittelländischen Meere und bis Odessa; endlich e) mit 16 großen Dampfern von London nach Ostindien. Preise: nach Bombay 30 und 50 Guineen, nach Colombo und Madras ebensoviel, nach Calcutta 55 und 35 Guineen.

12. Die Liverpool- und nordbrasilianischen Postdampfer gehen (es besteht ein diesbezüglicher Vertrag mit der brasilianischen Regierung) von Liverpool nach Pará, Maranhão und Ceará über Lissabon oder Havre. Preis: nach den nordbrasilianischen Häfen 25 Pfd. St.

13. Die Manchester, Sheffield und Lincolnshire-Bahn vermittelt auch mit eigenen Dampfern den Passagier- und Güterverkehr vom Hafen zu Grimsby nach Hamburg, Rotterdam und Antwerpen.

14. Die Messageries Maritimes de France unterhalten in London eine eigene Agentur, welche für die ostasiatischen Linien (Indien, China, Japan, Batavia und Réunion), für das mittelländische und schwarze Meer, für die brasilianischen Häfen und die La Plata-Länder den Verkehr mit-beforgt.

15. Die Allan-Linie fährt mit ihren Dampfern von Liverpool über Londenberry nach Portland, Halifax, Norfolk und Baltimore.

16. Die Mosk-Compagnie unterhält Dampferfahrten zwischen Liber-

pool, Alexandria und Syrien mit 9 der größten Dampfer. Drei eigene Dampfer sind für den Verkehr nach Bordeaux bestimmt.

17. Die „White Star“-Linie fährt mit 9 großen und äußerst comfortablen Dampfern zwischen Liverpool und New-York; Preise: 15, 18 und 21 Guineen.

18. Die Ducal-Linie (der Messrs. Carlyle) und die Blackwall-Linie (der Messrs. Green) fahren aus den South West India Docks zu London alle 14 Tage nach den ostindischen Häfen. Die letztgenannte Gesellschaft entsendet auch zu regelmäßigen Fristen Schiffe nach Australien.

19. Die „Anchor“-Linie (Postdampfer der Vereinigten Staaten) unterhält Dampferfahrten zwischen Glasgow und New-York. Dieselbe Gesellschaft besorgt auch einen indischen Kurs von Glasgow und Liverpool durch den Suezkanal nach Bombay.

20. Die Tyne-Dampfschiffahrtscompagnie fährt von Newcastle nach London, Yarmouth, Antwerpen, Copenhagen, Hamburg und Rotterdam.

In Obigem sind die wichtigsten der von britischen Häfen auslaufenden Dampferlinien angeführt; aber keineswegs alle. So wären noch mehrere Nordsee- und Kanallinien zu erwähnen, ferner die Ostseelinien, Linien für die schottischen Häfen insbesondere u. a.

Unfälle. — Es ist erschreckend, wenn man bei der Betrachtung einer der von den britischen Seebehörden herausgegebenen Schiffbruchskarten die große Zahl jener schwarzen Punkte gewahrt, welche die Stellen andeuten, wo an britischen Küsten Seeunfälle vorgekommen sind. Indessen geben jene Karten an sich noch keinen Einblick in die eigentliche Gefährlichkeit der verschiedenen Küstenpunkte, weil ja nicht zugleich die Frequenz der verschiedenen Seewege angegeben ist. Seit Jahren werden über die Unfälle genaue Erhebungen angestellt. In den 11 Jahren von 1850 — 1861 verunglückte durchschnittlich eins auf jeder Fahrt von 201 Schiffen. 1862 1 von 147. Die Zahl der jährlich verunglückten Menschenleben ist jedoch relativ geringer geworden, eine Folge der vermehrten und verbesserten Rettungsanstalten. Absolut kann diese Zahl freilich wegen des stets wachsenden Seeverkehrs nicht geringer werden. In den Jahren 1865—67 verunglückten Schiffe an der britischen Küste oder in deren Nähe:

	durch Schiffbruch		durch Zusammenstoß		Total.
	verloren.	stark beschädigt.	verloren.	stark beschädigt.	
1865	470	832	70	640	2012
1866	562	876	108	743	2289
1867	656	1020	99	738	2513
1868	527	841	99	280	1747
1869	606	1047	90	371	2114
1870	411	730	73	288	1502

Die Zahl der umgekommenen und geretteten Menschen stellte sich wie folgt:

	1865	1866	1867	1868	1869	1870
Umgekommen	698	896	1333	824	933	774
Gerettete	4162	4936	5845	4771	5121	4654

Im Jahre 1872 litten 2381 Fahrzeuge Schiffbruch, darunter 211



Dampfer, 689 Schooner, 357 Briggs, 409 Barken und 242 Brigantinen. Bei diesen Schiffsbrüchen gingen 590 Menschenleben verloren.

### Maaf, Gewicht und Münzwesen.

Längenmaaß ist die Yard (y), eingetheilt in 3 feet (ft.), sie beträgt  $0,91437$  Meter. Der Fuß wird entweder in Zwölftel (inches, zu 12 seconds, 12 thirds, 12 fourths) eingetheilt, oder in Achtel und Sechszehntel, oder in Hundertstel. 6 Fuß sind = 1 Fathom (Faden) und 120 Faden = 1 Cable's length (Kabellänge). Dies ist das auf der See übliche Maaß, namentlich für Tiefenmessungen. Bei Geweben zc. wird die Yard in 4 quarters à 4 nails getheilt. Das Maaß für Grund und Boden ist die Gunter's chain, eingetheilt in 4 Poles, rods oder perches. Der Pole ist = 25 links und die chain hat daher 100 links. 10 chains sind = 1 furlough und 8 furloughs oder 1760 yards geben 1 Statute mile, welche gleich ist 1609 Meter oder  $0,2053$  deutschen Meilen.  $4,8293$  engl. Meilen geben eine deutsche. — Zur See wird nach nautischen Meilen gerechnet, von welchen 60 = 1 Grad sind.

Flächenmaaß ist der acre, er hält 4840 square (Quadrat) yards oder 100000 square links =  $0,40467$  Hektaren. Eingetheilt wird der acre in 4 roods. 640 acres sind = 1 square mile. Die deutsche Quadratmeile beträgt  $23,3$  engl. square miles.

Kubikmaaß. 40 Kubikfuß unbehauenes oder 50 Kubikfuß behauenes Bauholz sind = 1 load und 42 Kubikfuß Bauholz = shipping ton. Ein „stack“ Holz = 108 Kubikfuß; die cord 128 Kubikfuß; die „registered ton“ enthält 42 Kubikfuß.

Gewicht. Das Pfund Handeltgewicht (pound avoirdupois) ist =  $0,45359$  Kilogr. oder  $0,90718$  Zollpfund. Es wird eingetheilt in 16 ounces (oz.) zu 16 drams (dr.), zu  $27\frac{1}{2}$  grains. 7000 grains gehen auf ein Pfund. 14 Pfund geben 1 stone, 28 Pfund 1 quarter, 4 quarters = 1 hundredweight (Cwt.) und 20 Cwt. sind = 1 ton. 21 tons und 4 Cwt. sind = 1 barge load oder keel und 20 keels sind = 1 collier oder ship load. Steinkohlen werden zu London in Säcken von 112 und 224 Pfund verkauft; an anderen Plätzen rechnet man nach Chaldrons zu 12 Säcken =  $25\frac{1}{2}$  Cwt. Heu und Stroh werden auch nach dem Gewichte verkauft und 36 Pfund Stroh, 56 Pfund altes oder 60 Pfund neues Heu sind 1 truss; 36 trusses sind = 1 load. Bei Wolle rechnet man 7 Pfund = 1 clove, 2 cl. = 1 stone, 2 st. = 1 tod, 13 st. = 1 wey, 2 wey = 1 sack, 12 sack = 1 last, 20 Pfund = 1 score und 12 score = 1 pack. Das „Firkin“ Butter = 56 Pfund, das tub = 84 Pfund, das barrel = 2 Cwt. Der stone Fleisch ist = 8 Pfund, der stone Hanf 32 Pfund.

Hohlmaaß ist seit 1826 die „imperial gallon“ =  $4,54345$  Liter. Die Gallon wird bei Flüssigkeiten in 4 quarts getheilt, die quart in 2 pints zu 4 gills. Die alte Weingallon ist =  $0,83314$  imperial gallon und die alte Biergallon =  $1,04704$  imperial gallons. Weinmaaße sind der Unter = 10 alte gallons, und andere; von älteren Biermaaßen ist zu erwähnen das „barrel“ = 36 gallons.

Getreidemaß und Maß für andere trodene Dinge ist der „bushel“ zu 4 pecks, zu 2 gallons. 8 bushels sind = 1 „quarter“ = 2, Hektoliter.

Geld- und Juwelengewicht ist das pound troy von 5760 grains avoirdupois. Es wird eingetheilt in 12 Unzen, die Unze ist = 20 pennyweights zu 24 grains.

Geld. Münzeinheit ist das Pfund Sterling (£ oder l. St.). Die bezügliche Goldmünze ist der Sovereign. Dieser wiegt 2 pennyweights und  $3\frac{1}{2}$  grains und enthält 22 Theile reines Gold und 2 Theile Kupfer. Silber- und Bronzemünzen gelten als Scheidemünzen. Der Sovereign oder das £ enthält 20 shillings (s) zu 12 pence (d) zu 4 farthings. Außer dem ganzen sind auch halbe Sovereigns aus Gold geprägt; an Silbermünzen Kronen zu 5 Shillings, halbe Kronen zu 2 Shillings und Stücke von 6 d, 4 d und 3 d. In Bronze sind ausgeprägt pence (penny), halfpence und farthings; für einzelne Colonien werden auch  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{4}$  farthings geprägt. Die Guinea von 21 Shillingen ist eine ältere, jetzt seltene Goldmünze. — Abgenützte Geldstücke werden unentgeltlich gegen neue umgetauscht. Gegen Einlieferung von ungeprägtem Gold oder fremden Goldmünzen läßt die Regierung britische Goldmünzen für Rechnung von Privaten prägen unter Abzug einer Kostenvergütung.

Als gesetzliches Papiergeld dienen die Noten der Bank von England.

Die Preise des Goldes und Silbers verstehen sich per Troy-Unze Standard-Gold und Standard-Silber. Standard-Gold ist  $\frac{1}{12}$  fein, d. h. das Troy-Pfund zu 24 Karat enthält 22 Karat feines Gold. Höheren oder geringeren Feingehalt des Goldes drückt man aus, indem man angibt, um wie viel dasselbe besser (better, B) oder schlechter (worse, W) ist, als Standard. Im Troy-Pfund Silber zu 12 Unzen sind enthalten  $11\frac{1}{16}$  Unze fein Silber. (S. ausführlich bei Bleibtreu: Handbuch der Münz-, Maß- und Gewichtskunde, S. 221 ff.)

### Kredit und Banken.

In keinem Lande der Welt hat der Kredit eine so glänzende und großartige Entwicklung genommen, als im britischen Königreich. Dies zeigt sich vor Allem in der Ausdehnung des Bankwesens.

1. Die Bank von England nimmt unter allen Kreditinstituten der Welt die oberste Stelle ein. Begründet ward sie 1694 mit dem Recht, Banknoten zum Belaufe der an die Regierung gemachten Anleihen auszugeben, Wechsel und Edelmetalle zu kaufen und zu verkaufen, Lombardgeschäfte zu treiben, der Regierung Vorschüsse zu machen u. s. f. Die ursprünglichen Rechte und Verbindlichkeiten erlitten indessen im Laufe der Zeit mannigfache Modifikationen. 1696 erlebte sie eine schwere Krise, aus der sie aber durch eine Erhöhung des Aktienkapitals gerettet ward. 1697 wurde sie für alle Zeit von Abgaben, Zagen (Stempel ausgenommen) befreit; 1700 erhielt sie das Privilegium der ausschließlichen Notenemission, welches sie jedoch 1826 (mit Ausnahme der Umgebung von London) wieder aufgab. Vorübergehende Krisen folgten 1745 und 1780, eine gefährliche und andauernde Krise in den Jahren 1797—1819. Im Jahre 1797 war die Bank wegen der be-

deutenden Vorschüsse, die sie der Regierung zur Kriegführung gegeben, nicht mehr in der Lage, eine große Masse Noten einzulösen, worauf das Parlament durch die sogen. „Bankrestrictionssakte“ beschloß, daß die Bank einstweilen die Baareinlösung ihrer Noten sistiren sollte. Der günstige Vermögensstand der Bank aber, sowie die vereinigten Bemühungen der Londoner Kaufleute und Bankiers machten es möglich, daß die Noten doch bis 1800 gegen Gold pari standen. Wegen des Mangels an Baargeld sah sie sich jedoch genöthigt, fortan auch kleinere Noten zu 1 und 2 Pfd. St. (früher waren die kleinsten 5 Pfd. St.) auszugeben. Während der Crisis stieg die Dividende ziemlich beständig; sie betrug von 1766—1781  $5\frac{1}{2}$  pSt., in den folgenden 7 Jahren 6, späterhin 7 und 10 pSt. Als die Mißernten der Jahre 1801 und 1802 Getreide-einführen, die mit Edelmetall bezahlt werden mußten, nöthig machten, sanken die Noten um  $2\frac{1}{2}$  pSt. unter pari und behielten diesen Stand annähernd bis 1808; dann aber wurde die Entwerthung fühlbarer. Um dem abzuhelfen, wurden die Noten zum gesetzlichen Zahlungsmittel erhoben; die Bankrestriktion wurde bis 1819 verlängert, dann aber die Wiederaufnahme der Baareinlösung gesetzlich bestimmt. Die Bank begann mit der Einlösung 1821 und ließ sich in derselben selbst durch eine neue Crisis des Jahres 1825 nicht beirren. 1826 zog sie die Noten unter 5 Pfd. St. wieder ein. 1833 wurde das Bankprivilegium auf 21 Jahre erneuert. — Eine bedeutende Veränderung im System der Notenemission ging in Folge der berühmten Peel'schen Bankakte vor sich (19. Juli 1844). Nach den Bestimmungen dieser Akte wurde das Notenemissionsgeschäft vom gewöhnlichen Bankgeschäfte getrennt und die Bank verpflichtet, allen über 14 Millionen hinausgehenden Notenumlauf durch Edelmetall zu decken. Diese Peel'sche Akte ist der Ausdruck der sogenannten Currency-Theorie, welche dahin geht, daß die Notencirculation sich in demselben Verhältniß bewegen müsse, wie die Baarfonds. Der Umstand, daß diese Bankakte später in kritischen Zeiten (1847 und 1857) suspendirt werden mußte, läßt auch sie nicht als das beste Mittel zur Sicherung einer strikten Noteneinlösung erscheinen. Die Bankakte galt zunächst bloß für England und Wales, seit 1846 auch für Schottland und Irland.

Jetzt betreibt die Bank von England folgende Geschäfte: Für die Regierung besorgt sie die Zahlung der Zinsen der Staatsschulden und der Renten der Staatsgläubiger; sie setzt Schatzkammerscheine in Umlauf und gibt der Regierung Vorschüsse. Sie treibt Disconto-, Depositen- und Contocorrentgeschäfte, Lombard- und Hypothekengeschäfte und den Edelmetallhandel; sie besorgt auch die Erhebung von Zinsen, Renten, Pensionen u. s. f. Ihre Noten sind gesetzliches Zahlungsmittel. Filialen bestehen zu Birmingham, Bristol, Manchester, Gloucester, Liverpool, Newcastle, Leicester, Swansea, Norwich, Leeds, Exeter, Hull, Portsmouth, Plymouth.

3. Privatbanken (Country Banks, Landbanken) und Jointstock-Banken (Aktienbanken) bestehen außer der Bank von England in großer Zahl. Die Privatbanken sind Unternehmungen Einzelner oder mehrerer Associé's. Diesen beiden Arten von Banken gegenüber hat die Peel'sche Bankgesetzgebung die Politik verfolgt, ihnen das Recht der Notenemission mehr und mehr zu entwinden, um dasselbe bloß auf die Bank von England zu concentriren. Sie haben aber trotzdem einen äußerst günstigen Aufschwung genommen und zeigen,

daß sich ein lebhafter Bankbetrieb auch ohne Notenemission entwickeln kann. Sie dienen namentlich dem in England allgemein herrschenden Gebrauche, daß alle verfügbaren Geldvorräthe aus Privathänden den Banken überwiesen werden, welche sodann für diese Kunden das Zahlungsgeschäft (mittelfst *Checks*) besorgen. Nirgends wird ein größerer Baarvorrath gehalten, sondern die größten Umsätze durch Ab- und Zuschreiben in den Büchern der Banken abgemacht. Die Banken selbst rechnen unter einander täglich durch das *Clearing-house* ab. Den durchschnittlichen Jahresbetrag, der in demselben berichtigt wird, schätzt man auf 1900 Mill. Pfd. St. Was die Banken im Kleinen treiben, das beständige Ausgleichen oder Auswechselln von Forderungen oder Schulden unter Individuen: das treibt das *Clearing-house* im Großen.

Eine Erleichterung für den Bankbetrieb gewährte das Gesetz vom Jahre 1858, welches unter gewissen Bedingungen den Betrieb von Bankgeschäften mit beschränkter Haftung (*with limited liability*) gestattet. Seit Erlass jenes Gesetzes hat sich die Zahl der Banken unglaublich vermehrt und auch eine große Zahl von Jointstockbanken haben sich auf beschränkte Haftbarkeit eintragen lassen. Die Jointstockbanken haben in den letzten Jahren raschere Fortschritte gemacht, als die Bank von England, weil ihr Geschäftsbetrieb mehr den Anforderungen des modernen Kreditverkehrs entspricht. Die große Mehrzahl derselben zahlt über 10 pCt. Dividende und fast keine unter 5 pCt. Die Zahl der Jointstockbanken betrug 1867 im Ganzen 93.

3. Die schottischen Banken haben stets eine eigenthümliche Stellung eingenommen. Bis 1845 herrschte in Schottland völlige Bankfreiheit. Jede Bank dehnt sich in Schottland mit zahlreichen Filialen über das Land bis in die kleineren Ortschaften aus und sucht namentlich das Depositengeschäft, das Leihgeschäft gegen Bürgschaft und Hypothek und das *Contocorrent* zu cultiviren. Da für die Depositen ungewöhnlich hohe Zinsen bezahlt werden, strömt den Banken jede disponible Summe sofort zu. Die circulirenden Noten sind im Verhältniß zur Depositensumme gering. Die schottischen Banken dienen zugleich als Sparcassen. Zur Notenausgabe berechtigt sind die Bank von Schottland, Kapital 1 Million; die Königliche Bank von Schottland mit 2 Mill. Kapital; die Britische Leinwandcompagnie zur Beförderung des Leinwandhandels mit 1 Mill. Kapital; die Nationalbank von Schottland mit 1 Mill. Kapital; die Commerzialbank von Schottland mit 1 Mill. Capital; die Unionbank mit 1 Mill.; die Aberdeen, Town und Countybank; die North of Scotland Banking Company; die Clydesdale Banking Company; die City of Glasgow Bank; die Saledonian Bank und die Centralbank von Schottland, sämmtlich mit weniger als 1 Mill. eingezahltem Kapital.

4. Die irischen Banken, später entstanden als die schottischen, sind auch nicht zu solcher Höhe der Entwicklung gekommen. Die Irländische Nationalbank nimmt unter ihnen den ersten Rang ein; sie ward 1784 nach dem Muster der Bank von England gegründet, macht *Discount*, *Lombard*, *Hypotheken*- und *Depositengeschäfte*, besorgt die Geldgeschäfte der Regierung und steht im Verkehr mit der Bank von England. Sie hat 24 Filialen. Das Notengeschäft treiben außer ihr noch die Provinzialbank von Ir-

land; die Belfast Banking Company; die Ulster Banking Company; die Nationalbank.

### Finanzen.

Der Staatshaushalt wird vom Parlament (dem Unterhaus allein) auf je 1 Jahr festgestellt. Von Jahr zu Jahr werden dabei an den verschiedenen Abgabefäßen sehr vielfache Abänderungen vorgenommen.

**Einnahmen.** — Der Ertrag von Kronländereien ist äußerst gering. Er betrug in den Jahren 1870—74 nur 375000, 1875 385000 Pfd. St. Im Ganzen wird nur etwa  $\frac{1}{2}$  pCt. des Bedarfs aus Staatsländereien gewonnen. Den Kapitalwerth der Kronländereien schätzt man jetzt auf etwa 30 Mill. Pfd. St. — Regalien sind nur die Post und der Telegraph, die aber auch, da sie weit mehr nach wirthschaftspolitischen als nach finanziellen Grundsätzen behandelt werden, nur geringe Reinerträge liefern. Die Post liefert allerdings ein stets steigendes Erträgniß; in den letzten 15 Jahren zwischen  $3\frac{1}{2}$  bis  $5\frac{1}{2}$  Mill. Pfd. St., im Jahre 1875 insbesondere 5.670000 Pfd. St. Der Telegraph lieferte 1875 ein Erträgniß von 1.120000, 1870 erst 100000 Pfd. St.! — Die Einkommensteuer (incometax), welche 1798 auf den Antrag Pitts eingeführt wurde (damals als Kriegsteuer), wurde nach dem französischen Kriege wieder aufgehoben; 1843 aber sah man sich genöthigt, sie wieder einzuführen. Sie ist jene Steuer, welche, wenn neue große Bedürfnisse sich geltend machen, zunächst und am stärksten in Anspruch genommen wird. Das bezügliche Gesetz macht in der Größe der Besteuerung keinen Unterschied zwischen zufälligem Einkommen, persönlichem Erwerb oder Ertrag aus festem Besitz und berührt auch das unproduktive Kapital gar nicht. Nur jene Einwohner sind steuerfrei, deren Einkommen 100 Pfd. St. nicht erreicht. Einkommen unter 300 Pfd. St. genießen eine Steuerbefreiung für 80 Pfd. St. Die Höhe der Besteuerung schwankte in den letzten 10 Jahren zwischen 2—6 Pence pro Pfd. St. und ergab im Jahre 1875 4.306000 Pfd. St. Seit 1854/55 ist die Besteuerung des Einkommens allmählig gering geworden; damals betrug sie (wegen des Krimkriegs) 1 Shilling und 2 Pence vom Pfd. St.

Die Grundlage der Besteuerung, nämlich das steuerpflichtige Einkommen, betrug 1871:

Einnahme aus:	Steuerpflichtiges Einkommen in:			
	England.	Schottland.	Irland.	Zusammen.
A. Grundeigenthum . . .	124.814412	14.797189	12.851646	142, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Mill.
B. Pachtungen . . .	48.898166	7.301182	2.980464	59, <sup>2</sup> / <sub>5</sub> "
C. Fonds, Dividenden . . .				38, <sup>5</sup> / <sub>5</sub> "
D. Gewerbe und Handel . . .	164.058371	17.342738	7.623458	189, <sup>5</sup> / <sub>5</sub> "
E. Besoldungen und Pensionen . . .				26, <sup>2</sup> / <sub>2</sub> "
Summa . . .	398.506778	41.025050	26.062548	465, <sup>5</sup> / <sub>5</sub> Mill.

Die Zahl der Besteuereten von der Klasse D. (Gewerbe und Handel) stellte sich in den Jahren 1867 und 1870/71 wie folgt:



Einkommensgröße:		Steuerpflichtige Personen im Jahre:	
		1867.	1870/71.
Unter 100 Pfd. St.		70673	220621
100—200 " "		186493	80666
200—300 " "		54252	62375
300—400 " "		23293	26639
400—500 " "		11721	13199
500—600 " "		9244	10276
600—700 " "		5211	5915
700—800 " "		3231	3607
800—900 " "		2850	3333
900—1000 " "		1119	1388
1000—2000 " "		8530	9414
2000—3000 " "		2593	2879
3000—4000 " "		1281	1420
4000—5000 " "		664	766
6000—10000 " "		1373	1422
10000—50000 " "		852	749
50000 Pfd. St. und mehr		67	55

Die Zölle (customs) bildeten bis in den letzten Jahren die wichtigsten Staatseinnahmen (sind aber jetzt von der Accise überholt zu werden). Sie liefern etwa  $\frac{1}{3}$  der Gesamteinkünfte und schwanken seit 1840 zwischen 20 und 25  $\frac{3}{4}$  Mill. Pfd. St. Die Zölle sind nur Finanzzölle und liegen nur noch auf 45 Artikeln, während früher schon einmal 1163 Artikel damit belastet waren. Von den Gegenständen, die mit Zöllen belegt sind, lieferten an Zollträgen im Jahre 1873:

Zucker und Melasse . . . . .	67555 Pfd. St.
Thee . . . . .	3.568633 " "
Kaffee . . . . .	207263 " "
Spirituosen aus fremden Ländern und Colonien . . . . .	5.681781 " "
Weine . . . . .	1.709873 " "
Tabak . . . . .	7.421256 " "
Andere Einfuhrartikel . . . . .	607413 " "
Verschiedene Einnahmen . . . . .	37552 " "
der Zollträge Summa . . . . .	19.301326 Pfd. St.

Unter diesen Gegenständen hat der Ertrag des Zuckerzolls in den letzten Jahren am meisten abgenommen; die beträchtlichste Vermehrung erfuhr die Erträgnisse aus Tabak und Spirituosen; Thee und Kaffee eine Verminderung; Wein ist ziemlich constant geblieben.

Die Accise (Excise) trifft Branntwein, Malz, inländischen Zucker, Kempterde und einige Gewerbe (Zuhtwerksunternehmer, Eisenbahnen, Seifen-, Tabaks- und Sichorienfabrikation, Methfabrikation). Der Ertrag der Accise bewegte sich von 1860—1869 um 17—20 Mill. Pfd. St., stieg aber seitdem so, daß er 1875 27.254132 Pfd. St. erreichte. Der wichtigste Gegenstand, nämlich der Branntwein, trug im genannten Jahre 14.895768 Pfd. St. ein, das Malz 7.746740, die Lizenzen 3.499756 Pfd. St. Die Branntweinaccise ist demgemäß neben dem Zoll die wichtigste Staatseinnahme.

Stempelgebühren werden von Verträgen, Schenkungen, Testamenten, Erbschaften, Versicherungspolicen, Quittungen, Wechselln, Anweisungen und Notcn erhoben und ergaben seit 1860 einen langsam steigenden Ertrag, welcher

1875 10.547729 Pfd. St. betrug: am meisten davon lieferte die Erbschaftssteuer, nämlich 3.400375 Pfd. St.

Die Lagen, als welche jetzt nur mehr die sogenannte Landtage (Grundsteuer) und die Häusersteuer erscheinen, lieferten 1875 einen Ertrag von 2.440000 Pfd. St.

**Ausgaben.** Die Gesamtausgaben, deren Betrag in den letzten 15 Jahren zwischen 65 und 76 Mill. Pfd. St. sich bewegte, stellten sich im Jahre 1875 auf 74.328040 Pfd. St. Hievon nahmen in Anspruch:

die Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld	27.094480 Pfd. St.
die Civilliste und Civilverwaltung	14.529716 " "
Militär und Marine	25.908953 " "
Erhebungskosten der Einnahmen	6.799891 " "

Die verhältnißmäßig geringen Kosten der Civilverwaltung haben ihren Grund in dem herrschenden System der Selbstverwaltung, nach welchem die Grafschaften und Gemeinden ihre Bedürfnisse selbst zu bestimmen und zu decken haben.

Den bedeutendsten Posten der Staatsausgaben bildet demnach die Verwaltung der Staatsschuld. Dieselbe betrug im Jahre 1875 775.348386 Pfd. St. und ist fast nur aus Anlaß von Kriegen allmählig entstanden. Zur Zeit der letzten englischen Revolution hatte sie noch keine Million betragen, vermehrte sich aber unter Wilhelm III. um über 15 Mill. Pfd. St., unter der Königin Anna um 37 Mill. Pfd. St., dann namentlich durch Subventionen und neue Kriege bis auf einen Gesamtbetrag von 249 Mill. Pfd. St. im Jahre 1784. Weitaus den größten Zuwachs — 601 Mill. Pfd. St. — erhielt die Schuld in den Kriegsjahren von 1793 — 1816, so daß 1817 die gesammte fundirte Schuld 840 Mill. Pfd. St. mit 32 Mill. Pfd. St. Jahreszins betrug. In der langen Friedenszeit nach 1815 verringerte Großbritannien diese Schuld und zugleich die Zinslast (durch Reduktion des 5procentigen Zinsfußes auf 4 pCt. im Jahre 1822, 3 1/2 pCt. im Jahre 1830 und 3 pCt. im Jahre 1844). Neue Schulden mußten 1854—56 gemacht werden.

An inländischen Staatspapieren gibt es in England:

1. Die dreiprocentigen Consols (consolidated annuities), welche den größten Theil der Staatsschuld machen und die wichtigsten Gegenstände des Effectenhandels sind.
2. Dreiprocentige reducirte Annuitäten (Reduced annuities).
3. Dankannuitäten von 1726 zu 3 pCt. (seit 1853 convertirt).
4. Neue 3 1/4 procentige Annuitäten, durch Reduktion entstanden.
5. Neue fünfprocentige Annuitäten, gelegentlich einer Convertirung entstanden.
6. Neue 3 1/2 procentige Annuitäten, bei derselben Gelegenheit entstanden.
7. Neue 2 1/2 procentige Annuitäten von 1853.
8. Südbsee-Annuitäten zu 3 pCt., entstanden gelegentlich einer Vorfußleistung der Regierung an die Südbsee-Compagnie, seit 1853 convertirt.
9. Schatzkammer-Obligationen (Exchequer Bonds) zu 2 1/2 pCt.
10. Schatzkammer-Scheine (Exchequer Bills), deren Zinsfuß je nach dem Stande des Geldmarktes festgesetzt wird, und zwar in Pence per Tag für je 100 Pfd. St.

Uebrigens geben auch die verschiedenen Zweige der Central-Verwaltung solche (aber halbjährig verzinsliche) Scheine aus, z. B. die Navy Bills, Schuldscheine der Marineverwaltung.

### Kriegsmarine.

Dieselbe ist in den letzten Jahrzehnten unter colossalem Aufwande umgestaltet worden. Das frühere System wich dem System der Panzerschiffe, welche weit theurer sind, diese wieder dem System der Thurmchiffe. 1873 bestand die britische Kriegsmarine aus 236 Schiffen, worunter 114 eigentliche Kriegsschiffe; unter diesen wieder 23 Panzerfregatten. Die Zahl der verwendeten Seeleute betrug 60000. Diese bedeutende Kriegssee macht, welche von keinem anderen Staate erreicht wird, ist absolut nöthig, so lange Großbritannien des Besizes seiner Colonieen sicher sein will. Zum Schutze und der Hebung des Seehandels ist eine so großartige Seemacht nicht erforderlich, wie das namentlich die deutsche Handelsmarine zeigt. Aber die britische Kriegsflotte ist der Stolz der englischen Nation, weil sie des Landes äußere Macht wahrt, ohne je zur Unterdrückung der inneren Freiheit verwendet worden zu sein. Es werden die größten Kosten nicht gescheut, um die Flotte stets im besten Zustande zu erhalten und namentlich England war es, das in der letzten Zeit sich ununterbrochen bemühte, die Panzer seiner schwimmenden Festungen immer fester zu machen und dann doch wieder Geschütze zu construiren, welchen selbst die dicksten Eisen- und Stahlplatten nicht widerstehen können. Einzelne der britischen Kriegsschiffe (Blad Prince, Minotaur, Achilles, Warrior) kosteten über 300000 Pfd. St.; in der Dicke der Eisenpanzer stieg man bis zu 3 Fuß; die Schiffe schleudern beim Abfeuern bis zu 1400 Pfund Metall gegen den Feind und haben eine durchschnittliche Tragfähigkeit von 6000 Tonnen.

Von der britischen Kriegsflotte ist nicht ganz die Hälfte für gewöhnlich in den britischen Häfen und Gewässern, circa 25 im mittelländischen Meer, 30—40 an den Küsten von Nord-, Central- und Südamerika, etwa 12 im stillen Ocean, 5—6 in den australischen Gewässern, 25—30 an den afrikanischen Küsten und gegen 50—70 in den indischen und chinesischen Meeren.

Bezüglich der Beschaffung der Mannschaft ist man von älteren Systemen (Pressung) abgegangen und hat das Freiwilligen-system der Landarmee auch auf die Marine übertragen.

### Politik und sociale Verhältnisse.

In seiner äußeren Politik nimmt Großbritannien eine hervorragend friedliche Stellung ein. So sehr dieß auf der einen Seite durch die abgeschlossene geographische Lage des Staatsgebietes erleichtert wird, so wird es doch andererseits erschwert durch den ausgedehnten Colonialbesitz. Aber die britische Industrie und der britische Handel sind zu sehr an der Erhaltung des Weltfriedens interessiert, als daß eine andere Politik möglich wäre. So konnte es kommen, daß — zum erstenmale in der Geschichte — Konflikte zwischen Großbritannien und einer anderen Großmacht, welche Konflikte ohne eine so entschiedene Friedenspolitik zu Kriegen geführt haben würden (die Alabama-Frage und die San-Juan-Frage), auf friedlichem Wege durch internationale Schiedsgerichte beigelegt wurden. Auch in der orientalischen Frage, welche seinerzeit Großbritannien zu den schweren Opfern des Krimkrieges veranlaßte, ist eine Zurückhaltung eingetreten und hat sich die britische Regierung damit begnügt,

sich durch Ankauf einer beträchtlichen Anzahl von Aktien des Suezkanals einen herborragenden Einfluß auf diese wichtige Orientstraße zu sichern, nachdem schon bald nach der Erbauung des Kanals die britische Flagge, welche in seinem Verkehr bei weitem dominirt, einen großen commerciellen Sieg über Frankreich errungen. An diesen Sieg hatten die Mittelmeerländer Anfangs um so weniger gedacht, als gerade ihr Orientverkehr geographisch durch die Erbauung des Kanals in weit höherem Maße gefördert zu werden versprach, als die britische Seeschiffahrt.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die entschieden kaufmännische Politik Großbritanniens demselben einige Einbuße an Ansehen in den Augen der continentalen Völker verschafft hat und daß auch die Expeditionen gegen rohe afrikanische Regervölker keineswegs ruhmreiche internationale Thaten genannt werden können. Aber materielle Erfolge hatte diese Politik. Und wenn jemals das britische Volk in seiner nationalen Größe und Ehre wirklich ernsthaft angegriffen werden sollte, wird es sich zweifellos ungeachtet seiner langen Friedensjahre als zu den großartigsten Opfern und Thaten befähigt zeigen. Es ist keineswegs gewiß, daß die Veranlassung hierzu stets fehlen wird; denn wenn auch das europäische Großbritannien keine solchen Veranlassungen bietet, ist es doch die bei weitem werthvollste der britischen Besitzungen, Ostindien, wo dieselben denkbar sind und wo durch das Näherliegen der nordindischen Grenzen und der Grenzen des asiatischen Rußlands die centralasiatische Frage erwächst. Und in dieser Frage würde Großbritannien allerdings einem höchst bedeutenden Gegner das Feld zu halten haben.

Auf dem Gebiete der inneren Politik ist das Princip des Selbstregiments, wie schon eben bemerkt ward, in glänzender Weise durchgeführt. Die Regierung überläßt alle Angelegenheiten von einigermaßen localem Charakter auch der Localverwaltung, so namentlich die Erhaltung des öffentlichen Friedens, die Armenversorgung, den Straßenbau, die Polizei, die Regulirung der Märkte u. s. f. Die für diese Angelegenheiten nöthigen Ausgaben werden aus Localabgaben bestritten. So ist die Förderung der nationalen Wohlfahrt in die kleinsten und am unmittelbarsten dabei interessirten Kreise gelegt, während Regierung und Parlament unverrückt nach außen hin die dauernde Kräftigung der englischen Seeherrschaft und des englischen Welthandels, nach innen die sorgfältige Erhaltung des geschichtlich gewordenen Verfassungslebens zum Ziele haben.

Die volkswirtschaftlichen Verhältnisse in ihrer Gesamtheit sind allerdings in England und Schottland wesentlich andere, als in Irland. Als gemeinsam charakteristische Merkmale erscheinen die sehr bedeutenden Unterschiede des Vermögens, der großartige Reichtum auf der einen Seite gegenüber einer drückend großen Armenlast andererseits, ferner die Localisirung der verschiedenen Zweige des Wirtschaftslebens, die glänzende Entwicklung des Associationswesens und die stetige Vermehrung des gesammten Volkswohlfandes. Letztere ergibt sich aus mehreren Thatfachen. So zunächst aus der steigenden Consumption einer Reihe von Genußmitteln. Die Zuckerconsumtion stieg seit 1840 von 15 auf 47 Pfund pro Kopf der Bevölkerung; der Theeverbrauch hat sich nahezu vervierfacht seit jener Zeit; der Verbrauch an Caffee, Cacao, Butter, Getreide, Kartoffeln, Reis, Tabak, Wein und Branntwein ist für den

Kopf der Bevölkerung fortwährend im Steigen. Die Zunahme des Nationalvermögens zeigt sich ferner am Stande der Sparkassen. Von 1850 bis 1872 stiegen die Einlagen der alten Sparkassen von 28 auf 40 Mill. Pfd. St., während die erst seit 1861 thätigen Postsparkassen 1872 auch schon 19 Mill. Pfd. St. Einlagen hatten. Das steuerpflichtige Einkommen hat in Großbritannien (ohne Irland) im Jahre 1843 192 Mill. Pfd. St. betragen, 1863 300 Mill., mit Irland 323 Mill., 1871 dagegen 465 Mill. Der Handel vermehrte sich von 1830 — 1870 um mehr als 300 pCt. Das gesammte Nationalvermögen wurde 1856 folgendermaßen geschätzt:

Grundbesitz circa . . . . .	1550 Mill. Pfd. St.
Gebäude . . . . .	654 " " "
Hausgeräth, Werkzeuge, Luxusgegenstände . . . . .	220 " " "
Waarenvorräthe . . . . .	110 " " "
Landwirtschaftliche Vorräthe . . . . .	62 " " "
Schiffe . . . . .	50 " " "
	2646 Mill. Pfd. St.
Dazu Fondspapiere . . . . .	1200 " " "
	3846 Mill. Pfd. St.

Anderer Annahmen greifen übrigens weit höher, bis zu 6000 Mill. Pfd. St. Der werthvollste Maßstab des steigenden Volkswohlstandes ist aber die wachsende Höhe des zur Einkommensteuer declarirten Einkommens. Als Schatten-seiten stehen diesen Fortschritten allerdings gegenüber die ungleiche Vertheilung des Gesamteinkommens, das Verschwinden des mittleren Grundbesitzes, die in einzelnen Volksschichten sich hartnäckig erhaltende Uncultur und namentlich die Verhältnisse Irlands. Die irische Bevölkerung, bettelhaft, träge und schmutzig, ist — das läßt sich nicht leugnen — nicht ohne schwere Schuld Englands in ihrer traurigen Lage, die seit einer Reihe von Jahrzehnten in großartiger Auswanderung ihren Ausdruck findet.

## Die Grafschaften und Städte. I. England.

### 1. London.

Lage, Größe, Bevölkerung. London, die größte und volkreichste Stadt der Erde, Hauptstadt des britischen Reiches, Sitz der Regierung und Residenz, liegt an beiden Ufern der Themse, welche hier 600—900 Fuß breit ist. Die Stadt hat eine ostwestliche Ausdehnung von 12 und eine nordsüdliche von 8 Meilen und bedeckt eine Oberfläche von 122 Square miles. Von diesem Gebiete gehört der größte Theil zu Middlesex, kleinere Theile zu Surrey und Kent. Die Bevölkerung von London soll um 1170 etwa 40000 betragen haben; 1685 schon über 500000; 1760 676000; 1801 958863; 1811 1.138815; 1841 1.948417; 1861 2.803989 und 1871 3.254260. Die Begrenzung des Gebiets der Stadt London ist keine ganz feststehende, sondern es finden sich verschiedene Normen aufgestellt, nämlich:

a. Der Parlamentswahlbezirk London umfaßt eine Bevölkerung von 3.022066 Einwohnern. Hierher gehören in Middlesex: 1) die City von London, 2) die City von Westminster, 3) Marylebone, 4) Finsbury,



5) Tower Hamlets; in Surrey: 6) Southwark und 7) Lambeth; in Kent: 8) Greenwich, Woolwich und Deptford.

b. Der Bezirk nach der Berechnung des Registrar General für Aufzeichnung der Bevölkerungsbewegung mit 3.254260 Seelen.

c. Der Stadt-Verwaltungs- und Schulaufsichts-Bezirk mit 3.266987 Einwohnern.

d. Der Postverwaltungsbezirk mit 3.536129 Einwohnern.

e. Der Strafrechtsbezirk mit 3.657078 Einwohnern und

f. der hauptstädtische Polizeibezirk mit 3.885641 Einw. Letzterer wurde im Jahre 1874 auf 4.025000 Seelen berechnet.

Häuser, Straßen. Die Zahl der Häuser läßt sich bei der stetigen Veränderung nicht genau angeben; 1874 betrug diese Zahl 528794. Die Häuser sind der Mehrzahl nach aus Backsteinen, schmal und von Rauch geschwärzt; nur im Westende, in den nördlichen und südlichen Vorstädten, wo die wohlhabenderen Leute wohnen, sind die Häuser freundlich und oft von Gärten umgeben.

Die Stadt London hat sich nicht durch allmähliges Anwachsen um ein bestimmtes Centrum gebildet, wie dieß bei anderen Städten der Fall ist, sondern sie besteht aus mehreren Ortschaften, die einst getrennt waren und im Laufe der Zeit zusammenwuchsen. Daher trifft man auch manchmal mitten in London einzelne Stadttheile mit dem Charakter eines Provinzialstädtchens. Die ältesten Theile der Stadt sind die City, Westminster und Southwark.

Die Straßen sind in der City meistens eng, obwohl neugebaute Geschäftshäuser und Waarenlager auch sie allmählig verschönern. Die schönsten Straßen befinden sich im Westende, so namentlich Regents-Street mit glänzenden Kaufläden, Oxford Street, Bond Street u. s. f. Die Straßen sind meistens mit Granit gepflastert, einige auch macadamisirt.

Squares und Parks sind in den äußeren Stadttheilen reichlich vorhanden und tragen viel zur Verschönerung der Stadt bei. Squares sind freie Plätze mit Gartenanlagen, welche letztere aber meistens nur den Bewohnern anliegender Häuser zugänglich sind. Von den Parks sind namentlich zu erwähnen: der große Hyde-Park, 388 Acres; der St. James Park, 91 Acres; der Green Park, 60 Acres; Kensington-Garden, 261 Acres, sämmtlich im Westen; Regents-Park, 340 Acres, und Albert Park oder Primrose Hill im Nordwesten der Stadt; der 265 Acres umfassende Victoria Park im Nordosten; Battersea-Park südlich der Themse; endlich Kennington-Park und der Park von Greenwich.

Gliederung und Theile der Stadt. Die City ist das eigentliche Herz von London, der Sitz des Handels. Der Mittelpunkt des modernen Weltverkehrs darf in ihr, und zwar in der Bank gesucht werden. Die City liegt auf dem linken Themseufer. In der Nähe der Bank sind mehrere öffentliche Gebäude: die Börse, das Mansion House, das Rathhaus u. s. w. Von diesem Centrum aus führt eine Hauptader des städtischen Lebens westwärts, und zwar durch die Straße Cheapside nach der Cathedral St. Paul, nach Ludgate Hill und Fleet Street. Hierauf bildet das alte Thor von Temple Bar die Westgrenze der City. Westlicher folgen nun der Strand und sodann Charing Cross, eine äußerst frequente Straßenkreuzung an einem Bahnhof

und einer Themse-Brücke, das zweite Centrum des städtischen Lebens. Bei Charing Cross ist der große Platz Trafalgar Square, von wo die schöne Whitehall-Straße, umgeben von den Prachtpalästen des öffentlichen Lebens, zur Westminsterabtei führt.

Von Westminster ab beginnt das sogenannte Westend, der elegante Stadttheil. Die langen Straßen Picadilly und Oxford-Street mit Holborn führen hier aus dem Inneren der Stadt nach Westen, beide sind durch die prächtige Regent-Street verbunden und schließen den Hyde-Park und die Kensington-Gärten ein. Im Norden, Süden und Westen ist das Westende flankirt von Eisenbahnlinien mit den Stationen Pancras und Euston Square im Norden, Paddington und Kensington im Westen, Brompton im Südwesten; im Westende liegt Victoria Station, südlich vom Westende ist die Themse.

Nördlich von der City liegt der Stadttheil Finsbury, mit Clerkenwell, Finsley, Hornsey, Islington und Stoke Newington. Er ist hauptsächlich von der gewerblichen Bevölkerung bewohnt, vom Regents-Kanal durchzogen. Die Eisenbahnstationen Pancras, Kings Cross, Dalston, Islington bezeichnen wichtige Verkehrspunkte in ihm. Als Hauptstraßen sind New Road und City Road zu nennen.

Ostlich von der City folgt das Eastend, bestehend aus Lower Hamlets, Bethnal Green, Spitalfields, Hackney, Limehouse, Shadwell, Shoreditch, Stepney, Stratford, Wapping, Whitechapel. Hauptverkehrsadern hier sind die Bahnlinien, welche im Süden nahe der Themse vom Cannon-Street-Bahnhof nach Osten zur Stepney-Station führen und sich dann verzweigen; ferner jene, die beim Shoreditch-Bahnhof beginnen; sodann die von Hackney-Station und von der weiter außerhalb gelegenen Stratford-Station ausgehenden. Im Süden wird der Stadttheil durch die Themse begrenzt; er ist von Hafenarbeitern, Handwerkern und Schiffsleuten bewohnt.

Südlich der Themse liegt Southwark und Lambeth, von den untersten Klassen der Londoner Bevölkerung bewohnt, mit vielen Fabriken. Die Hauptadern des städtischen Lebens sind hier die von den verschiedenen Themsebrücken aus den nördlichen Stadttheilen hereinführenden Straßen, ferner Waterloo-Bahnhof und London-Bridge-Station mit ihren Bahnlinien.

Es ist erstaunlich, mit welcher Leichtigkeit in London, oder vielmehr an seinen Grenzen, fortwährend neue Quartiere entstehen, wohl versehen mit Gas, Wasser, Eisenbahnen u. s. f. Die Straßen der neuentstehenden Stadttheile sind immer hübsch und die Wohnungen verhältnismäßig nicht theuer, keinesfalls so theuer als in Paris und Wien. Der Bau eigener einzelner Häuser ist selten; meistens werden von Bauunternehmern ganze Straßen, ja Quartiere gebaut, welche Häuser für reiche, wohlhabende und ärmere Bewohner enthalten. Nach einer gewissen Reihe von Jahren fallen alle Häuser wieder dem Grundbesitzer als Eigenthum zu, und zwar in wohlconservertem Zustande. Im Inneren der Stadt haben die Grundstücke unglaublich hohe Preise erhalten, so daß die City eigentlich kaum mehr zu bewohnen ist und nur noch Magazine und Bureau's dort die hohen Miethzinsen tragen können.

Die Brücken sind nicht zahlreich, aber großartig. Die älteste war die Londonbrücke, seit 1831 durch eine neue ersetzt, schwer und massig, kühn und solid zugleich, mit 5 Bogen. Die Southwarkbrücke ist aus Gußeisen, 758 Fuß

lang, mit drei colossalen Bogen, deren jeder eine Spannung von 240 Fuß hat. Die Blackfriars-Brücke hat bei 956 Fuß Länge 9 Bogen, aus Quabern erbaut. Die Waterloo-Brücke (auch Strandbrücke) ist die schönste, 1224 Fuß lang, mit 9 elliptischen Bogen, gleichfalls aus Granit. Die Westminster-Brücke ist aus Portland-Sandstein, mit 15 Bogen und 28 Thürmchen. Die Vauxhall-Brücke hat 9 Bogen.

Der Tunnel unter der Themse verbindet ebenfalls die an beiden Stromufern gelegenen Stadttheile und wurde hauptsächlich deshalb statt einer Brücke gewählt, weil eine solche den östlichen Theil der Themse unterhalb der Londonbrücke für die Schifffahrt unzugänglich gemacht haben würde. Der Verkehr zwischen beiden Uferseiten ist indessen hier nicht so bedeutend, wie in den westlicheren Stadttheilen. Der Tunnel war theuer; die Kosten überstiegen das ursprünglich von den Aktionären gezeichnete Anlagekapital von 180000 Pfd. St. sehr bedeutend. Zwei niedrige Thürme bilden die Eingänge zum Tunnel für Fußgänger. Das Unternehmen war indessen im Allgemeinen steril, Kleinkrämer hatten ihre Buden in den erleuchteten Gängen des Tunnels aufgeschlagen. Seit 1863 aber führt die unterirdische Londoner Eisenbahn auch durch den Tunnel.

Für Bewässerung und Reinigung der Straßen geschieht sehr viel; zehn Gesellschaften versehen London mit dem nöthigen Wasser, täglich über 80 Mill. Gallons. Die Haupttröhren der Wasserleitung haben über 2000 Meilen Länge. Das Wasser kommt theils von der oberen Themse, theils vom Lee und dem Ravensbourne und ist in jedes einzelne Haus geleitet. Auch zahlreiche artefische Brunnen sind in der Nähe. Die colossalen Massen der Londoner Abfälle wurden bisher in die Themse geleitet, welche aus diesem Grunde stinkendes und häßliches Wasser hat; großartige Kanalbauten aber, welche seit einigen Jahrzehnten im Baue sind und durch welche die Abfallstoffe in bedeckten, zusammen 53 Meilen langen Gängen längs der Themse thalabwärts geführt werden, um erst 16 Meilen unterhalb der London-Brücke in den Fluß zu münden, werden in Zukunft viel zur Verbesserung der Gesundheit beitragen.

Die Beleuchtungs-Frage ist von Wichtigkeit, da wegen der engen Straßen der City in zahlreichen Geschäftslocalen den ganzen Tag Licht gebrannt werden muß und wegen des dicken Nebels, der in der Regel tagelang über London liegt, auch die Straßen viel Licht bedürfen. Schon vor längerer Zeit betrug die Zahl der Gasflammen in den Straßen 8600, in Privathäusern gegen 70000.

Industrie. London ist nicht eigentlich Fabrikstadt zu nennen; aber es vereinigt in sich politisches, commercielles und industrielles Leben in unübertroffener Weise. In manchen Industriezweigen steht London allen englischen, ja allen Städten der Welt voran. Besonders nennenswerth sind die Brauereien, durch etwa 180 Etablissements vertreten, unter welchen sich einige befinden, die an Großartigkeit nirgends erreicht werden und wo Maschinen, Apparate, Fässer und Fuhrwerk an's Gigantische streifen (so namentlich das Etablissement von Barclay & Perriens); die Brennerei und Zuckersfabrikation; die Fabrikation von Maschinen, von Uhren, Handwerkszeug und Instrumenten zu mechanischen, wissenschaftlichen, chirurgischen und anderen Zwecken. Der Schiffbau beschäftigt die Bevölkerung ganzer Stadttheile;

auch chemische Fabriken, Seifensiedereien, Porzellan- und Lederfabriken; die Fabrication von Goldschmied- und Modewaaren, fertigen Kleidungsstücken, Schuhwerk, musikalischen Instrumenten, Regenschirmen, Drechslerwaaren, Luxuswagen und dergl. ist berühmt. Wie die britische überhaupt, so ist auch die Londoner Industrie charakteristisch durch die bis in's Kleinste durchgeführte Arbeitstheilung, die sich in jeder Straße und Werkstatt bemerkbar macht.

Handel und Verkehr. London ist das Centrum des Welt Handels. Die Schätze aller Nationen kommen in Tausenden von Schiffsladungen ununterbrochen hier an, um wieder nach allen Weltgegenden hin vertheilt zu werden. Dem Handel verdankt London seinen Reichtum und seine Größe.

Charakteristisch für das Londoner Geschäftsleben ist die ungemeine Regelmäßigkeit und glatte Schnelligkeit, mit der Alles von Statten geht. Der Grundsatz „Zeit ist Geld“ tritt einem in den Straßen von London ununterbrochen entgegen; Alles klappt und fügt sich in den Gang der Minuten. Wagen und Menschen, die nach verschiedenen Richtungen sich bewegen, theilen sich in die verschiedenen Straßenhälften; nirgends wird müßig stillgestanden, die größten Geschäfte ohne Wortbergeudung abgeschlossen. In den Kaufläden ist Alles so eingerichtet, daß der Käufer mit einem Blick das ihm Gebotene überschaut und die festen Preise rasch erfährt. Gesehsicht wird nirgends. Das Annoncenwesen ist im höchsten Grade ausgebildet; Kaufhäuser, Hotels, Vergnügunglocalitäten, Werkstätten und andere Unternehmungen senden durch alle Straßen, nach allen Bahnhöfen und öffentlichen Localen ihre Boten mit Adressen beladen aus, um diese Adressen in's Publicum zu bringen. Auf Tafeln, an Stangen, an Wagen u. s. f. sind Reclamen und Anzeigen angebracht. Trotz der glänzenden Entwicklung des Londoner Welt Handels führt der Londoner Kaufmannsstand keineswegs ein freudenreiches Dasein. Die kleinen Kaufleute in den düsteren, meist nur von Gaslicht erhellten Hinterstuben und Comptoirs sind geradezu bellagenswerth und sehen im Drange des Erwerbslebens oft viele Jahre lang nicht über die Mauern der Miesenstadt hinaus; aber auch die Großhändler und Bankiers haben nicht das bewegliche gesellschaftliche Leben, wie etwa die Hamburger, Leipziger, Wiener Kaufleute. Vielsach wohnen die Familien der wohlhabenderen Kaufleute einen Theil des Jahres oder das ganze Jahr außerhalb Londons in ihren Cottages (Sandhäusern) und der Kaufmann selbst arbeitet den Tag über im Comptoir, um Abends mit der Eisenbahn oder eigenem Wagen zu den Seinigen hinauszufahren. Es ist charakteristisch, daß der Engländer London flieht — außer in der fashionablen Zeit des Frühlings — und nach Möglichkeit trachtet, außerhalb der Stadt ein Besizthum zu gewinnen.

Handelsanstalten zc. Von den Londoner Bankinstituten ist die Bank von England schon oben angeführt (S. 227). Außer ihr haben ihren Sitz in London zahlreiche Privatbanken und Joint Stock-Banken. Unter letzteren verdienen besonders genannt zu werden: die Bank of Australia mit Filialen in australischen Städten; die Bank of British North America mit Filialen in Quebeck, Montreal u. s. f.; die Oriental Bank Corporation mit Filialen in Ostindien, Singapore, Bangkok, Hongkong, Mauritius und Melbourne; die Colonial Bank mit Filialen in fast allen Colonieen; die Unionbank of Australia mit Filialen in Australien; die Ionian Bank.

Außer den Bankinstituten Londons und den zahlreichen Aktiengesellschaften für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt, Fabriken, Bergwerke und Versicherungswesen, verdienen besondere Erwähnung: der Lloyd, eine Gesellschaft für Affecuranz und Seewesen, welche an allen wichtigeren Seeplätzen Agenturen unterhält; das Clearing-house und das Railway-Clearing-house (letzteres zum Zwecke der Abrechnung der Eisenbahnen untereinander); das Trinity-house, welches (schon seit 1515 bestehend) Leuchtthürme erbaut und andere Sicherheitsanstalten errichtet, das Lootsenwesen beaufsichtigt u. s. f. und seine Einnahmen aus den Leuchtthurmgebühren, Lootsengeldern zc. bezieht.

Von Börsen sind namentlich zu nennen: die Royal-Exchange (für Waaren, Wechsel und Rhederrei); die Stock-Exchange (für Staatspapiere und Aktien); die Kornbörse und die Kohlenbörse.

Für den Victualienhandel Londons sind namentlich von Wichtigkeit der große Fleischmarkt der City, wo eine colossale Budenreihe alles aus der Thierwelt Genießbare, und zwar aus allen Welttheilen, enthält; ferner der Fischmarkt nächst dem Themse-Ufer und die Fischbörse.

Blühend ist der Londoner Steinkohlenhandel. Die ihm gewidmete Kohlenbörse (Coal exchange) unweit des Zollhauses ist eines der elegantesten Londoner Bauwerke. Am Mittwoch ist Markttag.

Verkehrsmittel. Es wurde schon oben erwähnt, daß London seine städtischen Verkehrsmittel in einer bewunderungswürdigen Weise ausgebildet hat. Obenan stehen in dieser Hinsicht die Eisenbahnen. Eine Reihe von Bahnlinsen laufen in London zusammen: Die London and North Western; die Great Western; die London and South Western; die London, Brighton and South Coast; die London-Chatham-Dober; die London and Eastern Counties; die Great Northern und die South Eastern Bahn. Hierzu kommen noch die (S. 213 erwähnten) Stadtbahnen: Die Metropolitan; die Metropolitan District; die Metropolitan and St. Johns Wood und die North-London-Bahn. All' diese Bahnen haben London in ein vollständiges Netz von Eisensträngen gelegt. Es ist schwierig, über dieses Netz einigermaßen einen Ueberblick zu gewinnen. Mittelpunkte des Londoner Eisenbahnverkehrs sind die Bahnhöfe von Cannon-Street in der City und von Charing-Croß im Westende. Beide liegen am Nordufer der Themse. Wie colossal ihr Verkehr ist, geht daraus hervor, daß in Cannon-Street täglich 430 Züge kommen und gehen. Charing Croß steht aber nicht zurück. Zwischen beiden liegt Ludgate Station. Von jeder der drei genannten Stationen aus fährt ein Schienenweg über die Themse; untereinander sind sie gleichfalls verbunden. Außer ihnen sind aber noch viele Bahnhöfe nach dem Inneren der Stadt zu vorgehoben, von welchen aus Bahnlinsen nach allen Richtungen hin ausgehen. Charing Croß zunächst ist Victoria-Station, von wo die Linien nach Westen abgehen und weiter nach der Peripherie der Stadt zu Kennington-Station und Baddington-Station. In der City, zunächst bei Cannon-Street- und Ludgate-Hill-Station sind die Stationen Farringdon, Shoreditch und Moor-gate; in den nördlicheren Stadttheilen die Stationen: Guston Square, Kings Croß, Islington, Balfon, Hackney; östlicher Mill End und Stepney und, schon bei den Docks, Poplar und Blackwell. Südlich der Themse sind, zunächst der City, die Bahnhöfe und Haltstellen: Waterloo Terminus, Waterloo



Junction, London Bridge Terminus, weiter entfernt von der City: Vauxhall, Bricklayers Arms, New Croß. Aber noch weiter nach der Peripherie der Stadt zu erstreckt sich das Eisenbahngewirr; denn West London Junction im Westen, Stratford im Osten, Lady Well Station im Südosten, Spdenham im Süden und Clapham Common im Südwesten sind sämmtlich Knotenpunkte von Bahnlinien und alle gehören eigentlich commercieell zu London. Diese Bahnhöfe stehen durch zahlreiche Linien wieder unter einander in Verbindung. Das herrschende Prinzip dabei ist, die Personenbahnhöfe möglichst nach dem Inneren der Stadt vorzuschieben, während die Güterbahnhöfe weiter draußen ihren Platz finden.

Eine der neuesten Schöpfungen des Londoner Verkehrswezens ist die seit 1862 eröffnete unterirdische Eisenbahn. Sie befindet sich in dem nördlichen Stadttheil, steigt bei Farringdon Street an der Grenze der City (in der Nähe der Post, von Newgate, Ludgate Hill, Times-Redaktion u. s. f.) in die Unterwelt und läuft 5 Meilen weit nach Westnordwest zum Paddington-Bahnhof.

London bietet hinsichtlich der Benützung ein und derselben Bahnstrecke und Station durch verschiedene Bahngesellschaften ein merkwürdiges Bild. Alle Mitbenützungsverträge sind freiwillig geschlossen worden und zwar oft von Bahngesellschaften, welche sich sonst Concurrrenz machen. Mehrere Stationen und große Viaductstrecken auf dem rechten Themse-Ufer werden gemeinschaftlich von mehreren Bahngesellschaften benützt, welche zwischen London, Dover und Brighton concurrirnde Fahrten unterhalten. Aus der Victoria-Station und über die Victoria-Brücke fahren Züge verschiedener Bahngesellschaften nach dem Krystall-Palaste.

Außer seinen Eisenbahnen hat London aber auch alle anderen städtischen Verkehrsmittel glänzend ausgebildet. Zahlreiche Dampfboote verkehren auf der Themse, sowohl zwischen beiden Ufern, als auch stromauf und ab. Doch gehören sie nicht zu den fashionabelsten Transportmitteln.

Die Londoner Omnibus-Fahrten begannen 1829. Das erste Unternehmen machte Vanterott, wurde aber die Grundlage der jetzigen General-Omnibus-Compagnie. Zur Zeit bestehen in London über 100 Omnibuslinien, durch verschiedene Farbe der Wagen und der Aufschriften unterschieden. Gegen 11,000 Menschen finden durch das Londoner Omnibuswesen Beschäftigung; die Zahl der Omnibus beträgt 1400, jene der Droschken 8108. Für jeden Omnibus sind in der Regel 10 Pferde bestimmt. Die Omnibus-Compagnie hat ihre eigene Wagenfabrik, in welcher ein Wagen fertig zu bauen und auszurüsten 120 Pfd. St. kostet. Ueber die gesammten Kosten und jedes Detail, über jedes einzelne Pferd wird genau Buch geführt. Die enorm billigen Fahrtragen (2—6 Pence) machen die Benützung der Omnibus auch dem Aermsten möglich.

Das Londoner Hauptpostamt in Martins-le-Grand entwickelt eine geradezu riesenhafte Thätigkeit. Um sechs Uhr Abends, wenn die regelmäßige Annahme von Briefen und Paceten zu Ende geht, empfangen die umlagerten Briefkästen und Bureaux einen ganzen Regen von Postsendungen. Dann folgt im Inneren des Postgebäudes, unterstützt durch Dampfkräfte die Ordnung und Vertheilung der Sendungen nach verschiedenen Räumen. Hierbei ist das

System der Arbeittheilung durchgeführt. In Zeit von zwei Stunden ist die Hauptarbeit im Londoner Postamt beendet; um acht Uhr werden die Briefsäcke auf die Postkarren geladen, welche die Abendpost nach den verschiedenen Bahnhöfen befördern.

Die Abfertigung der Post aus London nach Ostindien geschieht wöchentlich einmal, am Freitag Abend. Diese Post passirt Ostende am Sonnabend früh drei Uhr, Köln am selben Tage um 2 Uhr Nachmittags, München Sonntags um 8 Uhr Morgens, Ala Montags um 3 Uhr Morgens, und ist in Brindisi Dienstag um 4 Uhr Morgens, wo sie sofort auf die Dampfboote der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company übergeht und 20—24 Tage nach ihrem Abgange von London in Bombay ankommt.

Die Stadtpost leistet gleichfalls Erstaunliches, indem sie alle 2 Stunden Tausende von Briefen aus den letter-boxes (Briefkasten) abholt und binnen derselben Zeit bis zu den entlegensten Punkten Londons vertheilt.

Die elektrische Telegraphie findet für den Londoner Stadtverkehr die ausgedehnteste Anwendung und hat vielfach die Briefcorrespondenz verdrängt. Zuerst bestanden Haustelegraphen in den Hotels und im Parlamentsgebäude, dann auch in großen Fabriken. Jetzt hat über die Dächer der Stadt hinweg die London-District-Telegraph-Company ein Gewirr von Drähten gespannt, dessen Mittelpunkt in Charing Cross ist. Von hier aus hat man Drähte in einer Länge von 400 Meilen überall hingeleitet und unterhält an denselben über 200 städtische Telegraphenstationen, welche so verbunden sind, daß man zu jeder Zeit von jeder Station nach jeder anderen telegraphiren, dort den Inhalt brieflich an die Adresse schicken und Rückantwort erhalten kann, auf welche man sogar warten kann. Die einzelnen Localstationen sind nicht alle direct unter einander verbunden, sondern nur mittelbar durch die Hauptstationen. Deshalb muß manches Telegramm große Umwege machen. In manchen Hauptverkehrspunkten, z. B. über Regent's Circus oder Trafalgar Square sind die Drähte so dicht und zahlreich, daß man wie zu einem großen Spinnennetz emporschaut. (Andree, Der Weltverkehr und seine Mittel.) Man hat die Sache noch mehr vervollkommnet und es ermöglicht, daß Einzelne sogar direct mit einander correspondiren können. Zu diesem Zwecke sind neben den gewöhnlichen auch noch stärkere Telegraphendrähte angebracht, deren jeder aus hundert, oft tausend isolirten Drähten besteht, welche einzeln an Privatleute zu alleinigem Gebrauch (in der Regel zur Verbindung des Geschäftslokals mit der außerhalb der Stadt liegenden Wohnung) vermietet werden, und zwar zum Preise von 4 Pfd. St. für die Meile und 12 Pfd. St. für ein Paar Wheatstone-Apparate. Die Universal-Privat-Telegraphen-Compagnie hat diese Einrichtung nicht allein in London, sondern auch in Liverpool, Manchester und Glasgow eingeführt.

London ist aber auch das Centrum der Welttelegraphie geworden und zwar namentlich durch das Reuter'sche Telegraphenbureau, welches 1851 von Nachen nach London verlegt wurde. Dieses Bureau bezieht die wichtigsten Nachrichten des modernen Weltlebens als Telegramme aus allen Theilen der Welt und durch zahlreiche Correspondenten, welche, wo im Auslande etwa Drähte fehlen, für anderweitige rasche Mittheilung sorgen. Die Depeschen gehen dem Bureau in englischer, deutscher, französischer, italienischer

und spanischer Sprache zu und müssen daher oft erst in's Englische übersezt werden. Politische Telegramme werden nur den Zeitungen, Handelstelegramme aber auch den Kaufleuten zur Verfügung gestellt.

London als Seeplatz. Der Londoner Seehafen ist die Themse unterhalb London-Brücke und erstreckt sich von da stromabwärts bis Gravesend, 24 Meilen. Auf dieser ganzen Strecke herrscht ununterbrochen maritimes Leben, unterstützt von der Bahnlinie, die sich am südlichen Ufer der Themse entlang zieht. In Gravesend beginnt thatsächlich schon das Londoner Hafenleben. Dasselbe concentrirt sich jedoch in den weltberühmten Londoner Docks. Ein mustergültiger Bericht über dieselben bemerkt:

In der unmittelbaren Nähe des Tower bis Blackwell, in einer Ausdehnung von einer deutschen Meile, liegen die Docks. Wie alle Unternehmungen in England, sind auch diese Docks aus Anlagekapitalien von Aktiengesellschaften hervorgegangen. Es sind künstliche Wasserbassins zur Aufnahme fremder Schiffe, mit 5—7stöckigen Waarenhäusern umgeben. Alle zusammen umfassen einen Flächenraum von 450 Acres, in denen 1200 Schiffe ganz bequem Platz finden. Die in den Waarenhäusern und auf den Lagerplätzen dieser geräumigen Bassins aufgespeicherten Frachtgüter haben den Kapitalwerth von wenigstens 20 Mill. Pfd. St.

Der ungeheure Verkehr auf der Themse, in deren Hafen oft an einem Tag 300 Schiffe einlaufen, hat die Anlage dieser Bassins nothwendig gemacht. Ohne sie müßte der Strom wenigstens das Dreifache seiner Breite haben, um für alle angekommenen Fahrzeuge hinreichenden Raum darzubieten. Auch würde, da alle Schiffsladungen vor ihrem Absatz an die Londoner Handelshäuser einem Zoll unterworfen sind, die dadurch herbeigeführte Verzögerung oft mit den nachtheiligsten Verlusten für die Schiffseigner verbunden sein. Diesem Uebelstande wurde durch Anlage der Docks abgeholfen. Sie geben den einlaufenden Schiffen eine bequeme Gelegenheit, ihre Fracht entweder auf den weiten Lagerräumen vor ihren Bassins sofort zu versteuern oder dieselbe unter Umständen unbezollt in den Waarenhäusern bis zu einer passenden Gelegenheit liegen zu lassen. Da bei den fortwährenden Schwankungen des Großhandels häufig das schnelle Ergreifen des Moments den Ausschlag gibt, so sind diese Anlagen für die Erleichterung und Förderung des Handelsverkehrs von nicht zu berechnender Wichtigkeit.

Von den unmittelbar an den Tower grenzenden Katharindocks gelangt man durch einige schmutzige, fast ausschließlich von Matrosentavernen eingenommene Viertel zu den London-Docks. Hier spiegelt sich die bewegliche Regsamkeit des britischen Welthandels in den wechselvollsten Formen ab. An den Lagerplätzen vor den Waarenhäusern bilden hochaufgethürmte Fagreihen lange Straßen, zwischen denen sich Handkarren, Wagen, Menschen in dem dichtesten Gemüth fortbewegen. An keiner Stelle des Londoner Hafens, von Gravesend bis London-Bridge, sind die Schiffe verschiedener Nationalitäten so dicht gedrängt. In dem buntesten Gemisch erblickt man holländische Schiffe, Brasilianer mit Kaffee und Farbhölzern, Dänen mit Schlachtvieh, französische Schiffe mit Obst, Gemüse, Eiern, Amerikaner mit Tabak und Baumwolle, deutsche Fahrzeuge mit Getreide, englische Schiffe mit Colonialprodukten aus Indien, Australien, Canada und dem Cap.

Jeder Handelsgegenstand hat sein besonderes Viertel. Gleich beim Eintritt liegt das Joory-House, in welchem ungeheure Vorräthe von Elefantenzähnen und Schildkrötenschaalen aufgehäuft liegen; ein anderes fünf Stock hohes Magazin, schon durch einen bläulich gefärbten Dunstkreis, der es einhüllt, wahrnehmbar, umfaßt das Indigolager. Daran reihen sich die Waarenhäuser für die Theevorräthe, die hier in vielen Tausenden mit chinesischen Etiketten versehenen Kisten in einer Massenhaftigkeit aufgespeichert liegen, wie nicht leicht an einer anderen Stelle der Welt. Einer der umfangreichsten Artikel der Einfuhr ist der Tabak. Man veranschlagt die Vorräthe desselben auf 600000 Centner mit einem Kapitalwerthe von 4.800000 Pfd. St. In einem der Waarenhäuser „the queens warehouse“ fällt ein aus rohen Backsteinen gemauerter, kegelförmig geformter, stets brennender Ofen auf. Der Volkswitz hat denselben mit dem pikanten Namen der „Tabakspfeife der Königin“ (the queens Tobacco-Pipe) getauft. Alle verdorbenen oder wegen Einschmuggelung mit Beschlag belegten und wegen der Höhe des Straffazes nach einem bestimmten Zeitraum nicht abgeholtten Waaren werden zu möglichst schneller und am wenigsten umständlicher Expedition der rastlos arbeitenden Esse dieser „queens Tobacco-Pipe“ übergeben, und so groß ist die Quantität des hier der Zerstörung anheim gegebenen Stoffes, daß der Ofen nun schon seit Jahren seinen Zerstörungsprozeß vollzieht und sogar die daraus gewonnene Asche für Landwirthe, Seifensieder und Besitzer chemischer Fabriken der Gegenstand einer einträglichen Speculation geworden ist.

Von einem durch ihre Massenhaftigkeit in ganz eigenthümlicher Weise anregenden Interesse sind die unterirdischen Weinlager der Londoner Docks. Man steigt eine breite Treppe abwärts und gelangt in ein wahres Labyrinth von Weinfässern, das durch viele sich kreuzende Schienenwege, auf welchen die Fässer fortgeschafft werden, durchschnitten wird.

Weiter gegen Osten liegen noch die West-India-Docks, die größten aller dieser Bassins, mit einem Flächenraum von 300 Acres, in welchen 500 Westindienfahrer gemächlich nebeneinander liegen können; dann folgen bei Blackwell die East-India-Docks für die Schiffe, die nach China und Ostindien gehen. In der Nähe dieser Docks liegt die Eisenbahnstation, welche eine bequeme und schnelle Verbindung mit der City bewerkstelligt. Aber damit ist das Gebiet der Londoner Docks noch nicht abgeschlossen. Auch auf dem rechten Ufer der Themse, den Westindia-Docks gegenüber, gibt es deren drei, die Commercial-Docks, die vorzugsweise als Häfen für Holz- und Kohlenschiffe dienen. Sämmtliche Docks können durch Schleuken, welche den Abfluß des Wassers hemmen, auch bei niedrigem Wasserstande in gehöriger Tiefe erhalten werden. (Vgl. Grube: Charakterbilder, 10. Aufl. S. 243.)

## 2. Grafschaft Surrey.

748 sq. m. groß, mit 1.091635 Einw., grenzt an Middlesex, Berks, Hants, Suffex und Kent und erstreckt sich von London aus nach Süden und Südwesten. 25 1/2 sq. m. gehören zu London. Das Land ist gewellt, von den Kreidehügeln der „Downs“ in ostwestlicher Richtung durchzogen; einzelne Erhebungen steigen über 900 Fuß empor. Große Strecken sind unfruchtbares Heideland. Bewässert wird Surrey durch die Themse, welche die Nordgrenze



bildet und durch deren Zuflüsse Wey und Mole. In den außerhalb der Metropole London gelegenen Theilen sind Ackerbau und Viehzucht die Haupterwerbszweige; an Verkehrsmitteln sind außer den hauptstädtischen noch die Bahnlinien der London- und Südwestbahn und der London Brighton- und Südküste-Bahn zu nennen.

An größeren Orten sind in der Grafschaft zu nennen:

Croydon, mit 55652 Einw., Eisenbahnnotenpunkt, 9 Meilen südlich von London.

Reigate, 15916 Einw., Eisenbahnnotenpunkt und hübsches Städtchen am Südhange der Downs.

Kingston, 15263 Einw., 8 Meilen südwestlich von London, an der Themse, alte und unregelmäßige Stadt, mit Gemüsegärten und Ziegelbrennereien.

Richmond, 15113 Einw., Westbahnstation, 7 Meilen westlich von London, an der Themse, hübsch gelegen.

Kleinere Orte sind das 18 1/2 Meilen südwestlich von London gelegene Epsom, berühmt durch seine großen Pferderennen; Woking mit dem großen Metropolitanfriedhof Metropolis, Eisenbahnnotenpunkt; Farnham, Bahnstation, im Südwesten von London, am Wey, mit namhaftem Hopfenbau; Godalming, Fabrikstädtchen und Bahnstation, südwestlich von London, am Wey, der dort schon schiffbar ist, mit Fabrication von Baumwoll- und Strumpfwaren, Wolldecken, Papier u. a.; Dorking, Bahnstation, 29 Meilen südlich von London, ein reinliches Städtchen in einem fruchtbaren Thale, mit bedeutendem Handel in Mehl, Kalk und Geflügel; Leatherhead, Bahnstation, am Mole, südlich von London, mit Gerbereien; Norwood, 5 Meilen südlich von London, mit großem Metropolitanfriedhof; Godstone, Bahnstation, mit großen Sandsteinbrüchen, südlich von London; Reu, großes Dorf und Bahnstation, 6 Meilen westlich von London, an der Themse, mit großartigem botanischem Garten; Wimbledon, mit großer Heide, im Südwesten von London; Chertsey, Städtchen an der Themse, oberhalb London, mit Malz- und Mehlhandel.

### 3. Grafschaft Kent.

1.041.479 Acres und 848.294 Einw., erstreckt sich östlich von London an die Nordsee und den Kanal hin und wird im Süden von Suffex, im Westen von Surrey begrenzt. Die Grafschaft ist meistens fruchtbares Hügel-land, von der Kette der nördlichen Downs durchzogen. An den Küsten finden sich große Strecken Marschland. Der fruchtbare Landstrich zwischen den Hügeln von Kent und den südlicher gelegenen Downs von Suffex heißt Helmsdale. Bewässert wird die Grafschaft durch die Themse und den Medway, der unterhalb Rochester einen geräumigen Hafen bildet und fischreich ist; ferner durch den Darent, den Ravensbourne und den Stour. Kent producirt namentlich Gemüse in der Nachbarschaft von London, außerdem Hopfen, Hülsenfrüchte, Obst und Getreide. Die Industrie ist unbedeutend, mit Ausnahme des Schiffbaus. Dagegen ist der Verkehr ein außerordentlich lebhafter; denn an der Nordseite der Grafschaft bildet die Themse die große Schifffahrtsstraße aus der Nordsee nach London, auf welcher ununterbrochen zahlreiche Dampfer und Segelschiffe verkehren. Dieß wird namentlich von Gravesend aufwärts sehr



bemerklich. Zudem führt durch Kent die äußerst frequente Bahnlinie London-Chatam-Dover, welche den ganzen Silberkehr zwischen London und den mittel-europäischen Ländern trägt.

Maidstone, Hauptstadt der Grafschaft, mit 26196 Einw., 56 Meilen von London, Eisenbahnknotenpunkt, liegt am linken Ufer des Medway, an einem Hügel, umgeben von Gärten und Gehölzen. Die Industrie beschäftigt sich mit Filz- und Wollfabrikation und Papierfabrikation.

Von London ausgehend kommt man zunächst nach:

Deptford, 45973 Einw., einer Vorstadt von London, an der Mündung des Ravensbourne gelegen, mit einer königlichen Schiffswerfte, einer Seeschule und großen, der General Steam Navigation Company gehörigen Maschinenfabriken und Schiffswerften. Stromabwärts von Deptford liegt Greenwich, 5 Meilen südsüdlich von London, bekannt durch seine Sternwarte, sein Seehospital und seinen Park. Es liegt am Ufer der Themse, treibt Maschinenfabrikation und Eisengießereien, hat Schiffswerften und Seilerbahnen. In der Nachbarschaft ist noch Bladheath, ebenso wie Greenwich Londoner Billigatur und das landwirthschaftliche Lewisham.

Woolwich, 41695 Einw., Eisenbahnstation, 8 Meilen östlich von London, an der Themse; berühmt durch sein großartiges Arsenal, durch die königlichen Schiffswerften, wo die britischen Panzerschiffe gebaut werden, die Kriegsschule, die Werkstätten und Docks, in welchen etwa 12000 Arbeiter beschäftigt werden. Gegenüber am linken Themse-Ufer liegt North Woolwich, ebenfalls mit Docks. Das Woolwich gleichfalls benachbarte Crith treibt Obst- und Gemüsebau.

Dartford, rasch aufblühendes Städtchen im Thale des Darent, 2 M. südlich von dessen Mündung in die Themse, hat lebhafte Industrie in Eisen- und Walzwerken, Maschinenfabrikation, Kattun- und Seidendruckereien, Papier-, Del-, Pulver- und Kornmühlen, und bedeutenden Handel, der durch Barken nach der Themse vermittelt wird. Eisenbahnstation.

Gravesend, 21265 Einw., Eisenbahnstation, 21 Meilen von London an der Themse, treibt Fischfang und Gemüsebau und steht in sehr lebhaftem Verkehr mit London. Von Gravesend stromabwärts liegen Forts, welche den Eingang in die Themse vertheidigen.

Chatham, 45792 Einw., 31 Meilen östlich von London, Eisenbahnknotenpunkt an der Themse. Die Stadt ist schmutzig und schlecht gebaut. Außerhalb derselben befindet sich ein See-Arsenal mit starken Festungswerken und 5 nassen Docks, sowie allen für den Schiffbau nöthigen Anstalten.

Rochester, 18352 Einw., 24 Meilen ostjüdöstlich von London, am rechten Ufer des Medway, in unmittelbarer Nachbarschaft von Chatam. Die Stadt besitzt eine sehr beträchtliche Rhederei (über 400 Segelschiffe); sie exportirt Auster und Krabben und importirt Kohlen; der Küstenhandel sowohl als auch der Handelsverkehr nach dem Auslande ist ungemein lebhaft. Strood ist eine Vorstadt von Rochester, am linken Ufer des Medway und beschäftigt sich mit Fischfang und Schifffahrt.

Sheernez, 13956 Einw., an der Mündung des Medway, besteht aus einem stark besetzten Dockyard mit See-Arsenal und zwei Vorstädten. Auf

der Themse vor Sheerneß liegt gewöhnlich ein Theil der britischen Kriegsflotte vor Anker.

Canterbury, 20962 Einw., 55 Meilen südsüdöstlich von London, Knotenpunkt von 5 Bahnlinien, am Stour gelegen, eine malerische und alterthümliche Stadt. Der Stour wird erst anderthalb Meilen unterhalb Canterbury schiffbar; die Stadt treibt lebhaften Handel in Getreide, Hopfen und Wolle; hat auch eine Korn- und Hopfenbörse. 8 Meilen westlich von Canterbury liegt Faversham, bis zu welchem Platze auf einem Zuflusse des Swale Schiffe von 150 Tonnen aufwärts gelangen können. Faversham ist Bahnstation und besitzt, obgleich nur ein kleines Städtchen, doch über 300 Schiffe; exportirt werden Getreide, Austern und Fische im Küstenhandel, nach dem Auslande auch britische Erzeugnisse. Whitstable liegt nördlich von Canterbury, an der Mündung des Swale, ein industrielles Städtchen mit Seilerbahnen und einem Seehafen; scheid die berühmten Natives (Austern) nach London. 2 Meilen östlicher ist das Seebad Herne Bay. Noch weiter, 74 Meilen östlich von London, am äußersten Landvorsprunge von Kent, liegt Margate, 11995 Einw., malerisches Küstenstädtchen mit Seebad, Fort und Fischerei.

Ramsgate, mit 14640 Einw., 79 Meilen östlich von London, auch an der Nordseeküste, theilweise auf felsigen Höhen erbaut, hat einen durch bedeutende Dämme gebildeten Hafen; treibt Schiffbau, Seilerei und Fischerei. Die Rhederei ist nicht unbedeutend; das Städtchen besitzt circa 100 Seeschiffe. Südlicher, an der Mündung des Stour, für kleinere Seeschiffe noch erreichbar, liegt Sandwich, ein altes kleines Städtchen, welches Schiffbau und Gerberei treibt, 85 Meilen von London; noch südlicher, 89 Meilen von London, unmitttelbar an der Nordsee, Deal, gegenüber der Rhede, welche „the Downs“ genannt wird; es treibt ebenfalls Schiffbau.

Dover, 78 Meilen von London, 28506 Einw., einer der, wenn auch kleinsten, doch bekanntesten europäischen Seeplätze, liegt im Thale des Dour, zwischen hohen Kreideseffen. Als Hafenplatz ist Dover keineswegs günstig; man hat sich vielmehr genöthigt gesehen, einen Zufluchtsort mit großen Kosten zu bauen; die internationale Lage aber ist ausgezeichnet, da Dover an der schmalsten Stelle des britisch-französischen Kanals liegt. Handel und Rhederei sind nicht sehr beträchtlich; die Stadt besitzt etwa 50 Seeschiffe und der Werth der Ein- und Ausfuhr ist nur unbedeutend; sehr lebhaft dagegen der Personen-, Post- und Telegraphenverkehr von und nach dem Continent. (Vgl. S. 120). Zwei Bahnlinien verbinden den Platz mit dem Inneren Englands, submarine Telegraphen und regelmäßige Dampfercourse mit Calais, Ostende und Boulogne.

Folkestone, 12698 Einw., 70 Meilen östlich von London, wie Dover am Kanal gelegen, in schöner hügeliger Umgebung; ein großartiger Eisenbahnviadukt streckt sich bei der Stadt über das Thal, in welchem dieselbe liegt. Die Rhederei der Stadt ist gering, der auswärtige Handel aber nicht unbedeutend. Folkestone steht hauptsächlich im Verkehr mit Boulogne, dahin gehen auch mehrmals täglich Dampfschiffe. In der Nachbarschaft liegen noch an der Küste das kleine Seebad Sandgate; das Küstenstädtchen Hythe mit Seehafen; das Fischerdorf Dymchurch; westlicher New Romney, von reichem

Grasland umgeben, wo Schafzucht getrieben wird; landeinwärts Ashford, Eisenbahnknotenpunkt mit großartigen Werkstätten der South-Eastern-Bahn und lebhaftem Korn- und Viehhandel.

Im Inneren der Grafschaft endlich sind noch zu erwähnen: Cranbrook, das hauptsächlich Handel in landwirthschaftlichen Produkten treibt; Tunbridge am schiffbaren Medway mit Holz- und Kohlenhandel; Tunbridge Wells, mit berühmten Mineralquellen und einer blühenden Kippfachen-Industrie (fog. Tunbridge-Ware), 18310 Einw.

#### 4. Middlesex.]

282 sq. m. und 2.539765 Einw., durch die Themse von Surrey getrennt, grenzt westlich an Bucks, nördlich an Herts, östlich an Essex. 65  $\frac{1}{2}$  sq. m. der Grafschaft gehören zum Metropolitanbezirk von London. Der südwestliche Theil von Middlesex ist flach, der Norden hügelig. Die Hügelreihe von Hampstead, welche sich bis 440 Fuß erhebt, schützt London gegen Nordwinde. Bewässert wird die Grafschaft durch die Themse und deren Zuflüsse Colne und Lea. Der London zunächst umgebende Theil der Grafschaft treibt Gemüsebau, die ferner liegenden Theile Ackerbau und Viehzucht.

London wurde schon oben ausführlich beschrieben. Zur Nachbarschaft der Metropole gehören: Chiswick, Dorf an der Themse, 9 Meilen von London. — Brentford, Marktstädtchen an der Mündung des Brent in die Themse, 10 Meilen von London, treibt Gemüsebau, Seifenfabrication, Ziegelbrennerei u.; die Wasserwerke der West-Londoner Gesellschaft sind hier. — Hanwell, Dorf am Brent, 12 Meilen von London, mit großartiger Irrenanstalt. — Hounslow, 12 Meilen von London. — Twickenham, 12 Meilen von London, an der Themse, mit vielen Landhäusern. — Teddington, 14 Meilen von London, an der untersten Themseschleufe. — Hampton, 12 Meilen von London, an der Themse. — Staines, 7 Meilen von London, mit Kornmagazin, Brauerei. — Uxbridge, am Colne, treibt bedeutenden Viehhandel. — Harefield, am Colne, hat Kupferwerke. — Harrow on the Hill, 12 Meilen von London. — Pendon, 7 Meilen von London, am Brent. — Colney Hatch, 7 Meilen von London, mit großartigem Irrenhause. — Enfield, mit 16054 Einw., 11 Meilen von London; in der Nähe große königliche Gewehrfabrik. — Edmonton, 7 Meilen von London, mit zahlreichen Landhäusern.

#### 5. Essex.

1657 sq. m., 466436 Einw., grenzt südlich an die Themse, westlich an Herts und Middlesex, nördlich an Suffolk und Cambridge, östlich an die Nordsee. Die Küste ist flach und die an ihr mündenden Flüsse Stour, Colne, Bladwater und Crouch erweitern sich an den Mündungen buchtenartig. Die Inseln Canby, Foulness und Mersey sind flaches Marschland; die höchsten Erhebungen der Grafschaft steigen nicht über 620 Fuß. Ackerbau und Viehzucht (Schafe) sind Haupterwerbszweige; die Industrie hat namentlich Seidenfabriken in's Leben gerufen. An Verkehrsmitteln sind außer der Themse und der Seeküste die Verzweigungen der Eastern Counties-Eisenbahnen vorhanden. Größere Industrie- und Handelsplätze fehlen.

Chelmsford, Hauptort der Grafschaft, 20 Meilen nordöstlich von London, am Zusammenflusse von Chelmer und Cann; fabricirt Leder, Wagen, Orgeln und Ackergeräthe und treibt lebhaften Getreidehandel. — Maldon, 9 Meilen östlich von Chelmsford, stark besuchtes Seebad mit Schiffswerften und einem für Schiffe bis zu 200 Tons zugänglichen Hafen am sogenannten „Blackwater“, hat große Salzwerke und fabricirt Malz, Bier, Segel, Seife, Fässer und gußeiserne Waaren. — An der Mündung des Blackwater liegt das Fischerdorf Tolleshury, treibt Austernfang. — Burnham, am Crouch, treibt Küstenhandel, Fisch- und Austernfang. — Southend, nahe der Themsemündung, ist ein vielbesuchtes Seebad und treibt Schiffbau. — Brentwood und South Weald haben Landfische der Londoner. — Braintree, 11 Meilen nördlich von Chelmsford, fabricirt Seide, Bürsten und Strohgeflechte.

Colchester, 26343 Einw., die größte Stadt der Grafschaft, 51  $\frac{1}{2}$  Meilen von London, am schiffbaren Colne, schön gelegen; fabricirt Seide, Sammt, Eisen- und Messingwaaren, Seilerwaaren und Segel, Bier und Essig. Der Hafen ist nur Schiffen bis zu 150 Tons zugänglich; die Stadt selbst besitzt gegen 280 Schiffe und treibt vorzugsweise Küstenhandel und Fischfang. — Brightlingsea, 4 Meilen von Colchester, treibt ausgedehnten Austern- und Sprottenfang. — Coggeshall, 10 Meilen westlich von Colchester, fabricirt Seide, Sammt, Spizen und Eisengußwaaren. — Halstead, am Colne, westlich von Colchester; fabricirt Seide, Sammt und Flor, Ziegel, Papier und Strohgeflechte. — Harwich, auf einer Landzunge zwischen den Mündungen des Stour und Orwell gelegen, welche beide oberhalb der Stadt schiffbar sind, hat einen für große Schiffe zugänglichen Hafen, der durch großartige Befestigungen vertheidigt wird und besitzt etwa 120 eigene Schiffe. Die Industrie erzeugt Dünger aus Fossilien (Koprolithen) und Cement; Schiffbau und bedeutender Fischfang werden getrieben. — Manningtree am Stour und Mistley treiben Malzhandel. — Saffron Waldon, altes Städtchen am Cam, treibt bedeutenden Viehhandel. — Waltham Abbey, am schiffbaren Lea, fabricirt Zündhütchen und Pulver und hat ansehnlichen Gemüsebau. — Harlow, am Lea, fabricirt Bier, Malz und Seilerwaaren.

In der Nachbarschaft Londons liegen: Westham, 2 Meilen von London, fabricirt Gummi- und Guttapercha-Waaren u. A. — Stratford, großes Dorf, 3 Meilen von London, hat chemische Fabriken, Zeugdruckereien, Wagenbau, Müllerei und Brennerei und große Docks (Victoria Docks) für Kohlenschiffe; ferner Werke zum Bau von Eisenschiffen und baut Dampfmaschinen. Bei Layton sind Landhäuser der Londoner. — Walthamston, großes Dorf, 7 Meilen von London, hat Kupferschmieden und Oelmühlen. — Great Blford, am schiffbaren Roding, 4 Meilen von London, mit Mühlen, fabricirt Malz und Kalk. — Barling, am Barling Creek, 4 Meilen von London, treibt Fischfang und Holzhandel. — Romford, 12 Meilen von London, fabricirt Ackergeräthe.

## 6. Suffex.

Die Grafschaft hat 1461 sq. m. und 417456 Einw.; sie grenzt südlich an den Kanal, nördlich und nordöstlich an Surrey und Kent, westlich an Hants. Sie wird durchzogen von der Kette der südlichen Downs, welche von Westen

nach Osten sich allmählig der Küste nähern und reiche Weideplätze darbieten, die 300000 Schafe nähren. Zwischen den Kreidehügeln und der Küste ist ein ebener und sehr fruchtbarer Landstrich; nördlich von den Hügeln sind noch etwa 150000 Acres Waldung, die Reste ehemaliger viel größerer Wälder. Die Grafschaft wird von den Flüssen Rother, Cuckmere, Ouse, Adur und Arun bewässert. Die Industrie ist unbedeutend; Ackerbau und Viehzucht blühend und der Fischfang gleichfalls ein wichtiger Erwerbszweig.

Brighton ist die commercieell wichtigste Stadt, mit 90011 Einw., 50 $\frac{1}{2}$  Meilen südlich von London, Knotenpunkt der London, Brighton and South-coast-Eisenbahn, deren Linien sich von hier nach Norden, Osten und Westen erstrecken. Die Stadt erstreckt sich 3 Meilen am Meere entlang, am Fuße von Vorhügeln der Downs, mit sehr schönen Gebäuden, reinlichen Straßen und prächtigen Läden. Zahlreiche Besucher aus England halten sich hier auf; in der Sommerjaison ist Brighton ein beliebtes Ziel der Londoner Sonntagsausflüge. Seehandel wird wegen des ungünstigen Landungsplatzes nicht getrieben, nur etwas Fischfang. Dampfschiffverbindungen führen nach Dieppe (73 Meilen) und Havre (94 Meilen).

Andere Küstenplätze sind westlich von Brighton: New Shoreham, Seestädtchen mit Seebad, reichem Hafen (derselbe hat am Eingange nur 3 Fuß Wasser), aber nicht unbedeutlicher Rhederei; — Worthing, mit kleinem Seebad; — Arundel, Städtchen am Arun, 4 Meilen oberhalb dessen Mündung, aber Schiffen bis zu 150 Tons noch zugänglich; — Littlehampton, Seehafen und Seebad, an der Mündung des Arun. — Westlich von Brighton liegen: Newhaven, Dorf an der Mündung des Stour, mit kleinem befestigtem Seehafen, Schiffswerften und Verbindung nach Havre und den Kanalinseln; — East Bourne, Fischerdorf und Seebad. Beide Plätze sind durch Zweigbahnen mit der London, Brighton and South-coast-Bahn in Verbindung gesetzt.

Hastings, 29291 Einw., 74 $\frac{1}{2}$  Meilen von London, Küstenstadt, von Hügeln umgeben, mit hübschen Straßen; besuchtes Seebad; treibt Fischerei und den Bau kleiner Schiffe. — St. Leonards ist eine Vorstadt von Hastings, mit sehr schönen Häusern, an der See. Noch westlicher liegt Bexhill, Seebad, mit Eisenindustrie.

Westlich von Hastings folgen noch: Winchelsea, ein Fischerdorf mit verjandetem Hafen, und Rye, an der Mündung des Rother, mit einem für Schiffe von 200 Tons zugänglichen Hafen. Handel und Rhederei sind verhältnismäßig bedeutend; das Städtchen besitzt über 100 Seeschiffe.

Im Inneren der Grafschaft sind erwähnenswert:

Lewes, Hauptstädtchen derselben, 50 Meilen von London, Eisenbahnknotenpunkt; 6 $\frac{3}{4}$  Meilen landeinwärts von Newhaven. Das Städtchen ist gut gebaut, am Fuße von Kreidehügeln und hat bedeutenden Wollhandel; — Chichester, 79 Meilen von London, an der Stelle einer alten römischen Station; mit Malzfabrikation und Gerberei; in der Nähe des Arundel-Kanals, welcher den unteren Arun mit Chichester-Hafen verbindet; — Midhurst, mit beträchtlichem Getreidehandel; — auch Horsham, 37 $\frac{3}{4}$  Meilen von London, treibt Handel in Victualien.



## 7. Hampshire (Hants).

1658 sq. m. und 544684 Einw.; grenzt östlich an Surrey und Suffex, nördlich an Berks, westlich an Dorset und Wilts, südlich an den Kanal. Das Land ist im Inneren hügelig, von den nördlichen und südlichen Downs durchzogen, vom Itching und Avon bewässert. Die Küste ist meistens flach; die Häfen von Langston und Portsmouth bilden tief eingeschnittene Buchten; vor der Küste liegt die Insel Wight. Im westlichen Theil finden sich ausgebehnte Strecken salzigen Marschlandes; im Inneren große Eichen- und Buchenwälder. Die Viehzucht (Schweine und Schafe) ist beträchtlich; die Industrie unbedeutend; der Bergbau producirt Eisenerze.

Portsmouth ist commercieell am meisten hervorragend. Mit Portsea und den Vorstädten hat die Stadt 113569 Einw. und liegt 94 Meilen südwestlich von London im Südwesten der flachen Insel Portsea. Der Hafen von Portsmouth ist einer der schönsten Häfen Europa's, am Eingange nur  $\frac{3}{4}$  Meilen, im Inneren 3 Meilen breit und geräumig genug, um die ganze britische Kriegsflotte zu fassen. Portsmouth ist die stärkste britische Festung, hat ein großes See-Arsenal und ausgebehnte Schiffswerfte, welche in Bezug auf alle für den Schiffbau nöthigen Anstalten und Einrichtungen unübertroffen sind. Ein eigenes großes Dock dient zur Aufnahme von Panzerschiffen. Der Hafen wird vertheidigt durch die Forts Southsea Castle, Moncton, Rumpz, Castney und Cumberland und mehrere fernere Forts. Die sämmtlichen Befestigungen haben 25 Meilen Umfang. Die berühmte Rhebe von Spithead zwischen Portsmouth und der Insel Wight, beschützt von den genannten Befestigungen, ist der Exercierplatz der stolzen britischen Kriegsflotte; kein Theil aller Meere zeigt ein so großartiges seebeherrschendes Leben wie sie. Portsmouth besitzt aber auch eine nicht unbeträchtliche Rhederei (über 250 Schiffe). Eisenbahnen verbinden die Stadt mit London, mit den Küstenplätzen am Kanal und mit dem westlichen England. Der Stadt gegenüber, auf einem Landvorsprunge, liegt, durch eine fliegende Brücke mit ihr verbunden, Gosport, eigentlich nur ein Appendix von Portsmouth; an der Binnenseite des Hafens, aber noch innerhalb der Festungswerte Fareham, mit Schiffswerften und Seilerbahnen, Schiffe bis zu 300 Tons zugänglich.

Southampton, mit 53741 Einw., ist gleichfalls ein weltberühmter Seeplatz, westlich von Portsmouth, 80 Meilen von London, am inneren Ende einer seeartigen Meeresbucht. Die Stadt hat Zuckerrfabriken, Wagenfabriken und Schiffbau, ist jedoch hauptsächlich bemerkenswerth als Station der britischen und anderer Postdampfer, die von allen Weltgegenden hier eintreffen. Schon vor mehreren Jahren berechnete man die Zahl dieser Dampfer auf 817 im Jahre. Die Docks sind 14 Acres groß; kleinere Schiffe landen am Victoria Pier. Die Rhederei von Southampton ist bedeutend (über 280 Schiffe); ausgeführt werden britische Gewebwaaren; eingeführt hauptsächlich Rohseide, Colonialwaaren, Tabak und Wolle.

Unter den Küstenplätzen sind als minder wichtige zu nennen:

Lymington, westlich von Southampton, am Solent, mit Seehafen, Seebad und großen Salzfiedereien; Christchurch, am unteren Avon, kleinen

Seeschiffen noch zugänglich; mit Fischfang und Industrie in Ketten und Uhrenwerken; — Seebad Bournemouth; alle westlich von Southampton.

Von den Binnenstädten ist Winchester mit 16366 Einw. nennenswerth, eine der ältesten englischen Städte, 67 Meilen von London, am schiffbaren Itching; Andover, 58 Meilen von London, ein gewerbreiches Städtchen am Anton; — Basingstoke, 48 Meilen von London, Eisenbahnknotenpunkt, durch Kanäle mit Wey und Themse verbunden, mit lebhaftem Handel in Korn, Kohlen und Holz; — Alton, am Wey, in einer Gegend mit beträchtlichem Hopfenbau; — Fitzfield, ein großes Dorf am Aire, mit bedeutendem Kornhandel; — Bishops Waltham, mit Malzfabrikation und Gerberei; — Millbrook, in der Nachbarschaft von Southampton, mit Eisenindustrie; — Romesey, altes Städtchen am Anton, mit Flach- und Papierindustrie; — endlich die Städtchen Kingwood und Fordingbridge, am Avon, und der Eisenbahnknotenpunkt Bishopstoke.

Die Insel Wight, durch die Rhyde von Spithead und den Meeresarm Solent, welche durchschnittlich 4 Meilen breit sind, vom Festlande getrennt, in ostwestlicher Richtung von einer Kette von Kreidehügeln durchzogen, welche nach Südosten und Südwesten steile Felsketten bilden, ist ein Platz regen Seelebens. Hauptstädtchen der Insel ist Newport, am Flüsschen Medina, Seeschiffen zur Flutzeit zugänglich. — West Cowes, an der Mündung des genannten Flüsschens, ist ein schmutziges Städtchen, besitzt jedoch einen sicheren Hafen und eine ansehnliche Rhederei von ca. 200 Seeschiffen, ist zugleich Seebad; — Rhyde ist ein beliebtes Seebad; — Yarmouth, ein Dorf mit Hafendamm, sicherer Rhyde und Festungswerken; — Ventnor, ein jüngeres Seebad an der südöstlichen Felsküste, mit sehr mildem Klima und beträchtlichem Hummern- und Austerfang. Außer den genannten Plätzen befinden sich noch mehrere Seebäder auf Wight.

#### 8. Berkshire (Berks).

752 sq. m. und 196475 Einw.; grenzt südlich an Hants, östlich an Surrey, westlich an Wilts, nördlich an Oxford und Bucks. Sie enthält im Süden ausgebehnte Waldungen, etwas nördlicher das fruchtbare Thal des Kennet, in welchem sich auch der Avon-Kanal befindet; noch nördlicher eine Parallelfette von Kreidehügeln mit großen Weidebezirken und im Norden von diesen das „White Horse Vale“, einen der fruchtbarsten, korn- und grasreichsten Bezirke Englands. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht; die Industrie unbedeutend.

Reading, 32324 Einw., 38 $\frac{3}{4}$  Meilen westlich von London, am Kennet, oberhalb dessen Mündung in die Themse; Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien; unregelmäßig gebaut; treibt Fabrikation von Leinwand, Seidenbändern, Stecknadeln, hat auch eine Eisengießerei, baut kleine Schiffe und treibt lebhaften Handel.

Hungerford, 61 $\frac{1}{4}$  Meilen von London, am Kennet; treibt Viehhandel. — Windsor, ein altes Städtchen an der Themse, mit berühmtem großartigem Schlosse. Bekannt ist die Seife von Windsor. — Maidenhead, an der Themse, treibt Handel in Mehl, Malz und Holz. — Cookham, bedeutendes Dorf an der Themse, mit Papier- und Schuhwaarenfabrikation. —

Wokingham hat Schuhwaaren- und Malzfabrikation und Kornhandel. — Lambourn ist ein Marktstädtchen in den Kreidehügeln, mit Schafzucht. — Abingdon, an der Themse, besitzt große Kleiderfabriken und ausgedehnten Handel. — Wallingford, ein altes Städtchen an der Themse, treibt lebhaften Handel mit Getreide, Malz, Kohlen; — Farringdon, ausgedehnten Viehhandel.

### 9. Wiltshire (Wilts).

1352 sq. m. und 275177 Einw.; grenzt östlich an Hants und Berks, nördlich und nordwestlich an Gloucester, westlich an Somerset, südlich an Dorset. Im Südosten ist die Grafschaft eine kleine Hochebene (Ebene von Salisbury) mit reichen Weidebezirken, steil abfallend und mit Hügeln besetzt. Nördlicher folgt die Thalebene von Pewsey und nördlich von dieser die Kette der Marlborough-Downs. Bewässert wird die Grafschaft durch den Avon von Salisbury, den Lower Avon, die Themse und den Kennet, dessen Kanal die Grafschaft quer durchschneidet und die Themse mit dem Lower Avon (resp. dem Kanal von Bristol) verbindet. Hauptbeschäftigung bilden Viehzucht und Ackerbau; vorzügliche Käsefabrikation. Der Bezirk producirt Eisenerze; unter den industriellen Anstalten sind jene der Wollindustrie am zahlreichsten vertreten.

Salisbury (New Sarum), mit 12903 Einw., 96 Meilen südwestlich von London, ist eine alte Stadt am Avon und Bourne, mit regelmäßigen Straßen und wunderschöner Kathedrale. Die Industrie liefert Scheeren und Messerwaaren; Vieh- und Getreidehandel sind wichtig. Die Stadt ist Knotenpunkt von 4 (resp. 5) Eisenbahnlinien.

Wilton, altes Städtchen, 3 Meilen westlich von Salisbury, am Zusammenfluß von Nadder und Wilty; früher wichtiger, hat jetzt noch Teppich- und Tuchfabrikation. — Devnton, südlich von Salisbury, am Avon; Papierfabrikation. — Marlborough, 25 Meilen nördlich von Salisbury, Städtchen mit Käse-, Korn-, Malz- und Steinkohlenhandel. — New Swindon mit Swindon Junction, 77 Meilen westlich von London. Swindon hat seit Erbauung der Great Western-Eisenbahn sehr zugenommen; große Werkstätten für Eisenbahnbedarf und lebhaften Viehhandel. — Devizes, Marktstädtchen am Kennet-Kanal, mit Woll-, Seiden- und Tabakindustrie, Malzdarren und namhaftem Getreidehandel. — East Lavington (Market Lavington), mit Eisengießerei, Fabrikation von Ackergeräth, Korbsflechtereie und Gemüsegärtnerei. — Chippenham, am Avon, mit Eisenindustrie, Tuch- und Seidenfabrikation, Gerbereien und Malzdarren; Kornmarkt; Käse- und Viehhandel. — Malmesbury, am Avon, treibt Seidenindustrie, Gerbereie und Spinnerei. — Bradford on Avon, Marktstädtchen am schiffbaren Avon, fabricirt berühmte feine Tuche. — Trowbridge, 105 1/2 Meilen westlich von London, auf einer Felshöhe am Ufer des Vere, mit nennenswerther Fabrikation feiner Tuche. — Westbury, 6 Meilen südlich von Bradford, verdient auch wegen seiner Industrie Erwähnung; — Warminster, 4 Meilen weiter südlich, wegen seines Kornhandels. — Heytesbury, am Wilty, 3 Meilen südöstl. von Warminster, treibt Tuchfabrikation; — Mere, im südwestl. Theile der Grafschaft, Fächerspinnerei, Seidenspinnerei und Ziegelbrennerei.

## 10. Dorsetshire (Dorset).

987 sq. m. und 195537 Einw.; grenzt östlich an Hants, nördlich an Wilts, nordwestlich an Somerset, westlich an Devon und südlich an den Kanal. Die Landschaft ist hügelig; vom Pilles von Pen, dem höchsten Punkte der Grafschaft aus, im Westen, ziehen zwei Höhenzüge, einer nach Nordost und einer nach Südost. Zwischen ihnen liegt das sogenannte „trough“ (Trog) von Poole. Die Küste ist größtentheils steil, am Hafen von Poole aber flach und ebenso am Hafen von Weymouth. Zur Südwesten des Hafens von Weymouth erstreckt sich die Halbinsel Portland, im Süden des Hafens von Poole die Halbinsel von Purbeck. Die Hügellandschaften der Grafschaft enthalten vorzügliche Weiden mit zahlreichen Schafheerden; andere Strecken, namentlich die Thalsfläche des Stour (Bladmoor) sind sehr fruchtbar. Der Hafen von Poole ist von großen Torfmooren umgeben; auf Purbeck wird vorzüglicher Zöpfertthon und auf Portland Quadersteine gewonnen. Die Industrie ist nicht bedeutend; die Grafschaft hat keine einzige größere, nicht einmal eine mittlere Stadt.

Dorchester, 141 Meilen südwestlich von London, hübsch gelegen am Flüsschen Frome, treibt beträchtlichen Handel in Schafen und Victualien und etwas Tuchfabrikation. — Weymouth und Melcombe Regis, 9 Meilen südlich von Dorchester an der Mündung des Flusses Wey, der den Seehafen bildet. Die Rhederei besitzt 80—90 Schiffe. Seit 1848 ist der Hafen durch großartige Bauten vervollständigt worden; er wird durch einen Wellenbrecher von 7900 Fuß Länge geschützt und durch mehrere Forts stark vertheidigt. — Bridport, 14 Meilen westlich von Dorchester, an der Mündung des Brit, hat einen für Schiffe bis zu 250 Tons zugänglichen Hafen; viel Hanfbau in der Umgebung; fabricirt Segeltuch, Netze, Garn und Seilerwaaren; treibt Schiffsbau und versendet vorzüglichen Käse und Butter. Die Rhederei ist gering.

Weiter westlich an der Küste liegt das Seebad Charmouth, und noch weiter Lyme Regis mit kleinem Hafen und einigen Seeschiffen, beide ohne Bahnverbindungen. — Landeinwärts findet sich Beaminster, 14 Meilen nordwestlich von Dorchester, am Birt-Flusse; fabricirt Segeltuch, sowie eiserne und kupferne Waaren. — Sherbourne, 18 Meilen nördlich von Dorchester, am Nea, treibt Seidenspinnerei und Handschuhfabrikation. — Blandford, 16 Meilen nordöstlich von Dorchester, am schiffbaren Stour, liegt in walddreicher Gegend; die ehemals berühmte Knopffabrikation hat aufgehört. — Cranborne, altes Städtchen am Stour, fabricirt Wagen. — Poole, auf einer Halbinsel am gleichnamigen Hafen gelegen; treibt Schiffbau, Segeltuchfabrikation und Austerzucht; die Rhederei hat circa 100 Schiffe.

## 11. Somersetshire.

1636 sq. m. mit 463483 Einw.; grenzt südlich und östlich an Dorset und Wilts, südwestlich an Devon, nordwestlich an den Kanal von Bristol, nördlich an Gloucester. Die Küste ist im westlichen Theile steil, im Osten Marschland, daneben auch Hügel. Die beträchtlichsten Erhebungen sind die Brandon-Hügel und Gzmoor im Westen (bis zu 1706 Fuß hoch), die Quan-

top-Hügel und die Mendip-Hügel. Die Landschaft ist im Allgemeinen fruchtbar, namentlich gilt dieß von der Thalebene des Taunton, einem sehr reichen Bezirkl. Bewässert wird Somerset vom Lower Avon, Axe, Brue und Parret. Die Viehzucht ist blühend; der Bergbau liefert Kohlen, Eisen, Blei und Silber; die Industrie fabricirt Tuch, Seidenwaaren, Handschuhe, Spitzen, Flachß- und Hanfwaaren.

Bath, mit 52557 Einw., 106 $\frac{1}{4}$  Meilen westlich von London, Eisenbahnnotenpunkt, eine der schönsten Städte Englands, liegt im milden Thale des Avon zwischen bewaldeten Hügeln, mit breiten, geraden Straßen, hübschen Terrassen und Plätzen. Die Stadt verdankt ihre Blüthe den heißen, schon zur Römerzeit bekannten Quellen, welche jährlich gegen 25000 Badegäste herführen. Die Papierfabrikation ist berühmt.

Twiverton (Twerton), großes Dorf, 2 Meilen westlich von Bath, am Avon, mit bedeutender Tuchfabrikation. — Keynsham, gleichfalls am Avon, hat Flachsspinnerei und Kupferwerke. — Frome, 11 Meilen südlich von Bath, am Flüsschen Frome, hat eine nennenswerthe Industrie in Tuch und Seidenhüten. — Shepton Mallet, südwestlich von Frome, in hügeliger Gegend, fabricirt Seidenwaaren, Sammt, Tuch, Sarße und Segeltuch. — Bruton, südöstlich vom vorigen, fabricirt Strumpf- und Seidenwaaren; — das benachbarte Castle Cary treibt Viehhandel; — Wincanton, südöstlich vom vorigen, fabricirt Leinwand; — das alte Städtchen Yeovil, Knotenpunkt von 5 Bahnlunien, 36 Meilen südlich von Bath, fabricirt Handschuhe und treibt Handel mit Vieh und Flachß. — Auch Milborne Port, in der Nähe des vorigen, fabricirt Handschuhe und Leder. — Langport, 10 Meilen nördlich von Yeovil, an den Flüssen Ivel und Parret, beschäftigt sich mit Schifffahrt. — Crewkerne, südwestlich von Yeovil, fabricirt Segeltuch und Sackleinwand; — ebenso Martock, in der Nähe von Yeovil. — Ilminster, westlich von Yeovil, am Chard-Kanal, hat Tuch- und Seidenfabrikation, Spizentlöppelei, Gerberei und Malzbarren; handelt mit Vieh und Wolle. — Chard, 5 Meilen südwestlich von Ilminster; treibt Spizentlöppelei und Eisenindustrie; ein Kanal führt von hier nach Bridgewater.

Taunton, 14957 Einw., 163 Meilen von London, Eisenbahnnotenpunkt, am schiffbaren Tone, in sehr fruchtbarer Umgebung, welche Vieh, Pferde und Knoblauch exportirt; Seidenfabrikation und Maschinenbau. — Milverton, 7 Meilen westlich von Taunton, hat Seiden-, Flanell- und Tuchfabrikation; — Wiveliscombe, 12 Meilen westlich von Taunton, Tuchfabrikation.

An der Küste des Kanals von Bristol liegen in Somerset einige kleine Hafensplätze:

Porlock Quay, Minehead, Watchet, Weston super Mare, wo der Eingang zum Severn-Flusse durch starke Forts vertheidigt wird und ein Seebad sich befindet; Clewdon und Portishead, gleichfalls mit Seebädern. Der wichtigste Platz für Schifffahrt in der Grafschaft ist jedoch Bridgewater, mit 12059 Einw., am Parret-Fluß, welcher hier noch für Schiffe von 700 Tons schiffbar ist. Die Stadt hat gegen 140 eigene Schiffe. Die Umgegend ist walddreich.



## 12. Devonshire.

2590 sq. m. und 601374 Einw.; grenzt östlich an Somerset und Dorset, nördlich an den Kanal von Bristol, südlich an den britisch-französischen Kanal, westlich an Cornwall. Die ganze Landschaft ist hügelig mit steilen Klüften. Im westlichen Theile liegt Dartmoor Forest, ein ödes Tafelland voll von Felsmassen, Sümpfen und Mooren, stellenweise bis über 2000 Fuß ansteigend; im Norden zieht sich Exmoor aus Somerset herüber. Die wichtigeren Flüsse haben ihren Lauf nach Süden, so der Tamer, Avon, Dart Teign, Ex, Otter und Axe; Tav und Torridge fließen nach Nordwesten. Mit Ausschluß der genannten Moor- und Heide Landschaften ist die Grafschaft fruchtbar, hat mildes und feuchtes Klima, ansehnliche Viehzucht, welche einen beträchtlichen Export an Butter, Rahm und Käse gestattet; die Gegend zwischen Teign und Tamer (South Hams) ist durch Obstbau hervorragend. Der sehr ergiebige Bergbau liefert namentlich Kupfererze; ferner Blei, Silber, Zinkerz, Schwefel-eisen, Manganerz, Eisenerz, Steinkohlen, Schiefer und Porzellanerde. Die Fabriken sind nicht bedeutend.

Exeter, 34650 Einw., 193  $\frac{3}{4}$  Meilen von London, Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien, alte hochgelegene Stadt am Ex-Flusse, 10 Meilen oberhalb dessen Mündung. Ein Damm ist mit dem Flusse durch einen Kanal verbunden; die Stadt hat eine Rhederei von etwa 150 Schiffen. Weiter abwärts am Flusse liegt Topsham, früher bedeutender Ausfuhrhafen, hat jetzt noch Schiffbau, Ankerschmieden und Seilerwerkstätten. — 10 Meilen abwärts von Exeter, an der Mündung des Flusses, ist Exmouth, stark besuchtes Seebad, mit bequemem Hafen.

An der Mündung des Kanals liegen, und zwar von der Mündung des Ex ostwärts: Budleigh East und Budleigh Salterton, Fischerdörfer mit Seebädern; Sidmouth, Seebad mit Fischerei; Exmouth, an der Mündung des Axe, mit kleinem Hafen. — Weiter aufwärts am genannten Flusse ist Colyton, ein altes Marktstädtchen, welches Papier und Lizen fabricirt, und Exminster, mit renommirter Teppichfabrikation. Westlicher Honiton welches Lizen fabricirt; die Umgebung exportirt Butter. — Ottery, 11 Meilen östlich von Exeter, fabricirt Lizen und Seidenwaaren; Bradninch Wollwaaren, Collumpton Papier; Tiverton fabricirt gleichfalls Lizen und Eisengußwaaren, Crediton Schuhwaaren, Southmolton grobe Wollwaaren und Lizen.

Barnstaple, im grünen Thale des Tan, 8 Meilen oberhalb seiner Mündung in den Kanal von Bristol, treibt Papier-, Lizen- und Lederfabrikation und Schiffbau, ist aber nur kleinen Seeschiffen zugänglich. Die früher bedeutende Wollindustrie hat sehr abgenommen. — Bideford, 3 Meilen oberhalb der Mündung des Torridge, fabricirt Spitzen, Seilerwaaren, Segeltuch, Leder- und Töpfertwaaren; der Schiffbau ist ansehnlich; Seeschiffe bis zu 500 Tons können bis zu den Quais gelangen; das Städtchen selbst besitzt gegen 130 Seeschiffe; in der Nähe befinden sich Kohlengruben. — Torrington, am Torridge, fabricirt Leder, Handschuhe, Seidenwaaren und Garn. — Oathampton, 20 Meilen westlich von Exeter, handelt mit landwirthschaftlichen Produkten.

Am Kanal von Bristol liegen noch die kleinen Seeplätze: Hartland Quay; Ilfracombe mit befestigtem Hafen; Combmartin, in dessen Nähe sich Silbergruben befinden.

An der Südküste der Grafschaft sind noch zu nennen: Teignmouth, besuchtes Seebad, mit gegen 60 eigenen Seeschiffen und Seefischerei; Dawlish, Seebad; Torquay, 219 Meilen von London, an der Tor-Bay, Badeplatz, mit kleinem Hafen; Paignton, Hafenstädtchen, ebenfalls an der Tor-Bay; dergleichen Brixham, Hauptsitz der Fischerei von Devon; Dartmouth, an der Mündung des Dart, mit einem für Schiffe von 500 Tons noch zugänglichen befestigten Hafen und etwa 450 eigenen Schiffen. — Weiter aufwärts am Dart liegt Totnes, wo Fischfang im fischreichen Dart und Wollindustrie getrieben werden; ferner Ashburton an der Grenze von Dartmoor Forest; in der Nachbarschaft Kupfer- und Zinnbergwerke.

Am britisch-französischen Kanal liegt noch das Hafenstädtchen Kingsbridge, kleinen Seeschiffen zugänglich; Salcombe Regis, an der Mündung des Avon, mit einem von einer Sandbarre versperrten Hafen, aber in ausgezeichnete klimatische Lage; Orangen und Citronen gedeihen im Freien.

Plymouth mit 68758 Einw. und Devonport mit 49449 Einw. nebst Stonehouse bilden zusammen eigentlich eine einzige Stadt, an dem tief in's Land einschneidenden Plymouth-Sund, 244 Meilen von London. Der Hafen ist einer der schönsten der Welt; zwei kleine Flüsse münden in ihn: Tamer und Plym. In der meerartigen Erweiterung des ersteren (Hamoaze) ist der Kriegshafen; in der Erweiterung des Plym, Catwater genannt, der Handelshafen. Kleinere Einbuchtungen sind Sutton Pool und Mill Bay, wo die Docks der Westbahn sich befinden. Plymouth fabricirt Segeltuch, Zucker, Glas, Seife, Stärke; Devonport hat sich hauptsächlich auf den Schiffbau geworfen und besitzt ein großartiges Arsenal und Werfte. Selbst in Friedenszeiten sind hier gegen 1600 Menschen mit dem Bau und der Ausrüstung von Schiffen beschäftigt. Stonehouse liegt zwischen Plymouth und Devonport. Diese Städte sind sehr stark befestigt und beherbergen über 900 Geschütze; die Rhederei besitzt gegen 440 Seeschiffe. Regelmäßige Dampfschiffahrten führen nach allen wichtigeren britischen Seehäfen. 11 Meilen südlich von Plymouth liegt mitten im Meere auf einer einsamen Klippe der berühmte Leuchtturm von Eddystone, bekannt durch das tragische Geschick, das den Erbauer eines früheren Thurmes an dieser Stelle sammt seinem Bauwerke vom Meere verschlingen ließ. Der jetzige Thurm ist sehr solid und eine Art Existenzbedingung des schönen Hafens.

Landeinwärts vom Plymouth-Sund folgen Labydock, am Laby, mit großen Eisengießereien und Beer Aston, in dessen Nähe sich Silbergruben befinden.

Endlich gehört zu Devonshire noch die Insel Lundy im Kanal von Bristol, hart an der Fahrbahn von Bristol nach den westeuropäischen Gewässern (und Ostindien), eine 920 Acres große Felsplatte, von etwa 50 Menschen und zahlreichen Nagethieren bewohnt.

### 13. Cornwall.

1370 sq. m. und 362348 Einw. Die Grafschaft nimmt die südwestlichste Landspitze Englands ein, grenzt im Osten an Devonshire und wird an

den übrigen Seiten vom Meere umgeben. Die Oberfläche ist hügelig, die Küsten steil, der höchste Punkt 1364 Fuß. Neben weiten Strecken Moorlandes finden sich manche sehr fruchtbare Thäler, in welchen der Boden den Fleiß seines Bebauers sehr reich belohnt. Bewässert wird die Landschaft durch den Tamar, der die Ostgrenze bildet und durch die Flüßchen Looe, Fal und Alan. Der Mineralreichthum ist sehr bedeutend, namentlich an Kupfererz, Zinn, Blei und Silber, Zinkerz, Eisenerz, Arsenik, Nikelersz und Porzellanerde. Der Fischfang auf Pilghards ist ausgedehnt und beschäftigt vielleicht 10000 Menschen; die Fabrikthätigkeit dagegen ist kaum nennenswerth.

Bodmin, der Hauptort der Grafschaft, in einem freundlichen Thale, ist commercieell bedeutungslos. — Padstow, an der Mündung des Camel, ist ein schmutziges Fischerstädtchen; der Hafen ist gefährlich, aber der einzige an der Nordküste von Cornwall. Die Sandmassen an der Küste werden wegen ihres Gehalts an kohlensaurem Kalk viel als Dünger benützt. Das Städtchen besitzt etwa 130 Seeschiffe. — Von hier ostwärts folgt kein nennenswerther Küstenplatz mehr bis Stratton, in dessen Nähe, bei Bude Haven, der Bude-Kanal mündet, auf welchem große Massen des oben erwähnten Sandes in's Innere geführt werden.

An der Südküste liegt St. Germans, ein Marktstädtchen am Plymouth-Sund mit kleinem Hafen, welches Bleierze und Bodenprodukte ausführt; landeinwärts davon das Bergwerkstädtchen Liskeard; wieder an der Küste die Fischerdörfer East- und West-Looe, mit Hafen für kleine Schiffe. — Lostwithiel, gegen Westen im Binnenland, am Fowey, treibt Bergbau; ebenso St. Blazey. — Fowey, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, hat einen bequemen, besetzten Hafen; seine Bewohner sind als kühne Fischer bekannt; das Städtchen hat zwar kaum 2000 Einwohner, aber gegen 160 Seeschiffe. Par,  $1\frac{1}{2}$  Meilen vom vorgenannten, hat einen kleinen Hafen, treibt Fischfang und exportirt Kupfer und Porzellanerde. St. Austell, Bergwerkstädtchen mit großen Schmelzwerken; in der Nähe die kleinen Seeplätze Charlestown, mit Docks, Schiffswerften und Schmelzhütten, und Pentewan, mit Seehafen und Fischerei; ferner Nevagissey, mit kleinem Hafen. — Truro, das schönste Städtchen der Grafschaft, am oberen Ende des Hafens von Falmouth, hat Eisenindustrie, Schmelzhütten und Porzellanfabrikation und besitzt über 60 Seeschiffe. — Falmouth, commercieell der wichtigste Punkt in Cornwall, Städtchen an dem besetzten prächtigen Hafen gleichen Namens, mit etwa 140 eigenen Schiffen. Am Hafen liegt auch noch Penryn, welches vorzüglichsten Granit verschifft.

Redruth, nordwestlich von Falmouth, im Centrum eines außerordentlich ergiebigen Bergbaubezirks. — Auch St. Daye und St. Agnes sind Bergstädte; letzteres mit einem Hafen bei Trevenaunce; ebenso Camborne, welches Bergbau und Handel treibt; Marazion, an der Mounts-Bay, treibt hauptsächlich Handel. — Penzance, ebenfalls an der Mounts-Bay, hat einen durch Batterien vertheidigten Hafen, 80 eigene Seeschiffe und ansehnliche Fischerei, auch Gemüsebau. — Hayle, Küstendorf mit kleinem Hafen und großer Eisengießerei. — St. Ives, altes Städtchen an der gleichnamigen Bay, Hauptort der Pilghard-Fischerei, mit 170 eigenen Schiffen und nicht unbedeutendem Handel.

St. Just, die letzte Ortschaft am westlichen Ende von Cornwall und von England überhaupt; mit großen Bergwerken in der Nachbarschaft, unter welchen sich die Bontallid-Mine bis über 1800 Fuß unter das Seebett erstreckt. Wenige Meilen südlich davon fällt Cap Landsend als auffallende Landmarke steil in die See ab.

Die Scilly-Inseln bilden eine Inselgruppe etwa 30 Meilen westsüdwestlich vom Cap Landsend. Es sind im Ganzen 140 mit 3560 Acres und über 2000 Einwohnern; die Inseln bestehen aus Granitmassen, von tiefer See und gefährlichen Klippen umgeben, theilweise mit Haiden bedeckt. Die Bewohner treiben Schifffahrt, Fischerei, Bereitung von Aschensalz, wenig Ackerbau und Viehzucht. Das dürrtige Vieh erhält als Futter theilweise Seegras. Die Inseln besitzen zusammen etwa 50 Schiffe. Fünf Inseln sind bewohnt: St. Mary mit dem Hauptort Hughdown; Trecoe mit dem Dorfe Dolphin Town; St. Martins; St. Agnes mit einem Leuchthurm, und Bryher. Ein anderer Leuchthurm liegt noch weiter außen in der See, der von Bishops Rock.

#### 14. Gloucestershire.

1258 sq. m. und 584640 Einw.; grenzt südlich an Somerset und Wilts, östlich an Oxford, nördlich an Warwick und Worcester, westlich an Hereford und Monmouth. Sie zerfällt in drei geographisch verschiedene Theile: die Cotswold-Hügel, das Thal des Severn und den Waldbezirk (Forest of Dean) westlich vom Severn. Die Cotswold-Hügel durchziehen die Grafschaft von Südsüdwest nach Ostnordost und erreichen eine Höhe von 1134 Fuß. Die Thalfläche des Severn, mit welchem sich bei seinem Eintritt in die Grafschaft der Avon vereinigt, ist ein vorzüglicher Weidebezirk; der Waldbezirk von Dean, westlich vom Severn-Thale, enthält ein ergiebiges Kohlenfeld; ein anderes liegt im Südwesten der Grafschaft. Bewässert wird dieselbe durch den Severn und unteren Avon. Außer Steinkohlen werden von mineralischen Produkten noch Eisenerze gewonnen und Roheisen erzeugt; die Industrie ist vertreten durch etwa fünfzig Wollfabriken, mehrere Seidenspinnereien u. a. Die Viehzucht ist ein Haupterwerbszweig, der Rase berühmte. Auch Obstbau wird getrieben.

Gloucester, mit 18341 Einw., 114 Meilen westlich von London, auf einer Anhöhe am Ufer des Severn, ist durch den für Schiffe von 600 Tons fahrbaren, 26 Meilen langen Berkeley- und Gloster-Kanal mit dem erweiterten Severn in Verbindung gebracht. Dieser Kanal umgeht einige schwierige Stellen des Flusses. Die Stadt hat einen Hafen, Quais und Docks und besitzt circa 340 Schiffe. Die eigene Industrie beschäftigt sich mit Seifen- und Messerschmiedwaarenfabrikation; wichtig ist der Viehhandel. Außer dem Severn ist die Bristol- und Birmingham-Bahn Hauptverkehrsader.

Westlich von Gloucester, im Bezirke des Dean-Waldes, liegen: Newent, 7 Meilen von Gloucester; Michel Dean, 12 Meilen von Gloucester, beide mit Kohlengruben; ferner Newnham, 12 Meilen von Gloucester, am Westufer des Severn, welcher hier schon eine Meile breit ist, mit einem Quai für Seeschiffe. In der Umgebung sind Kohlengruben und Obstbau. Bidney, 16 Meilen von Gloucester, hat Kohlengruben und Eisenwerke.

Westlich und nordöstlich von Gloucester sind: Cheltenham, 44519 Einw., eine jüngere schöne Stadt an den Cotswold-Hügeln mit sehr besuchten Mineralquellen; Tewkesbury, 9 Meilen von Gloucester, am Zusammenfluß des oberen Avon und Severn, mit Wollindustrie; Cirencester, 17 Meilen von Gloucester, am Churn, mit bedeutenden Wollmärkten; Lechlade, an der oberen Themse, die hier schiffbar wird. Hier mündet auch der Kanal, der die Themse mit dem Severn verbindet.

Südlich und südwestlich von Gloucester liegen: Stroud, am Stroud Water, ein Hauptsitz der Tuchfabrikation; Stonehouse, am Stroudwater-Kanal, und Painshild haben gleichfalls Tuchfabriken; ebenso Minchinhampton und Tetbury. Berkeley, 16 Meilen von Gloucester, am mittleren Avon, in fruchtbarer Weidelandchaft, handelt mit Holz, Salz und Käse; Dursley hat lebhaftes Tuchfabrikation; auch Wotton-under-Edge hat Tuchindustrie und Färberei.

Bristol, 182552 Einw., 118 $\frac{1}{2}$  Meilen von London, an der Vereinigung von Avon und Frome, 8 Meilen oberhalb der Mündung des Avon in den Severn, Eisenbahnknotenpunkt. Bristol ist einer der ältesten und heute noch einer der wichtigsten englischen Seepläze. Zur Stadt gehören zwei Vorstädte: Redcliff und Clifton. Die eigentliche Stadt liegt auf dem rechten Ufer des Flusses, Redcliff auf dem linken und Clifton etwas unterhalb auf steiler, felsiger Anhöhe. Die älteren Stadttheile sind eng und düster und die Häuser in denselben noch theilweise von Fachwerk. Die neueren Stadttheile aber und die Vorstädte, namentlich Clifton, wo die reichen Kaufleute wohnen, sind hübsch und elegant gebaut. Es fehlt nicht an großartigen Gebäuden; ansehnliche Brücken, worunter 2 Eisenbahnbrücken, eine Drehbrücke und eine imposante Hängebrücke führen über den Avon-Fluß. Dieser hat zur Ebbezeit langsamen und trägen Lauf im schlammigen Bette; die Flut aber läßt ihn 6—10 Meter hoch anschwellen und 45 Meter breit werden; dann können die größten Seeschiffe an die schönen Quais der Stadt gelangen. Der Hafen von Bristol wurde 1809 vollendet, indem man das alte Bette des Avon in Docks verwandelte und dem Fluß ein neues Bett schuf. Oberhalb Bristol wird der Avon noch von Fluß- und Kanalfahrzeugen über Bath bis zum Kennetkanal befahren, der zur Themse führt. Bristol ist überdies ein Knotenpunkt wichtiger Bahnlinien, die von hier aus nach Birmingham, London und südlich an den britischen Kanal führen.

Die Industrie von Bristol hat große Fabriken für Glas, Seife, Tabakwaaren, Wachstuch, Zucker, Eisenwaaren, Thonwaaren, Teppiche, Farben und Hüte entstehen lassen; sehr ansehnlich aber sind auch die Brauereien, Brennereien, Eisengießereien; berühmt ferner die Leder- und Sattlerwaaren und die sogenannten Bristolers Diamanten (unechte Schmuckwaaren); während die alte Tuchfabrikation sich nach anderen Städten gezogen hat. Sehr regsam ist auch der Schiffbau.

Der Handel von Bristol ist alt und gebiegen. Seit Ende des 15. Jahrhunderts hat Bristol Handelsbeziehungen mit Amerika unterhalten und war lange Zeit unter allen britischen Städten nur von London übertroffen. Jetzt stehen ihm London und Liverpool voran; letzteres gewann namentlich gegenüber Bristol durch die leichte Kanalverbindung nach dem Inneren. Aber der See-



Handel Bristol's ist jetzt noch sehr blühend und ausgedehnt; er streckt seine Fäden besonders nach Irland, Westindien, Neufundland, den Vereinigten Staaten, Spanien und Portugal. Eingeführt werden hauptsächlich Tabak, Rohzucker, Spirituosen und Wein, Thee, Cacao, Holz, Talg, Wolle und Häute; ausgeführt vorzugsweise Eisen und Eisenwaaren. Der Tonnengehalt der jährlich ein- und auslaufenden Schiffe beträgt 1.200000 Tons; die Stadt selbst besitzt etwa 430 Seeschiffe mit 70000 Tonnen.

Eine Berühmtheit von Bristol sind endlich noch seine heißen Mineralquellen, die unter dem Clifton-Felsen entspringen und deren Wasser als „Bristol Water“ in den Handel kömmt.

In der Nachbarschaft Bristol's sind noch zu nennen: Marshfield, mit Malzdarren und Tuchfabrikation, und Chipping Sodbury, in der Nähe von Steinbrüchen und Kohlengruben.

### 15. Monmouthshire.

576 sq. m. und 195448 Einw.; grenzt östlich an Gloucester, südlich an den Meeresarm des Sebern, westlich an Glamorgan, nordwestlich an Brecknock, nordöstlich an Hereford. Die Küste ist niedrig und muß durch starke Dämme gegen die Flut geschützt werden, welche hier außerordentlich hoch geht (60 Fuß). Im Inneren liegt malerisches, theilweise bewaldetes Hüggelland, bis zu 1856 Fuß hoch. Bewässert wird die Grafschaft durch den Wye mit dem Nunnow, den Usk und Rumney. Die Tieflandschaft ist fruchtbarer Lehmboden. Im Nordwesten lagert ein reichhaltiges Kohlenflöz. Ackerbau und Kohlenbergbau sind Haupterwerbszweige.

Monmouth, an der Vereinigung des fischreichen Nunnow mit dem Wye, treibt Holz- und Eisenhandel. — Chepstow, am Wye, 2 1/2 Meilen oberhalb dessen Mündung in den Sebern, ist großen Schiffen zugänglich und hat über 50 eigene Schiffe. — Newport, an der Mündung des Usk in den Sebern, mit sicherem Hafen und Docks; treibt Eisenindustrie, hat über achtzig Seeschiffe und führt Eisen und Steinkohlen aus. — Caerleon, Marktstädtchen am Usk, mit Zinnwalzwerken. — Abergavenny, Marktstädtchen in der Nähe von Eisen- und Kohlenlagern. — Pontypool, am Avon, mit Kohlen- und Eisengruben, Eisen- und Zinnwerken. — Tredegar, Städtchen mit wichtigen Eisenwerken.

### 16. Herefordshire.

836 sq. m. und 125370 Einw.; grenzt südlich an Monmouth und Gloucester, westlich an Wales, nördlich an Shropshire, östlich an Worcester und Gloucester, und besteht aus Hüggelland mit breiten fruchtbaren Thälern. Die höchsten Berge sind die Hatterel-Hügel und die Malvern-Hügel (1396'). Hauptfluß ist der Wye; Haupterwerbszweige Landbau und Viehzucht; die Industrie ist unbedeutend.

Hereford, 18374 Einw., altes Städtchen im fruchtbaren Thale des Wye, Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien; treibt Handschuhfabrikation und etwas Eisenindustrie. Die Nachbarstädtchen Ross, Ledbury und Bromyard haben vorzugsweise landwirthschaftlichen Charakter; ebenso Leominster, welches neben bescheidener Industrie lebhaften Handel in landwirthschaftlichen

Produkten treibt. Wigmore treibt Viehhandel, Pembridge Hopfenbau und Rington Tuchfabrikation.

### 17. Worcestershire.

788 sq. m. und 338837 Einw., grenzt westlich an Hereford, südlich an Gloucester, östlich an Warwick, nördlich an Stafford und Shropshire und besteht größtentheils aus fruchtbarer Ebene, vom Severn, Avon, Teme und Stour bewässert. An Mineralien werden Salz, Kohlen und Eisen gewonnen; die Viehzucht ist wichtig; außerdem die Woll- und Seidenindustrie.

Worcester, 33226 Einw., reinliches Städtchen am Severn; verfertigt vorzügliches Porzellan und hat außerdem Handschuhfabriken, Eisengießereien, Seidenspinnereien, Gerberei und Seilere. — Great Malvern, 8 Meilen südwestlich von Worcester, ist wegen seiner Mineralquellen viel besucht. — Evesham, 15 Meilen südöstlich von Worcester, schön gelegen, treibt Gemüse- und Hopfenbau, Mälerei und Handschuhfabrikation. — Feckenham, 10 Meilen von Worcester, fabricirt Nähadeln und Angelhaden. — Blockley, in einer von Staffordshire umgebenen Enclave, treibt Seidenspinnerei. — Droitwich, 7 Meilen nordöstlich von Worcester, im Thale des Salwarpe, mit Salinen und einem Kanal nach dem Severn. — Stoke Prior, mit chemischen Fabriken und einer Fabrik von Eisenbahnwagen. — Bromsgrove, Marktstädtchen, fabricirt Nägel und Knöpfe. — Redditch, berühmt wegen seiner Nähadel- und Angelhadenfabrikation.

Kidderminster, 19473 Einw., an beiden Ufern des Stour, hübsches Städtchen, mit ansehnlicher Teppichfabrikation. — Stourport, an der Mündung des Stour in den Severn, treibt Flußschiffahrt und Handel mit Bodenprodukten, Steinkohlen und Holz. — Bewdley, ein reinliches Städtchen am Severn, fabricirt Messing, Leder und Hornkämme.

Dudley, 43582 Einw., ist eine hübsche Stadt mit bedeutender Fabrication von Eisenwaaren; in der Nähe finden sich auch Steinkohlen- und Eisengruben.

Oldbury, 16410 Einw., am schiffbaren Teme, fabricirt Eisen und Stahl, Locomotiven, Werkzeuge, Thonröhren, Laugenalz. — Hales Owen, 5 Meilen von Dudley, treibt Eisenindustrie; Kings Norton fabricirt Gewehre; Stourbridge Glas, Eisen und Schmelztiegel; Old Swinford Nägel, Ziegel und Zugeschirr; Tenbury, am Teme, treibt Hopfenbau und fabricirt Eider.

### 18. Shropshire oder Salop.

1291 sq. m. und 248111 Einw.; grenzt südlich an Worcester und Hereford, östlich an Stafford, nördlich an Cheshire, westlich an Radnor, Montgomery und Denbigh. Die Grafschaft ist im Südwesten Hügelland; im Norden dehnt sich die Ebene von Shrewsbury nach Cheshire und Stafford hinüber. Im südwestlichen Theile liegt „Clun Forest“, ein Bergdistrikt, welcher sich aus Wales herüberzieht; östlicher die Hügelkette von Long Mynd, die Caradoc-Hügel, Wencod Edge und Brown-Clee-Hügel; zwischen ihnen fruchtbare Thälflächen. Bewässert wird die Grafschaft vom Severn, der sie in eine südwestliche und eine nordöstliche Hälfte theilt, und von seinen kleinen Neben-

flüßchen, die ihm namentlich aus den südwestlichen Hügeln zufließen. Etwa die Hälfte der ganzen Bodenfläche besteht aus Grasland und Weiden, der Rest zum großen Theile aus Ackerland. Ackerbau und Viehzucht sind die Haupterwerbszweige; der Bergbau liefert Steinkohlen, Eisen, Blei und Baryte. Kupfer wird jetzt nicht mehr gewonnen. Die Industrie zählt einige Wurstfabriken und Wollspinnereien.

Shrewsbury, 23406 Einw., alte Stadt am Severn, an der Scheide des Hügel- und Flachlandes, 153 Meilen von London. Die Stadt hat noch viele mittelalterliche Häuser und enge krumme Straßen; der Fluß ist noch schiffbar und reich an Fischen. Shrewsbury hat Eisenindustrie und Flachspinnerei und ist Knotenpunkt von 7 strahlenförmig von hier auslaufenden Eisenbahnlinien.

Dweftry, 18 Meilen nordwestlich von Shrewsbury, in der Nähe von Kohlengruben. — Ellesmere, 19 Meilen nordwestlich von Shrewsbury, am Ellesmere-Kanal, fabricirt Malz und Leder; desgleichen Wem, 10 Meilen nördlich von Shrewsbury. Market Drayton, 19 Meilen nordöstlich von Shrewsbury, am Birmingham-Liverpool-Kanal gelegen, fabricirt Papier und Kopfhaarzeuge. — Wellington, 11 Meilen östlich von Shrewsbury, am Fuße des Wrekin, eines isolirten, 1320 Fuß hohen Hügels, hat bedeutende Eisen- und Kohlengruben; desgleichen die ihm benachbarten Ortschaften: Wombbridge, Broctwardine, Dawley Magna. Östlich von Wellington beginnt überhaupt schon ein sehr industrielles Gebiet, das aus Staffordshire sich herüberzieht. Hier liegt auch Ironbridge, 5 Meilen südöstlich von Wellington, 1 Meile vom Severn, welches mit den benachbarten Plätzen: Coalbrookdale, Coalport und Madelaye zusammen eine sehr industrielle Gemeinde bildet, ausgezeichnet durch ihre Eisengießereien, welche die feinsten Waaren erzeugen; auch eine Kohlengrube, Porzellan- und Steinkohlentheer-Fabrikation werden betrieben. Shiffnall gehört ebenfalls mit in diesen Grubenbezirk; es hat Eisen- und Kohlenminen und bildet den südwestlichen Endpunkt einer kleinen, aber auffallenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes. — Lilleshall hat ebenfalls Kohlen- und Eisengruben. — Newport fabricirt Wollstrümpfe.

Wenlock, 19401 Einw., 12 Meilen südwestlich von Wellington, ohne nennenswerthe Industrie. — Broseley, am Severn, 4 Meilen östlich von Wenlock, hat Eisen- und Kohlengruben, fabricirt Thonpfeifen, Nägel und Ziegel. — Bridgenorth, 20 Meilen südöstlich von Shrewsbury, am Severn, ohne bedeutende Industrie. — Cleobury Mortimer, nahe der südlichen Grenze der Grafschaft, hat Kohlengruben. — Ludlow, ebenfalls an der Südgrenze, 35 Meilen von Shrewsbury, fabricirt Papier und Handschuhe. — Pontesbury, 7 Meilen südwestlich von Shrewsbury, hat Bleigruben. — Churc Stretton, 13 Meilen südwestlich von Shrewsbury, in einem ergiebigen Weidebezirk, fabricirt Flanell und Saddleinwand. — Bishops Castle, 19 Meilen südwestlich von Shrewsbury, treibt Viehhandel.

### 19. Cheshire (Chester).

1104 sq. m. und 561201 Einw.; grenzt südlich an Shropshire, westlich an Wales und die Irische See, nördlich an Lancashire und östlich an

Derby und Stafford. Der größte Theil der Grafschaft ist ausgedehntes Flachland, an der Ostgrenze gegen Stafford erheben sich Hügel bis zu 1810 Fuß; auch im westlichen Theile zeigen sich Hügel; im Süden liegt ein wüster Landstrich „Debamere Forest“. Die Hauptflüsse sind Mersey und Dee, welche sich an ihren Mündungen erweitern und eine Halbinsel einschließen. Der wichtigste Nebenfluß des Mersey ist der Weaver. Wald ist wenig in der Grafschaft; aber zahlreiche einzelne Bäume in den Heiden machen den Eindruck waldiger Umsäumung. Viehzucht ist Haupterwerbszweig; berühmt namentlich der Käse von Cheshire, von welchem jährlich etwa 11000 Tons erzeugt werden. An Mineralien werden in großen Massen Salz und Steinkohlen gewonnen, dazu Silber und Blei. Die Industrie beschäftigt in über 200 Baumwollfabriken mehr als 3 Mill. Spindeln und über 30000 mechanische Webstühle. Daneben ist auch die Wollindustrie, die Fabrication von Hüten und Maschinen, die Nagelschmieden, die Kupferwerke und der Schiffbau namhaft vertreten. An Verkehrsmitteln ist außer einem reich entwickelten Bahnnetz (der London and North Western angehörig) zu erwähnen, daß zahlreiche Küstenpunkte der Schifffahrt zugänglich sind und außer den oben genannten Flüssen auch eine der wichtigsten Kanal-Verbindungen Englands, der Grand-Trunk-Kanal, die Grafschaft durchläuft.

Chester, 35257 Einw., im westlichen Theile der Grafschaft, 178 Meilen von London, am Dee gelegen, eine alte und interessante Stadt mit mittelalterlichen Häusern. Auf dem Flusse können nur kleinere Seeschiffe bis zur Stadt gelangen. Letztere besitzt etwa 125 eigene Schiffe und treibt vorzugsweise Küstenhandel; an industriellen Anstalten hat sie Schiffswerfte, Seilerbahnen, chemische Fabriken, Seifensiedereien, eine Schrotfabrik, Gerbereien und Tabakfabriken.

Ellesmere Port, an der Mündung des Kanals von Chester nach dem Mersey, 8 Meilen nördlich von Chester, mit Docks und großen Waarenlagern. — Neston und Parkgate sind Dörfer nordwestlich von Chester, mit Seebad. —

Birkenhead, mit 65971 Einw., ungemein rasch aufblühende Stadt, 16 Meilen nordwestlich von Chester, am Mersey, Liverpool gegenüber, hat breite, schöne Straßen und große, 23—30 Fuß tiefe Docks, zahlreiche Werfte zum Kalfatern der Schiffe. Rhederei und Handel von Birkenhead sind eine Pertinenz von Liverpool, als dessen Vorstadt Birkenhead eigentlich zu betrachten ist, und werden deshalb dort zur Sprache kommen.

Seacombe, von Birkenhead nur durch ein großes Dock geschieden, hat Kupfer- und Eisenindustrie und fabricirt Firniß. — New Brighton, Seebad an der Mündung des Mersey, 5 Meilen von Birkenhead, durch ein Fort geschützt.

Frodsham, 10 Meilen nordöstlich von Chester, hat nemenswerthen Handel in Holz, Salz, Steinkohlen und Bausteinen. — Tarporley, 10 Meilen südöstlich von Chester, fabricirt Strumpfwaaaren und Lederhosen. — Runcorn, 17 Meilen nordöstlich von Chester, Marktstädtchen am Mersey, hat Schiffswerfte, Eisengießereien und Mühlen, fabricirt Seife und Terpentinöl. — Northwich, 17 Meilen nordöstlich von Chester, am Weaver und Dane, treibt einen höchst bedeutenden Handel mit Salz, das hauptsächlich in

der Umgegend gewonnen wird; hat auch einige industrielle Etablissements. — Lestwich hat Salzwerte und Gerberei.

Crewe, 17810 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, ungemein rasch emporgewachsen, seit die London und North Western-Bahn hier ihre großen Werkstätten zum Bau von Eisenbahnfahrmaterial errichtet hat, welche 2000 Personen beschäftigen. — Nantwich, am Weaver, 4 Meilen von Crewe, altes Marktstädtchen, fabricirt Salz, Malz, Schuhe, Handschuhe und Baumwollwaaren. — Sandbach, 4 Meilen von Crewe, fabricirt Schuhwaaren und Seide.

Macclesfield, 35350 Einw., 34 Meilen östlich von Chester, sehr industriell, hat große Seiden- und Baumwollfabriken, Färbereien, Gießerei und Brauerei; in der Nähe Kohlengruben, Stein- und Schieferbrüche. — Congleton, altes Städtchen im tiefen Flußthale des Dane, fabricirt Seidenbänder und Baumwollwaaren. — Auch Bollington fabricirt Seiden- und Baumwollwaaren. — Knutsford, 10 Meilen westlich von Macclesfield, fabricirt Leder und Garn und handelt lebhaft mit Victualien.

Stodport, 53014 Einw., nordöstlich von Chester, in der Nähe von Manchester, an der Vereinigung von Mersey und Thame, ist einer der Hauptstättchen der britischen Baumwollindustrie in allen Zweigen und in dieser Hinsicht eigentlich ein Appendix zu Manchester. Außerdem werden auch Seidentwaaren, Garne, Hüte, Bürsten, Maschinen, Eisen- und Messingwaaren und Webeschiffe fabricirt.

Cheadle Bulkeley und Cheadle Moseley sind große Fabrikdörfer in der Nähe von Stodport, mit Baumwollindustrie und Rattundruck. — Altringham, hübsches Städtchen in der Nachbarschaft von Stodport, hat Garnspinnerei und Spulendreherei und baut Gemüse. — Wilmslow, Fabrikstädtchen am Bollin, 5 Meilen von Stodport, fabricirt Seiden- und Baumwollwaaren. — Marple, Fabrikort am Goyt, hat Baumwollfabriken, Bleichen u. s. f.; dergleichen Hyde und Dunkinfield, beide in der Nähe von Stodport.

Stalybridge, 21092 Einw., 8 Meilen nordöstlich von Stodport, mit bedeutender Baumwollindustrie, Maschinenbau und Gießereien. — Mottram in Longendale, 7 Meilen von Stodport, großes Dorf in rauher und malerischer Gegend, mit Baumwollspinnereien und Rattundruckereien, Kohlen- und Eisengruben.

## 20. Staffordshire.

1138 sq. m. und 858326 Einw.; grenzt nordwestlich an Cheshire, südwestlich an Shropshire, südlich an Worcester, südöstlich an Warwick, nordöstlich an Derby. Die Grafschaft ist in ihrem nördlichen Theile ein kahles und steriles Hüggelland, von großen Mooren durchzogen, eine der traurigsten Landschaften Englands. Im östlichen Theile liegt der Haidebistrikt Needwood Forest. Dagegen ist der südliche Theil ein wohlbebautes Hüggelland und das Thal des Trent sehr fruchtbar. Die Grafschaft ist eines der industriereichsten Gebiete der Welt, eine große rauchende Werkstätte englischen Fleißes. Namentlich ist die Produktion an Steinkohlen und Roheisen großartig; in einzelnen Jahren waren über 130 Hohöfen thätig. Die Steinkohlenfelder liegen im Süden und im Norden. Auch etwas Blei und Kupfer, feuerfester Thon, Gyps und Kalk werden ge-



wonnen. Ein ganzer Bezirk, die sogen. „Potteries“, beschäftigt sich mit Porzellan- und Thonindustrie. Daneben ist auch die Seiden- und Baumwollindustrie vertreten. An Verkehrsmitteln besißt die Grafschaft ein reich entwickeltes Eisenbahnnetz und zwei der größten und wichtigsten britischen Kanäle, welche sie von Nordwest nach Südost durchziehen.

Stafford, 14455 Einw., 132 1/2 Meilen von London, am Sow-Flusse, fabricirt vorzugsweise Schuhwaaren, Leder und Messerschmiedwaaren. — Eccleshall, 7 Meilen nordwestlich von Stafford, fabricirt Leder und Schuhwaaren; dergleichen Stone, 7 Meilen nördlich von Stafford.

In dem Bezirke „Potteries“ liegen:

Stoke upon Trent, mit 15300 Einw., Hauptort des Bezirks, mit großartiger Eisenbahnstation und ausgedehnter Fabrication von Thon- und Porzellanwaaren. — Longton, mit 19748 Einw., 3 Meilen von Stoke, arbeitet in derselben Branche. — Etruria, 2 Meilen von Stoke, hat eine berühmte von Wedgwood gegründete Porzellanfabrik und Eisenindustrie. — Newcastle under Lyme, mit 15948 Einw., 2 Meilen von Stoke, erzeugt Hütte, Schuhwaaren, Seiden- und Baumwollwaaren, Papier- und Töpferwaaren. — Hanley und Shelton, mit 39976 Einw., 1 Meile von Stoke, fabricirt ebenfalls Thon- und Porzellanwaaren, hat auch Papiermühlen und Eisenwerke. — Burslem, am Trent, 3 Meilen von Stoke, ist der industriell wichtigste Platz der Potteries und erzeugt fast nur Porzellan- und Thonwaaren. Eine Vorstadt dazu ist Longport. — Tunstall, 4 Meilen von Stoke, erzeugt außer Thonwaaren auch chemische Produkte.

Außerhalb der Potteries liegen:

Veel, Marktstädtchen, 9 Meilen von Stoke, treibt Seiden- und Baumwollindustrie und hat Bleiminen. — Gheadle, Marktstädtchen, 8 Meilen von Stoke, im Moorland-Distrikt, erzeugt Kupfer und Messing und Eisen. — Alton hat Kupfer- und Bleigruben. — Burton upon Trent, Marktstädtchen am schiffbaren Trent, braut berühmtes Ale; dergleichen Lichfield, 15 Meilen von Stafford, wo auch Teppichfabrication betrieben wird. — Rugeley, 8 Meilen von Lichfield, mit Eisenwerken, Hutfabriken, Seilerbahnen und Fabrication von Adergeräthen. — Tamworth, 7 Meilen von Lichfield, am Tame, erzeugt Thonwaaren, Gummwaaren und Nippsachen.

Wolverhampton, mit 68291 Einw., einer der thätigsten englischen Industrieplätze, 16 Meilen von Stafford, 126 von London, hoch gelegen und gut gebaut, fabricirt in großer Vollkommenheit Eisenwaaren mannigfacher Art: Feuerungsgeräthe, Schlosserwaaren, Gewehre, Schrauben, Messerwaaren und dergl., ferner verzinnete Waaren, Messingwaaren, Papiermaché, Chemikalien, Seilerwaaren und Leder. Die Stadt hat eine Börse und ist in industrieller Hinsicht eigentlich eine Vorstadt des nur 14 Meilen entfernten Birmingham, mit welchem sie auch in sehr reger Verbindung durch mehrere Bahnlilien steht. — Tettenhall, 2 Meilen von Wolverhampton, fabricirt Schlosserwaaren. — Willenhall, mit 15902 Einw., 3 Meilen von Wolverhampton, hat Eisenindustrie, Firmisfabriken und Malzdarren. — Benachbart ist ferner Bilston, Marktstädtchen, mitten in der Verdichtung von Bahnlilien zwischen Wolverhampton und Birmingham gelegen, mit Eisen- und Kohlengruben, lebhafte Eisenindustrie, Maschinenfabrication und Fabrication von zinnernen und

emailirten, auch von ordinären Thonwaaren. — Auch Sedgley, 3 Meilen von Wolverhampton, hat Kohlen- und Eisengruben und fabricirt Eisnwaaren. — Brierly Hill und Swinford Regis, 8 Meilen von Wolverhampton, haben Kohlen- und Eisengruben, Eisenwerke, Nagelschmiede u. a. — Die Eisenindustrie der Gegend findet sich ferner noch vertreten in: Rinfare, Darlaston, Wednesbury, Tipton, welches im eigentlichen Centrum des Bergbaudistriktes liegt und außer der Eisenindustrie auch chemische Industrie hat; endlich in West Bromwich, Smethwic (mit 17158 Einw., 4 M. von Birmingham, mit Eisen- und Stahlindustrie, Glashütten, chemischen Fabriken und Maschinenbau) und Handsworth mit Soho (Eisen- und Stahlfabrik, wo einst J. Watt arbeitete).

## 21. Warwickshire.

881 sq. m. und 634189 Einw., grenzt nordwestlich an Stafford, nördlich an Derby, nordöstlich an Leicester, östlich an Northampton, südöstlich an Oxford, südlich und südwestlich an Gloucester. Die Oberfläche ist hüggelland mit fruchtbaren Thälern; ziemlich waldbreich. Hauptfluß ist der Avon, unterhalb Warwick schiffbar; im Ganzen ist die natürliche Bewässerung gering; dafür sind mehrere Kanäle vorhanden. Die Viehzucht ist bedeutender als der Ackerbau; die industrielle Thätigkeit sehr intensiv. Ihre Hauptzweige sind der Bergbau, namentlich auf Steinkohlen in einem großen Kohlenrevier im Nordosten, ferner die Metallindustrie und die durch mehr als 300 Etablissements vertretene Seidenindustrie.

Warwick, altes Municipalstädtchen am hier schiffbaren Avon, 90 Meilen von London, fabricirt Hüte, Malz und Seilerwaaren. — Leamington, ein neueres Städtchen, 2 Meilen von Warwick, schön und in anmuthiger Gegend, verdankt sein rasches Emporblühen seinen vielbesuchten Mineralquellen. — Stratford on Avon, 9 Meilen südlich von Warwick, am Avon, bekannt als Shakespeare's Geburtsort. — Studleigh, 16 Meilen westlich von Warwick, fabricirt Nähadeln und Angelhaden. — Alcester, sehr alte Stadt, 16 Meilen südwestlich von Warwick, treibt Getreidehandel. — Kenilworth, 4 Meilen nördlich von Warwick, fabricirt chemische Produkte, Farben, Kämmen und Seidenwaaren. — Coventry, 10 Meilen nordöstlich von Warwick, alte Fabrikstadt am Sherbourne, erzeugt jetzt Uhren, Bänder und Spitzen (früher lebhafteste Tuchfabrikation). — Foleshill, 2 Meilen von Coventry, Fabrikdorf, mit Bandfabriken und Eisengießereien. — Bedworth, 5 Meilen von Coventry, am Coventry-Kanal, fabricirt Bänder; in der Nähe sind Steinkohlenlager. — Rugby, Marktstädtchen, am Avon, 10 Meilen von Coventry, treibt Eisenindustrie. — Nuneaton, Marktstädtchen, 9 Meilen von Coventry, am Auser, fabricirt Bänder. — Atherstone, Marktstädtchen, 13 Meilen nördlich von Coventry, fabricirt Hüte und Bänder; in der Nähe wird Sandstein, Manganerz und Steinkohlen gewonnen.

Birmingham, mit 343787 Einw., 112 Meilen von London, am Bach Rea gelegen, Knotenpunkt von 7 Eisenbahnlinien und einer der großartigsten Industrieplätze der Welt, als Produktionsplatz von Metallwaaren unübertroffen. Die älteren Theile der Stadt haben enge, schmutzige Straßen, schwarze Ziegelhäuser und zeigen zahlreiche hohe Kamine; neuere Stadttheile

dagegen sind reinlich und elegant, so insbesondere die Vorstadt Edgbaston. Die Zahl der Häuser beträgt über 55000, darunter sehr ansehnliche Gebäude, viele Wohlthätigkeits- und andere öffentliche Anstalten. Die Bewohner von Birmingham besitzen ungemein viel Fleiß, Sparsamkeit und industrielle Begabung, die Mehrzahl derselben sind Arbeiter und Besizer von Magazinen. Die Industrie von Birmingham liefert in unübertroffener Qualität alle Erzeugnisse aus Metall, und zwar aus Gold, Silber, Stahl, Eisen, Kupfer, Bronze und Messing, aber auch aus Glas. Die Arbeitstheilung ist dabei bis in's Kleinste durchgeführt; jeder Artikel hat seine eigenen Werkstätten und Arbeiter. Die Erzeugung von Bronze- und Messingwaaren ist der wichtigste Zweig dieser Industrie; schon seit einem Jahrhundert in Birmingham heimisch, verbraucht sie zur Zeit etwa 20000 Tons Kupfer, ebensoviel alte eingeschmolzene Bronze und gegen 11000 Tons Zink. Die Fabrication von Nägeln consumirt jährlich über 16000 Tons Eisen. Die Fabrication von Gewehren beschäftigt allein 8—9000 Arbeiter und 600 Fabrikanten und ist im Stande, ganze Armeen binnen kürzester Zeit zu bewaffnen. Eiserner Geräthe für Handwerker, wie für den Haus- und landwirthschaftlichen Gebrauch, Maschinen und dergl. werden in kaum beschreiblichen Mengen geliefert. Ganz hervorragend ist ferner die Fabrication von blanken Waffen, von Nadeln aller Art, von eisernen Bogelfäßigen, Springfedern für Möbel u. a. Die Fabrication von Stahlfedern liefert wöchentlich 14 Millionen Stück, die Fabrication von Metallknöpfen beschäftigt 6000 Arbeiter, jene von Bijouteriewaaren 7500, mit einem wöchentlichen Verbrauch von etwa 3000 Unzen Gold und 6000 Unzen Silber. Die Fabrication von plattirten Waaren hat in der letzten Zeit abgenommen; großartig aber ist noch die Glasindustrie. Außer diesen wichtigsten Industriezweigen Birmingham's verdienen noch rühmliche Erwähnung: die Erzeugung von Beleuchtungsapparaten, Sattlerwaaren, Möbeln, Regenschirmen u. a. — An Verkehrsmitteln unterstützen das commercielle Leben Birmingham's: der Birmingham- und Fareley-Kanal, der Orford Kanal, der Birmingham- und Liverpool-Kanal und der Birmingham- und Worcester-Kanal, sowie ein sehr entwickeltes Eisenbahnnetz. Dasselbe concentrirt sich an der Ostseite der Stadt, von da laufen zwei Linien nach Nordwesten, die anderen verlassen in östlicher Richtung die Stadt, um sich jedoch bald nach allen Richtungen hin zu verzweigen. Bemerkenswerth ist die Centraleisenbahnstation mit ihrer großartigen Halle, wo sich die Linien der London and North Western und der Midland-Bahn, deren Gesellschaften sonst concurriren, vereinigen, so daß von demselben Perron gleichzeitig zwei Züge der beiden Gesellschaften nach der Endstation Derby abgelassen werden. Jede der beiden Gesellschaften hatte die Absicht, ihren Bahnhof im Inneren der Stadt anzulegen; durch die gemeinsame Anlage aber ersparten sie sich große Kosten. — An commerciellen Anstalten und Einrichtungen sind endlich noch zu erwähnen: die Kornbörse, ein Viehmarkt und ein Fischmarkt.

Sutton Coldfield, 7 Meilen nördlich von Birmingham, fabricirt Stahlwaaren.

## 22. Oxfordshire.

739 sq. m. und 177975 Einw.; grenzt nördlich an Warwick, westlich an Gloucester, südlich und südwestlich an Berks, von welchem es durch die

Themse getrennt wird, östlich an Bucks, nordöstlich an Northampton. Landschaftlich zeigt sich das Terrain sanft gewellt, mäßige Hügelreihen erheben sich an der Nordwestgrenze und im Südosten. Der sehr fruchtbare Boden erzeugt besonders Gerste; Schafzucht und Butterproduktion sind gleichfalls wichtig. Die Industrie ist unbedeutend; der Bergbau fördert etwas Eisenerz. An Verkehrsmitteln sind außer der Themse und dem Oxford-Kanal die Bahnlinsen zu nennen, deren Mittelpunkt die Stadt Oxford ist.

Oxford, 31404 Einwo., 63 Meilen von London, an der Mündung des Chertwell in die Themse, welche hier Isis heißt; eine der schönsten englischen Städte mit der berühmten von Alfred dem Großen gestifteten Universität und zahlreichen zu derselben gehörenden Anstalten.

Watlington, Marktstädtchen, 15 Meilen südöstlich von Oxford, fabricirt Spitzen; ebenso das benachbarte Chinnor. — Ensham, 6 Meilen westlich von Oxford, hat Seilerbahnen und Papiermühlen. — Whitney, Marktstädtchen, 11 Meilen westlich von Oxford, fabricirt ausgezeichnete Wolldecken, Filz und Handschuhe. — Bampton in the Bush, Marktstädtchen, 5 Meilen südwestlich vom vorigen, treibt Getreidehandel. — Woodstock, 8 Meilen nördlich von Oxford, hat hervorragende Handschuhfabrikation; ebenso Charlbury, 5 Meilen weiter westlich. — Shipping Norton, 12 Meilen nordwestlich von Woodstock, fabricirt Tuch, Shawls und Teppiche. — Wiccester, ein hübsches Marktstädtchen, 9 Meilen nordöstlich von Woodstock, braut vorzügliches Ale und handelt mit Getreide. — Banbury, am Chertwell, 23 Meilen nördlich von Oxford, in sehr fruchtbarem und wohl angebautem Bezirke, fabricirt Rahmkäse, Ale, Plüsch, Ackergeräthe u. a. und treibt lebhaften Handel.

### 23. Buckinghamshire (Bucks).

729 sq. m. mit 175879 Einwo.; grenzt westlich an Oxfordshire, südlich an Berks, östlich an Herts und Middlesex, nördlich an Northampton und Beds, und hat seinen Namen von den Buchenhainen, welche früher den größten Theil der Grafschaft einnahmen. Sie wird von den Chiltern-Hügeln, welche sich bis zu einer Höhe von 904 Fuß erheben, durchzogen. Westlich von diesen Hügeln liegt, reich an Weideländern, die Thalebene von Aylesbury, weiter nördlich ist der Boden minder fruchtbar, an der Themse und Colne dagegen sehr ergiebig. Bewässert wird Bucks durch die Themse im Südwesten, welche die fischreichen Flüsse Colne und Thame empfängt, letztere nicht schiffbar. Haupterwerbszweige sind Viehzucht und Ackerbau, Butterproduktion, Schaf- und Schweinezucht sind namentlich wichtig; auch Geflügelzucht (Handel mit jungen Enten nach London). Die nur unbedeutende Industrie fabricirt Seide, Spitzen, Papier und Strohhüte; Montanprodukte werden nicht gewonnen; die Bahnlinsen gehören dem System der London and North Western an.

Aylesbury, 28760 Einwo., 43  $\frac{1}{2}$  Meilen von London, Marktstädtchen, in ergiebiger Weidelandschaft, treibt Ackerbau und Viehzucht, Strohflechterei und Spitzenlöppei und versendet große Massen Geflügel nach London.

Buckingham, 14 Meilen nordöstlich vom vorigen, treibt Ackerbau und Spitzenlöppei; dergleichen Winslop, 5 Meilen von Buckingham, und Stony Stratford, 7 Meilen von Buckingham, am Ouse. — Wolver-



ton, 52 $\frac{1}{2}$  Meilen von London, ist ein großes Dorf mit ausgedehnten Eisenbahnwerkstätten und zahlreichen Musterhäusern für die Arbeiter, von der Eisenbahngesellschaft der London and North Western-Bahn erbaut. — Fenny Stratford, 11 Meilen östlich von Buckingham, am Grand Junction-Kanal, erzeugt Spizen und Strohüte und treibt Viehhandel. — Newport Pagnell, Marktstädtchen, 4 Meilen von Wolverton, am Ouse, fabricirt Spizen und Papier. — Olney, Marktstädtchen am Ouse, fabricirt Spizen. — Wendover, Marktstädtchen, an den Chiltern-Hügeln, 5 Meilen von Aylesbury, an einem Zweig des Grand Junction-Kanals, hat Spizenköpfelei, Strohhutfabrication, Wagenbau und Seilerbahnen. — Ivinghoe, Marktstädtchen, 8 Meilen von Aylesbury, treibt Viehhandel. — High Wycombe, 18 Meilen südlich von Aylesbury, am Wid und Aye, mit vielen Mühlen, fabricirt auch Stühle, Seilerwaaren, Wagen, Bier, Pergament, Spizen und Strohhüte. — Amersham, 5 Meilen vom vorigen, zwischen bewaldeten Hügeln, erzeugt schwarze Spizen, Stühle und Strohhüte.

Cheesham, Marktstädtchen, 2 Meilen nördlich vom vorigen, im Thale des Chey, fabricirt Seide, Papier, Stiefel, Holzwaaren und Strohhüte. — Great Marlow, an der Themse, südlich von Wycombe, erzeugt Papier und Spizen und handelt mit Getreide und Holz. — Eton, bei Windsor, treibt bedeutenden Schweinehandel. — Iwer, in der Nachbarschaft von Eton, hat große Papier- und Oelmühlen.

#### 24. Hertfordshire (Herts).

669 sq. m. und 192226 Einw.; grenzt westlich an Bucks, südlich an Middlesex, östlich an Essex, nordwestlich an Bedford und nördlich an Cambridge. Die Grafschaft zeigt eine wellenförmige, theilweise gut bewaldete Oberfläche, aus der sich im Westen Hügel erheben (Kensworth-Hill 908 Fuß). Bewässert wird Herts durch die Flüsse Lea und Colne; es ist wohl angebaut und erzeugt vorzüglichen Weizen und Hafer, auch Obst. Die Industrie erzeugt hauptsächlich Seide, Strohwaaaren, Hüte und Papier.

Hertford, 21 Meilen nördlich von London, am Lea, treibt Handel mit Korn und Malz. — Ware, Marktstädtchen am Lea, im wichtigsten Malzdistrikt Englands, mit zahlreichen Malzdarren und Brauereien. — Standon, 8 Meilen von Hertford, fabricirt Papier und Seilerwaaren. — Hitchin, Marktstädtchen, 17 Meilen von Hertford, mit Seidenspinnerei, Brauerei, Malzdarren und Strohflechterei. — Baldock, Marktstädtchen, 6 Meilen vom vorigen, erzeugt auch Malz. — Bishop Stortford, Marktstädtchen, am Stort, mit einer Kornbörse; erzeugt Malz und Leder; Seidenspinnerei. — St. Albans, altes Städtchen, 13 Meilen von Hertford, treibt Seidenspinnerei und bedeutende Strohflechterei. — Watford, 7 Meilen vom vorigen, hat Seidenspinnerei, Papier- und Kornmühlen und fabricirt Adergeräthe. — Rickmansworth, 10 Meilen von St. Albans, hat Seidenspinnerei, Papier- und Kornmühlen, fabricirt Strohgeflechte und Koffhaarzeug. — Hemel Hempstead, Marktstädtchen, 5 Meilen von St. Albans, hat Eisengießerei, Schrifgießerei, Papier- und Kornmühlen u. a. — Berkhamstead St. Peter's, 10 Meilen von St. Albans, am Grand Junction-Kanal, treibt Strohflechterei,



Eisengießerei, Holzwaaren- und Malzfabrikation. — Tring, Marktstädtchen, 15 Meilen von St. Albans, fabricirt Seife und Strohhüte.

### 15. Cambridgehire.

Mit 893 sq. m. und 186906 Einw.; grenzt südlich an Herts, östlich an Essex, Suffolk und Norfolk, nördlich an Lincoln und westlich an Hunts, Northampton und Beds. Der nördliche Theil der Graffschaft ist von vielen Kanälen und Dämmen durchzogen, der südliche ist hügelig. Bewässert ist die Graffschaft durch die Rene und die Ouse; Ackerbau und Viehzucht (viele Tauben) sind Haupterwerbszweige.

Cambridge, mit 30078 Einw., an den Ufern des Cam, welcher von hier ab schiffbar wird, in flacher Gegend, berühmte Universitätsstadt, auch ausschließlich den academischen Interessen angehörend. — Linton, 10 Meilen von Cambridge, Marktstädtchen, treibt Obst- und Gemüsebau und Schweinehandel. — Royston, Marktstädtchen, theilweise in Herts gelegen, handelt mit Korn und Malz. — Soham, Marktstädtchen, 19 Meilen von Cambridge, durch einen Canal mit der Ouse verbunden, handelt mit Käse, Korn und Malz. — Ely, Marktstädtchen, 16 Meilen von Cambridge, am Ouse, fabricirt Thonwaaren und treibt Kornhandel. — Wisbeach, 43 Meilen nördlich von Cambridge, am Rene, 6 Meilen oberhalb dessen Mündung, für kleine Seeschiffe noch erreichbar, hat 70 eigene Schiffe und handelt mit Korn und Vieh. —

### 26. Suffolk.

1454 sq. m. und 348869 Einw.; grenzt westlich an Cambridge, südlich an Essex, nördlich an Norfolk und östlich an die Nordsee; die Oberfläche ist wellenförmig, nach der Küste zu flach; sie wird durch die Flüsse Waveny, Blythe, Alde, Deben, Orwell, Stour und Bart bewässert. Haupterwerbszweige sind Ackerbau und Viehzucht und das Land sehr gut angebaut. Die Industrie ist nur durch wenige größere Etablissements vertreten.

Ipswich, 42947 Einw., 68 Meilen nordöstlich von London, am Orwell, welcher Seeschiffen zugänglich ist. Am Flusse liegen Quai's und Docks, welche Schiffe von 15 Fuß Tiefgang zulassen. Die Stadt besitzt über 180 Schiffe und treibt hauptsächlich Kornhandel; sie hat auch Schiffswerfte und fabricirt Maschinen und Ackergeräte. Regelmäßige Dampfeschiffcurse gehen nach anderen englischen Häfen, ein unterseeischer Telegraph nach der niederländischen Küste bei Haag.

Hableigh, Marktstädtchen, 10 Meilen von Ipswich, am Bret, fabricirt Seidenwaaren und handelt mit Korn. — Woodbridge, Marktstädtchen mit Seehafen, 8 Meilen nordöstlich von Ipswich, besitzt etwa 70 Seeschiffe und treibt ansehnlichen Küstenhandel, meist mit Getreide. — Snape, am Alde-Flüßchen, 17 Meilen nordöstlich von Ipswich, Dorf, kleinen Seeschiffen zugänglich, exportirt Malz und Gerste nach London. — Leiston, 20 Meilen nordöstlich von Ipswich, fabricirt Ackergeräte. — Aldborough, Marktstädtchen, 20 Meilen nordöstlich von Ipswich, auf der Landzunge zwischen der Mündung der Alde und dem Meere gelegen, Seebad und Fischerei. — Southwold, Städtchen, 37 Meilen nordöstlich von Ipswich, an der Mündung des

Blythe, fabricirt Salz, Seilerwaaren und Segelstuch und treibt bedeutenden Fischfang; der Blythe bildet den für kleine Seeschiffe zugänglichen Hafen. — Das Dorf Dunwich, 4 Meilen vom vorigen, war früher ein wichtiger Hafen, treibt jetzt noch Härings- und Sprottenfang. — Halesworth, Marktstädtchen, am Blythe, hat die bedeutendsten Getreidemärkte der Grafschaft.

Lowestof (Raystoft), 15246 Einw., Marktstädtchen und Seehafen mit Damm und Quais, treibt bedeutenden Fischfang und besitzt über 150 eigene Seeschiffe, welche einen nicht unbeträchtlichen Verkehr mit dem Auslande und noch stärkeren Küstenhandel treiben. — Beccles, Städtchen, 8 Meilen von Lowestof, am Waveney, hat eine Kornbörse. — Bungay, ebenfalls 8 Meilen von Lowestof, am Waveney, hat beträchtlichen Handel mit Steinkohlen, Malz und Getreide.

Im westlichen Theile der Grafschaft finden sich noch:

Bury St. Edmonds, hübsches Städtchen am schiffbaren Lark, wichtigster Platz in West-Suffolk. — Stowmarket, 13 Meilen von Bury, Marktstädtchen am schiffbaren Gipping, mit Eisengießerei. — Eye, Städtchen, 20 Meilen nordwestlich von Ipswich, fabricirt Wagen und Ackergeräthe. — Ravenham, Marktstädtchen, 12 Meilen südlich von Bury, treibt Wollkammerei und Spinnerei und Seidenweberei. — Redgrave, 17 Meilen von Bury, fabricirt musikalische Instrumente. — Sudbury, Städtchen am schiffbaren Stour, hat eine Kornbörse und Seidenfabrikation. — Clare, Marktstädtchen am Stour, 18 Meilen von Bury, hat eine Kornbörse. — Haverhill, 16 Meilen von Bury, hat eine Kornbörse und fabricirt geköperten Baumwollstoff. — Mildenhall, 12 Meilen von Bury, am schiffbaren Lark und an der Grenze des Fen-Landes (Marschland), hat bedeutende Viehzucht und Ackerbau. — Brandon, 15 Meilen von Bury, Städtchen an der Duse, handelt mit Getreide, Malz und Holz.

## 27. Norfolk.

2116 sq. m. und 438656 Einw.; grenzt südlich an Suffolk, westlich an Cambridge und die Meeresbucht „the Wash“, nördlich und östlich an die Nordsee. — Das Land ist flach und hat nur im Westen einen unbedeutenden Höhenzug. Die Küste ist flach und den Ueberschwemmungen des Meeres ausgesetzt; nur bei Dunstanton Point erscheint sie als Steilküste. An Flüssen sind der Waveney und die Duse vorhanden. Das Land ist fruchtbar, größtentheils vortreflich angebaut, der Viehstand, namentlich an Schafen und Pferden, bedeutend, ebenso die Geflügelzucht. Die Industrie ist dagegen nicht bedeutend und beschäftigt sich zumeist mit Erzeugung von Seiden- und Wollenwaaren. Mineralische Produkte werden nicht gefördert.

Norwich, mit 80386 Einw., 126 Meilen nordöstlich von London, schön gelegen an beiden Ufern des schiffbaren Wensum, mit engen krummen Straßen, aber zahlreichen Gärten. An Stelle der früheren Tuchindustrie wird jetzt Seiden- und Worsted-Fabrikation getrieben; auch eine Baumwollwaarenfabrik, Eisengießerei, Gerbereien, ferner Fabriken für Ackerbaugeräthe, Luruswagen und Schuhwaaren sind vorhanden. Der Getreidehandel, unterstützt durch eine Kornbörse, ist beträchtlich. — Thorpe, am Yare, 2 Meilen von Norwich, mit Eisengießerei.

Great Yarmouth, 41918 Einw., 146 Meilen von London, 23 Meilen östlich von Norfolk, Marktstadt und Eisenbahn-Endpunkt auf einer Landzunge am Ufer des Hare, 1½ Meilen von der Mündung desselben in die Nordsee. Der Fluß ist Schiffen von 200 Tons noch zugänglich und sein Eingang durch zwei lange Dämme geschützt. Dieser Flußhafen ist mit Quais versehen und durch Batterien vertheidigt. Die Stadt besitzt über 600 Seeschiffe, worunter mehrere Dampfer und treibt vorzugsweise Küstenhandel, Härings- und Makrelenfang; sie hat mehrere Markthallen, eine Kornbörse, Schiffswerfte; erzeugt Segeltuch und Seilerwaaren, Salz und Seife, Bier, Malz und Leder. — Winterton, 8 Meilen von Yarmouth, ist ein bloßes Fischerdorf; — Mundesley, 20 Meilen von Norwich, ein kleines Seebad; — Cromer, 21 Meilen von Norwich, ein Seebad an gefährlicher Küste, mit Auster-, Hummern- und Krabbenfang; ein submarines Kabel führt von hier nach Emden. — Cley next the Sea, an der Mündung des Glarm, ist für kleine Seeschiffe zugänglich. — Wells next the Sea, großes Dorf, ½ Meile vom Meere, im Marschland, Schiffen von 200 Tons zugänglich, treibt Schiffbau, Austerfang und Küstenhandel und hat über 160 Schiffe. Holtkam, 2 Meilen vom vorigen und 1 Meile von der Küste. — Burnham, 7 Meilen von Wells mit kleinem Hafen und Eisengießerei.

King's Lynn (Lynn oder Lynn Regis), 16166 Einw., Knotenpunkt von 4 Bahnlilien, 41 Meilen westlich von Norwich, an der Mündung der Duse in den Wash-Busen, von mehreren Bächen (Fleets) durchzogen, mit schwer zugänglichem, besestigtem Hafen. Das Städtchen ist so gewaltigen Stürmen ausgesetzt, daß schon mehrere seiner Thürme umgeblasen wurden. Es besitzt über 150 eigene Schiffe und treibt hauptsächlich Küstenhandel, baut auch Schiffe und fabricirt Seilerwaaren; ausgeführt werden meist Getreide und weißer Sand für Glasfabriken.

Downham Market, 10 Meilen von Lynn, erzeugt vorzügliches Butter; dergleichen Swaffham, 27 Meilen von Norwich. — East Dereham, 16 Meilen von Norwich, mit vielen Obst- und Gemüsegärten, fabricirt Ackergeräth und Bier und treibt Malzhandel. — East Harling, 20 Meilen südwestlich von Norwich, fabricirt landwirthschaftliche Geräthe und Eisengußwaaren. — Thetford, 30 Meilen von Norwich, an der schiffbaren kleinen Duse, treibt Malzhandel. — Diss, alterthümlicher Flecken am Wadeney, fabricirt Bier und Sackleinwand; — North Walsham, 14 Meilen von Norwich, hat eine Seidenfabrik.

## 28. Bedfordshire.

462 sq. m. und 146257 Einw.; grenzt östlich an Cambridge, nordöstlich an Huntingdon, nordwestlich an Northampton, westlich an Bucks und südöstlich an Herts. Es wird von den Chiltern-Hügeln durchzogen und von der Duse und dem Ivel bewässert. Haupterwerbszweig ist die Landwirtschaft, namentlich der Gemüsebau; die Industrie erzeugt Spitzen und Strohhüte.

Bedford, 16850 Einw., 64 Meilen nordwestlich von London, am schiffbaren Duse, Knotenpunkt von 6 Eisenbahnlilien, fabricirt Spitzen, Strohhüte und Schuhwaaren und treibt ansehnlichen Handel mit Korn und Vieh; Kornbörse. — Harrold, Marktstädtchen am Duse, 9 Meilen von Bedford, fabri-

cirt Malz, Handschuhe und Ziegel. — Sandy, 8 Meilen von Bedford, treibt ausgedehnten Gemüsebau. — Potton, Marktstädtchen, 12 Meilen von Bedford, hat Vieh- und Kornhandel. — Biggleswade, Marktstädtchen am schiffbaren Ivel, treibt Strohflechterei und starken Gemüsebau. — Ampthill, Marktstädtchen, 8 Meilen von Bedford, erzeugt Spizen, Strohwaa ren und Chemikalien; Woburn, Marktstädtchen, 16 Meilen von Bedford, Spizen und Strohwaa ren. — Ebenso Leighton Buzzard, Marktstädtchen, 20 Meilen von Bedford. — Dunstable, altes Marktstädtchen an der südlichen Grafschaftsgrenze, fabricirt Strohwaa ren und feingeflämmte Kreide. — Luton, Marktstädtchen mit 17317 Einw., am Lea, fabricirt Strohhüte und Malz.

### 29. Huntingdonshire (Hunts.)

361 sq. m. und 63708 Einw.; grenzt im Südwesten an Bedford, im Osten an Cambridge und im Westen und Nordwesten an Northampton; ist im Westen hügelig, im Nordosten flaches Marschland, von der Ouse und Nene bewässert, sehr fruchtbar, meist Weideland, ohne Bergbau und Industrie und ernährt sich von Ackerbau und Viehzucht.

Huntingdon, hübsches Städtchen, 59 Meilen nördlich von London, Eisenbahnknotenpunkt, am Ouse, treibt namhaften Handel mit Korn und Wolle. Die übrigen kleinen Ortschaften der Grafschaft sind commercie ll und industriell bedeutungslos; nach dem Dorfe Stilton, 13 Meilen nördlich von Huntingdon, ist der berühmte Stilton-Käse benannt, der aber meistens aus Leicester kömmt. — Rennenswerth ist höchstens noch St. Ives, Marktstädtchen am Ouse und Eisenbahnknotenpunkt, erzeugt Malz.

### 30. Northamptonshire.

1016 sq. m. und 243891 Einw.; grenzt östlich an Cambridge, Huntingdon und Bedford, südlich an Bucks und Oxford, westlich an Warwick und nördlich an Leicester, Rutland und Lincoln. Die Grafschaft ist Hügelland, bis zu 735 Fuß ansteigend, mit zahlreichen Adelsitzen, schön und fruchtbar, von dem Nene, welcher bei Northampton schiffbar wird, bewässert. Ackerbau und Viehzucht sind Hauptproduktionszweige; die Industrie ist nicht bedeutend und erzeugt etwas Eisen, Spizen und Schuhwaa ren. Mit Eisenbahnen ist die Grafschaft reichlich versehen.

Northampton, 41168 Einw., 66 Meilen nordwestlich von London, alte hübsche Stadt, erzeugt Schuhwaa ren, Spizen, Eisen- und Messingwaa ren, Malz und Leder, hat eine Kornbörse und in seiner Nachbarschaft große Gemüsegärten.

Weedon, am Grand Junction-Kanal, 8 Meilen vom vorigen, hat Eisenwerke. — Daventry, 13 Meilen von Northampton, fabricirt Stiefeln und Peitschen. — Grid, an einem großen Tunnel des Grand Junction-Kanals, fertigt Korb- und Seilerwaa ren. — Towcester, Marktstädtchen am Tow, 8 Meilen von Northampton, fabricirt Schuhwaa ren; dergleichen Bradley, Marktstädtchen, 18 Meilen von Northampton. — Wellingboro, Marktstädtchen, 9 Meilen von Northampton, fabricirt Schuhwaa ren und Spizen; in der Nähe Eisenwerke. — Kettering, altes Marktstädtchen, 7 Meilen vom vorigen, treibt Wollkammerei und erzeugt Schuhwaa ren. — Peterborough,

Städtchen am schiffbaren Nene, 40 Meilen von Northampton, Knotenpunkt von 6 Eisenbahnlinien, treibt lebhaften Handel mit Korn (Kornbörse) und Mählprodukten, auch mit Steinkohlen, Holz und Baumaterial.

### 31. Leiceſter.

803 sq. m. und 269311 Einw.; grenzt südöstlich an Northamptonshire, südwestlich an Warwick, nordwestlich an Derby, nördlich an Nottinghamshire, nordöstlich an Lincoln und östlich an Rutland; ist ein Hügelland von nur mäßiger Erhebung; bewässert vom Soar-Fluß. Ackerbau und Viehzucht sind Haupterwerbszweige; der größte Theil der Oberfläche besteht aus Wiesen und Weiden. Die bergmännische Produktion liefert Kohlen aus einem ansehnlichen Kohlenbecken im nordwestlichen Theile der Grafschaft, auch Bausteine, Schiefer, Gyps und Kalksteine werden gewonnen. Die Industrie zählt mehrere Strumpf- und Worswebwaren-Fabriken, Wollspinnereien und Seidentwebereien, wenige Baumwollfabriken. Handschuhe, Papier, Spitzen und Nadeln werden gleichfalls erzeugt.

Leiceſter, 95220 Einw., 96 Meilen von London, am Soar, in der Mitte eines Bezirks, welcher viel Schafwolle producirt, ist der Hauptsitz der britischen Strumpfwirkeri, hat auch Spitzenklöppelei, Wollkämmerei und Mäschinenbau.

Rutterworth, Marktstädtchen, 13 Meilen von Leiceſter, fabricirt Strumpfwaren und Seidenbänder. — Market Harborough, 15 Meilen von Leiceſter, am Welland, hat namhaften Wollhandel. — Billerdon, 9 Meilen von Leiceſter, industrielles Dorf, fabricirt Thon- und Strumpfwaren. — Syfton, 5 Meilen von Leiceſter, fabricirt Malz, Leder, Seilerwaren und Nadeln. — Melton Mowbray, Marktstädtchen, 16 Meilen von Leiceſter, am Ege, in einem vielbesuchten Jagddistrikt, treibt Pferdezuucht und Spitzenklöppelei, in der Umgebung werden viel Stilton-Käse und Schweinefleisch-Pasteten (Pork Pies) erzeugt. — Loughborough, Marktstädtchen, 13 Meilen von Leiceſter, am Soar, fabricirt wollene Strumpfwaren, Spitzen, Baumwollwaren und Schuhe. — Mount Sorrel, am Soar, fabricirt Strumpfwaren und Spitzen. — Desgleichen Barrow upon Soir, Gaggworth und Castle Donington. — Sheepshed, 4 Meilen von Loughborough, erzeugt Strumpfwaren, Handschuhe und Nähadeln. — Ashby de la Zouch, Marktstädtchen, 17 Meilen von Leiceſter, in reichem Weideland, hat eine Markthalle; verfertigt Strumpfwaren, Hüte, feuerfeste Thonwaren; in der Nähe sind werthvolle Kohlenlager mit bedeutenden Bergwerken. — Whitwick, 3 Meilen vom vorigen, hat Kohlengruben; desgleichen Ibstock, 5 Meilen von Ashby. — Hindley, Marktstädtchen, 14 Meilen von Ashby, hat Wollen- und Baumwollfabriken.

### 32. Rutlandſhire.

150 sq. m. mit 22073 Einw.; von Northampton, Lincoln und Leiceſter umschlossen, ist ein Hügelland mit reichem Weideland und treibt hauptsächlich Viehzucht. Die Industrie ist sehr unbedeutend, der Verkehr gering.

Datham, Hauptstädtchen der Grafschaft, hat lediglich landwirthschaftlichen Charakter. — Ein industrielles Dorf, 10 Meilen von Datham, ist Barrowden.



## 33. Derbyshire.

1030 sq. m. und 379394 Einw.; grenzt westlich und südlich an Staffordshire, südöstlich an Leicestershire, östlich an Nottinghamshire, nördlich an Yorkshire, nordwestlich an Cheshire. Der nördliche Theil (the Peak) ist gebirgig und steigt bis 1980 Fuß empor; die Berge sind steil und kahl oder nur mit ärmlichen Weideplätzen, die Thäler tief eingeschnitten. Im Süden wird das Land niedriger. Die Viehzucht ist von Wichtigkeit, der Ackerbau weniger, die industrielle Thätigkeit sehr beträchtlich. Ein großes Kohlenlager liegt im Osten der Grafschaft, gegen Nottingham zu, ein kleineres im Süden, gegen Leicestershire. Aus beiden zusammen werden etwa 4 Mill. Tons Kohlen gewonnen; außerdem Eisen, Blei, Silber, Zink, Baryte, Thonerde, Flußspath, Gyps und Baumaterial. Walzwerke und Hoehöfen sind in großer Zahl vorhanden. Die Fabrikindustrie ist hauptsächlich durch etwa 80 Baumwollfabriken, über 40 Seidenfabriken vertreten, auch Strumpf- und Wollwaren, Leinengarn, Maschinen, Eisenwaren, Nähmaschinen, Spitzen und Papier werden erzeugt und große Massen von Käse exportirt (jährlich 2000 Tons). An Verkehrsmitteln ist außer einem gut entwickelten Bahnnetz auch der Mersey and Trent-Kanal vorhanden.

Derby, 49810 Einw., 132 Meilen von London, im fruchtbaren Thale des Derwent, Eisenbahnknotenpunkt mit großer Bahnstation und ausgedehnten Werkstätten der Midland-Bahn, hat eine Anzahl Seidenfabriken, Strumpf- und Porzellanfabriken, Eisengießerei, Spizenkloppelei; auch Luxuswagen, Goldschmiedwaren, Schmucksachen aus Flußspath, Marmorgegenstände und Blei werden erzeugt.

Milkeston, Marktstädtchen, 9 Meilen von Derby, erzeugt Spitzen und Strumpfwaren, hat Kohlengruben und Mineralquellen. — Delper, Marktstädtchen am Derwent, 6 Meilen von Derby, ist in neuerer Zeit mit Hülfe der Baumwollindustrie bedeutend geworden und fabricirt daneben auch Strumpf- und Thonwaren und Nägel. — Ashover, Marktstädtchen am Amber, fabricirt Spitzen und Strumpfwaren, das benachbarte Lea Baumwollwaren und Hülte. — Heage, 9 Meilen von Derby, treibt Eisen- und Marmorindustrie. Ripley, 9 Meilen von Derby, hat Kohlengruben, Eisen- und Baumwollindustrie. — In der Nähe von Crich, welches Strumpfwaren fabricirt, 12 Meilen von Derby, finden sich Bleigruben. — Wirksworth, 13 Meilen von Derby, fabricirt Hülte, Singhams und Kurzwaren. — Cromford, 15 Meilen von Derby, hat eine von Arkwright gegründete Baumwollfabrik. — Matlock, 17 Meilen von Derby, am Derwent, Marktstädtchen, mit warmen Mineralquellen, Flußspath- und Marmorindustrie. — Alfreton, altes Marktstädtchen, 14 Meilen von Derby, fabricirt Strumpf- und Thonwaren und hat bedeutenden Getreidehandel; in der Nachbarschaft finden sich Kohlengruben und Eisenwerke. — Chesterfield, 11427 Einw., nördlich von Derby, fabricirt Singham, Döchte, Strumpfwaren, Spitzen; die Nachbarschaft ist reich an Steinkohlen, Eisen, Thon, Bausteinen, Schiefer. — Clay Cross, 4 M. vom vorigen, hat Kohlengruben und Eisenwerke; ebenso Staveley, 3 Meilen von Chesterfield. — Edington, großes Dorf, 5 Meilen von Chesterfield, hat lebhaftes Eisenindustrie (Gießerei, Nagelschmieden, Ackergeräth und Messer-

waren. — Dronfield, 5 Meilen von Chesterfield, erzeugt grobe Eisenwaren, Ketten, Räder, Werkzeuge und Ackergeräth. — Bakewell, 24 Meilen nordwestlich von Derby, altes Städtchen am Wye, hat Marmor- und Baumwollindustrie und besuchte Mineralquellen. — Tideswell, Marktstädtchen, 7 Meilen von Bakewell, zwischen kahlen Hügeln, treibt Vieh- und Käsehandel. — Chapel en le Frith, Marktstädtchen, 13 Meilen von Bakewell, mit Baumwoll- und Papierindustrie. — Hayfield, 4 Meilen vom vorigen, hat Baumwoll-, Tuch- und Papierindustrie. — Glossop, 17046 Einw., Marktstädtchen, 49 Meilen von Derby, hat lebhafte Baumwollindustrie, auch Tuch- und Papierfabrikation und Eisengießerei. — Ashborne (Ashbourn), 13 Meilen von Derby, am Dove, in fruchtbarer Thalgegend, hat bedeutenden Handel in Vieh, Wolle, Käse und Getreide und in der Nachbarschaft mehrere industrielle Etablissements.

### 34. Nottinghamshire.

822 sq. m. und 319758 Einw.; grenzt westlich an Derby, südlich an Leicester, östlich und nordöstlich an Lincoln, nordwestlich und nördlich an York. Der größte Theil ist Hügelland; nur der nördliche Theil, ferner das breite Thal des Trent und das fruchtbare Belvoir-Thal (südlich von Newark, vom Devon durchflossen) sind flach. Im südlichen Theile liegt die Heide Landschaft „Wolds“; der Sherwood-Wald im Osten der Grafschaft ist größtentheils ausgerodet. Neben Ackerbau und Viehzucht sind die Strumpfwarenfabrikation und die Steinkohlenproduktion wichtig; aber auch Baumwoll- und Seidenindustrie sind gut vertreten. Verkehrsmittel sind der schiffbare Trent-Fluß und die Verzweigungen der Midland-Bahn.

Nottingham, 86621 Einw., 124 Meilen nordwestlich von London, am schiffbaren Lene und am Abhange eines Sandsteinhügels, 1 Meile vom Trent, Eisenbahnknotenpunkt, mit engen Straßen, hat zahlreiche öffentliche Anstalten, Industrie in Spitzen, Strumpfwaren, Stecknadeln, Draht-, Eisen- und Messingwaren, auch Börse und Kornbörse.

Enenton ist eine ansehnliche Vorstadt von Nottingham, fabricirt Chemitalien und Baumaterialien. — Lenton, Industriedorf, 2 Meilen von Nottingham, erzeugt Spitzen, Chemitalien, Leder, Ackergeräth und Maschinen und Stärke. — Beeston, 4 Meilen von Nottingham, liefert Strumpfwaren und seidene Spitzen. — Radford, 1 Meile von Nottingham, mit Spitzen- und Strumpfwarenenerzeugung, Maschinenfabrikation und Eisengießerei. — Basford, großes Industriedorf, 2 $\frac{1}{2}$  Meilen von Nottingham, fabricirt gleichfalls Spitzen und Strumpfwaren, Baumwollwaren und Maschinen, hat auch Färberei und Bleicherei. — Bulwell, am Lene, 4 Meilen von Nottingham, fabricirt Strumpfwaren und Spitzen; Arnold, 4 Meilen von Nottingham, Strumpfwaren; Greasley, 7 Meilen von Nottingham, Strumpfwaren, Spitzen und Maschinen. — Bingham, altes Marktstädtchen im schönen Belvoir-Thale, treibt Kornhandel. — Newark upon Trent, schöne alterthümliche Stadt am Trent, Eisenbahnknotenpunkt, mit großen Brauereien und Malzbdörren, Eisen- und Messinggießerei, Kornbörse. — Southwell, Marktstädtchen, 7 Meilen von Newark, fabricirt Spitzen, Strumpfwaren,

Leder und Seide. — Mansfield, 17 Meilen von Newark, im Wald von Sherwood, hat Sägemühlen, Baumwoll-, Strumpf- und Spitzenfabriken. — Worksop, Marktstädtchen, 26 Meilen von Nottingham, am Ryton, treibt Kornhandel. — East Retford, 8 Meilen vom vorigen, am Idle, fabricirt Hüte, Wagen, Papier und Leder.

### 35. Lincolnshire.

2776 sq. m. und 436599 Einw.; liegt zwischen dem Wash-Busen und der seeartigen Mündung des Humber, im Osten von der Nordsee bespült, im Süden von Rutland, Cambridge und Northampton, im Westen von Yorkshire, Nottingham und Leicester begrenzt. Die Küste ist flach, von Marschländern gesäumt, welche sich im Süden zu dem sogenannten Fen-Land erweitern, das von zahlreichen Kanälen durchschnitten ist. Zwei niedrige Höhenzüge durchziehen die Grafschaft; der eine vom Humber-Fluß nach Südosten gegen den Wash-Busen; der andere in nord-südlicher Richtung, westlich vom Fenland, gegen Rutland zu. Schiffbare Flüsse sind: das Mündungsgebiet des Humber mit seinen Nebenflüssen Trent und Ancholme, ferner der Letney, der Witham und der Welland. Das Land hat vorzügliche Weidegründe und erzeugt Schlachtvieh und ausgezeichnete Pferde; die unbedeutende Industrie producirt hauptsächlich Leder- und Seilerwaaren. Die Entwicklung des nautischen Lebens hat mit der schlechten Küstenbeschaffenheit zu kämpfen; Binnenwege schaffen hauptsächlich die Great Northern und die Manchester, Sheffield and Lincolnshire-Bahn. Das Bahnnetz von Lincolnshire zeigt eine seltene Regelmäßigkeit.

Lincoln, 26766 Einw., 140 Meilen von London, Centrum von fünf Bahnlirien, am Witham-Fluß und an den Abhängen eines Hügels, dessen weithinschauender Gipfel vom schönen Münster der Stadt gekrönt wird. Die Stadt hat mehrere öffentliche Anstalten, große jährliche Pferdemärkte und treibt ansehnlichen Handel in Korn, Kohlen und Holz. Die Industrie ließ Korn- und Knochenmühlen, Gerbereien, Brauerei und Maschinenfabrikation entstehen.

Gainsborough, Marktstädtchen, am Trent, 18 Meilen nordwestlich von Lincoln, für Seeschiffe von 200 Tons noch erreichbar, hat 17 eigene Schiffe und treibt vorzugsweise Küstenhandel mit denselben. Schiffbau, Seilerwaaren-, Leinöl- und Malzfabrikation sind vertreten. — Spworth, 30 Meilen und Crowle, 32 Meilen nordwestlich von Lincoln, treiben Malzhandel. — Burton upon Stather, an der Mündung des Trent, treibt Schiffbau. — Brigg, Marktstädtchen, 23 Meilen nördlich von Lincoln, an einer Kreuzung mehrerer Bahnlirien, hat eine Kornbörse und handelt mit Korn, Holz und Steinkohlen. — Barton on Humber, sehr altes Marktstädtchen, am Humber, fabricirt Mehl und Malz, Thonwaaren, Seilerwaaren und Segel und ist seit der Eisenbahn-Ära commercieU bedeutend im Rückgange.

Great Grimsby, 20244 Einw., 40 Meilen nordöstlich von Lincoln, 153 1/2 Meilen von London, an der Mündung des Humber, mit einem großartigen Hafen und Docks, den größten Seeschiffen zugänglich. Die Quais sind 3600 Fuß lang. Die Rhederei der Stadt besitzt gegen 160 Seeschiffe, worunter viele Dampfer und treibt sowohl Küstenhandel als auch Verkehr nach dem Auslande. Ausgeführt werden vorzugsweise Baumwollwaaren, Maschinen, Wollwaaren und Eisen, eingeführt zumeist Wolle. Regelmäßige

Dampfschiffcurse gehen nach mehreren Häfen der Nordsee, der Ostsee und Frankreichs. Die städtische Industrie befaßt sich mit Schiffbau, Mülerei, Gerberei u. a.

Louth, 14526 Einw., 24 Meilen nordöstlich von Lincoln, treibt Eisengießerei und Gerberei. — Saltfleet, 8 Meilen östlich von Louth, kleiner Seehafen mit Seebad, treibt Austernfang. — Wainfleet ist ein Marktstädtchen am Steeping, mit kleinem versandtem Hafen. — Boston, altes Städtchen und Eisenbahnnotenpunkt mit Seehafen, 107 Meilen von London, 36 Meilen südöstlich von Lincoln, am Witham-Flusse, unweit dessen Mündung, Seeschiffen von 300 Tons noch zugänglich, besitzt selbst etwa 140 Schiffe, welche vorzugsweise im Rüstenhandel beschäftigt sind. Die Einfuhren nach Boston aus dem Auslande kommen meist aus der Ostsee: Bauholz, Hanf, Delftuchen und dergl. Die Stadt hat Schiffswerfte und fabricirt Segeltuch, Seilerwaaren, Eisen- und Messingwaaren und Ackergeräthe. — Horncastle, Marktstädtchen, 21 Meilen östlich von Lincoln, am schiffbaren Bane, treibt bedeutenden Handel mit Getreide und Wolle und hat berühmte Pferdemärkte. — Grantham, hübsches Städtchen am schiffbaren Witham, fabricirt Ackergeräth und treibt lebhaften Handel in Landesprodukten. — Stamford, Marktstädtchen am Welland, 47 Meilen südlich von Lincoln, fabricirt landwirthschaftliche Geräthe und hat namhaften Handel in Landesprodukten, Steinkohlen und Baumaterial. — Market Deeping, Marktstädtchen, 8 Meilen von Stamford, am schiffbaren Welland, fabricirt Malz und Seilerwaaren und baut Flußschiffe. — Spalding, hübsches Marktstädtchen am Welland, 93 Meilen von London, im Fenland, Hauptort eines „Holland“ genannten Bezirks, mit Mülerei, Brauerei und Wagenbau, Centrum von 5 Bahnlilien. — Sutton St. Mary (Long Sutton), Marktstädtchen, 12 Meilen vom vorigen, 3 Meilen von der Küste, hat Gerberei, Malzbarren und Maschinenfabrikation.

### 36. Lancashire (Lancaster).

1905 sq. m. und 2.819495 Einw., im Nordwesten Englands, grenzt westlich an die irische See, nördlich an Cumberland und Westmoreland, nordöstlich und östlich an Yorkshire, südlich an Cheshire und die irische See. Ein Strich der Grafschaft Westmoreland trennt Lancaster in zwei Theile; der nördliche davon heißt Furness und ist an der Küste flach, landeinwärts aber gebirgig, dort steigt er bis zu 2577 Fuß Meereshöhe und enthält die Gebirgseen Coniston Water und Winander Mere. Größer ist der südlichere Theil der Grafschaft, von Verzweigungen der Penninischen Berge durchzogen, mit großen torfreichen Moorlandschaften, bis zu 1816 Fuß ansteigend, bewässert von den Flüssen Mersey, Ribble, Aire und Lune. Nächst Middlesex ist Lancashire die reichste und überhaupt die bevölkerteste unter den englischen Grafschaften; sie zeigt aber auch die Nachteile einer sehr starken Bevölkerung: Noth und Armuth neben großem Reichtume. Ackerbau und Viehzucht sind nicht sehr bedeutend; Haupterwerbszweig ist die Baumwollindustrie, die in keinem Bezirke der Welt so ausgebildet ist, wie hier. Die Grafschaft zählt gegen 2000 Baumwollfabriken mit über 21 Millionen Spindeln, über 300000 mechanischen Stühlen, und etwa 100 Wollfabriken mit über 270000 Spindeln

und über 6000 mechanischen Stühlen; hiezu noch einige Worsted-Fabriken, zahlreiche Seiden- und Leinensfabriken. Die gesammte Textilindustrie beschäftigt 14 pCt. der Bevölkerung. Aber auch Schiffbau, Maschinenbau, Erzeugung von Eisenwaaren, Glas- und Hutfabrikation, chemische Industrie, Seifen- und Papierfabrikation sind von Bedeutung; die mineralische Produktion liefert kolossale Massen Steinkohlen, außerdem Eisenerze, Schwefelerze und Baumaterial.

Lancaster, 17245 Einw., Hauptstadt der Grafschaft, 230 Meilen von London, am Lune, schön gelegen, mit Baumwoll- und Seidenfabriken, Eisen- und Marmorindustrie, Möbelfabrikation u. a. Die Stadt besitzt über 140 Seeschiffe, welche meistens im Küstenhandel verkehren.

Im Bezirke Furness, nördlich der Morecambe-Bay, liegen die Orte:

Ulverston, Marktstädtchen, mit verschiedenen Industriezweigen, an einem für Schiffe von 400 Tons fahrbaren Kanal nach der Mündung des Leben. — Cartmel, 7 Meilen vom vorigen, zwischen steilen Bergen; in der Nachbarschaft Baumwollindustrie. — Broughton in Furness, am schiffbaren Duddon, in einem Bergwerksdistrikt.

Im Haupttheile der Grafschaft, südlich von Lancaster, befinden sich:

Preston, 85427 Einw., 210 Meilen von London, am schiffbaren Ribble, in einem reichgesponnenen Eisenbahnnetz und von etwa 120 Baumwollfabriken umgeben, hat auch Leinen-, Eisen- und Messingindustrie, Maschinenfabrikation, Gerberei und Seilerbahnen u. a. Die Stadt ist kleinen Seeschiffen zugänglich und besitzt deren selbst etwa hundert, vorzugsweise im Küstenhandel beschäftigt. —

Walton le Dale, 2 Meilen, und Kirkham, 6 Meilen von Preston, haben Baumwollindustrie. — Lytham, 12 Meilen, und Blackpool, 15 Meilen von Preston, sind Seebäder. — Fleetwood on Wyre, Marktstädtchen an der Mündung des Wyre, besitzt eine verhältnismäßig ausgedehnte Rhederei und treibt lebhaften Küstenhandel, hat Quais und Docks.

Blackburn, 76339 Einw., 213 Meilen von London, Eisenbahnnotenpunkt mit zahlreichen Baumwollfabriken.

Ober Darwen und Lower Darwen, 2 Orte, 4 Meilen südlich von Blackburn, mit Kohlengruben und Eisenwerken. — Oswaldtwistle, 13 M. von Blackburn, mit Baumwollindustrie. — Haslingden, Marktstädtchen, 7 Meilen von Blackburn, fabricirt Flanell, Seiden- und Baumwollwaaren, in der Nähe Kohlengruben. — Accrington, neueres Städtchen, 5 Meilen von Blackburn, mit etwa 20 Baumwollfabriken, Eisen- und Kohlengruben.

Burnley, 40858 Einw., 22 Meilen von Manchester, im schönen Thale des Burn, in neuerer Zeit stark wachsend, mit Woll- und Baumwollfabriken, Eisen- und Maschinenindustrie und Kohlengruben in der Nähe. — Im benachbarten Padiham sind gleichfalls Baumwollfabriken. — Colne, 7 Meilen von Burnley, hat bedeutende Industrie in Garn, Kattun und Mouslin de laine, in der Nähe Kohlengruben. — Clitheroe, 9 Meilen von Burnley, hat Baumwollindustrie; Todmorden. Baumwoll-, Seiden- und Worsted-Fabriken, Maschinenbau, Eisen- und Messingindustrie, chemische Industrie. — Bacup, 17199 Einw., 4 Meilen vom vorigen, hat Baumwoll-, Eisen- und Messingindustrie und Färberei. — Newchurch fabricirt Woll- und Baumwollwaaren.



Kochdale, 44559 Einw., nordöstlich von Manchester, am Koch, mit bedeutender Flanell-, Woll- und Kattunfabrikation, Hutfabrikation, Maschinenbau, Eisen- und Messingindustrie; bekannt durch die glänzende Entwicklung, welche das Associationswesen dort genommen hat (die „Pioniere von Kochdale“). In der Nähe Kohlenruben. — Große benachbarte Fabriksdörfer sind Pilkington und Ramsbottom. — Heywood, 2 Meilen von Kochdale, fabricirt Baumwollwaaren und Maschinen. — Walmersley, 3 Meilen von Bury, Fabrikstädtchen mit Baumwoll- und chemischer Industrie. — Middleton, 4 Meilen von Kochdale, Fabrikstädtchen, hat Baumwoll- und Seidenfabriken und Färberei.

Oldham, 82629 Einw., 6 Meilen von Manchester, hat bedeutende Fabriken für Baumwoll-, Seiden- und Wollwaaren mit über 100 Dampfmaschinen, fabricirt auch Maschinen, Eisen- und Messingwaaren, Hüte, Leder, Seilerwaaren, Lampendochte u. a.

Manchester, mit dem gegenüberliegenden Salford zusammen eine Stadt bildend, 475990 Einw., 188 Meilen von London, eine der merkwürdigsten Städte der Erde. Sie liegt in einer großen Ebene und ist  $3\frac{1}{2}$  Meilen lang und  $2\frac{1}{2}$  Meilen breit bei einem Umfang von 10 Meilen. Um den älteren Stadttheil haben sich eine Reihe von hübschen Vorstädten gelagert mit zahlreichen Gärten und zum Theil prächtigen Waarenhäusern. Die Stadt hat vier öffentliche Parks, aber nur wenig öffentliche Gebäude. Der für Flußbarken noch zugängliche Irwell, ein Nebenfluß des Mersey, durchströmt in stark gewundenem Laufe den westlichen Theil der Stadt. Diese wird von mehreren Eisenbahnlinien durchschnitten. Im Südosten der Stadt liegt der Bahnhof von Ardwick Junction; hier vereinigen sich eine Linie der London and North Western und eine der Manchester, Sheffield and Lincolnshire. Von dieser Station läuft eine Hauptlinie nach Westen, nimmt eine von Norden her kommende Verbindungsbahn auf und theilt sich dann in zwei Aeste, von welchen der nördlichere in das Innere der Stadt führt und im London-Road-Bahnhof endet, während der südlichere quer durch Manchester läuft, inmitten der Stadt die Oxford-Street-Station durchläuft und sich im Südosten wieder verzweigt. Hier geht ein Ast nach Altringham in südwestlicher Richtung ab, ein anderer setzt sich fort nach Westen zum Bahnhof von Ordsall Lane. Dieser nimmt noch auf von Osten her eine kurze dem Güterverkehr gewidmete Linie, sodann eine Linie der Lancashire and Yorkshire und sendet eine ungemein frequente Linie der London and North Western nach Liverpool. Im Nordosten der Stadt vereinigen sich bei Miles Platting Junction die von Osten kommenden Linien der genannten zwei Gesellschaften, schicken einen Ast nach der Endstation von Oldham Road in die Stadt und einen anderen quer durch dieselbe nach Salford-Station. Hier zweigt die oben erwähnte Linie nach Ordsall Lane ab und die Hauptlinie verläßt Manchester in der Richtung auf Preston.

Eine ältere und wichtige Verkehrsstraße für Manchester ist auch noch der von Liverpool kommende Bridgewater-Kanal.

Manchester hat eine Reihe großartiger öffentlicher Bauten und Anstalten, Schulen, Bibliotheken und andere Bildungsanstalten, Stiftungen und dergl. Dem Handel insbesondere dienen eine großartige Börse, eine große Kornbörse, 12 Markthallen, eine Anzahl von Banken u. a. Die Eigenart der Stadt

aber liegt in ihrer ungeheuren Arbeitshätigkeit auf industriellem Gebiet. Im Jahre 1860 gab es in Manchester allein 95 Baumwollfabriken, 63 Maschinenfabriken, 60 Sägemühlen, 48 Gießereien, 37 Färbereien, 16 kleine Stahlwarenfabriken, 15 Kornmühlen, 13 Seidenfabriken, 5 Bleifabriken, 5 Rattunfabriken, 3 Papiermühlen, 2 Worsted-Fabriken, 10 Hutfabriken und 11281 Werkstätten verschiedener Art, ferner 1758 Waarenhäuser, 7833 Läden, 193 Brauereien und Brennerien und 151 Schlachthäuser.

Den Kern der riesenhaften Thätigkeit von Manchester bildet die Baumwollindustrie. Manchester ist fast eine einzige, rastlos schwirrende, mit zahllosen Spindeln und Schiffen spinnende und webende Werkstatt der Textilindustrie. Und nicht die Stadt allein. In einem Umkreise von 12 Meilen um das Börsegebäude von Manchester liegen 280 Städte und Dörfer, die alle mit der Baumwollindustrie in Verbindung stehen. Hier ist in der That der Rattum Beherrscher aller Interessen. Eine Reihe sinnreicher Erfindungen sind von hier ausgegangen; tausendfingerig arbeitet die Maschine in betäubender Hast, selbst das Füttern des Ofens mit Kohlen hat sie übernommen und schüttet ununterbrochen einen Hagel von Kohlenstückchen in den Heizraum. Eine einzige Fabrik, die von Drell, liefert schon täglich 1300 Stück Kaliko, indem sie die menschliche Arbeitskraft durch Maschinen auf das Zweihundertfache steigert.

Alhton under Vine, 37398 Einw., hübsche Stadt am Tame, 5 Meilen östlich von Manchester, Eisenbahnnotenpunkt, hat in den Dörfern Moxley, Lees, Hooley Hill und Fairfield industrielle Vorstädte mit etwa 36 Baumwollfabriken, dazu Färbereien, Bleichen, Rattundruckerei, Eisen- und Messinggießereien, Ziegelbrennerei und Korbflechterei; in der Nähe sind Kohlengruben.

Gorton, 3 Meilen von Manchester, hat Gemische Fabriken, Baumwollindustrie, Stärke- und Hutfabrikation. — Streteford, Städtchen, 4 Meilen von Manchester, am Mersey; viele Schweine werden daselbst aus Irland importirt und geschlachtet. — Eccles, 4 Meilen westlich von Manchester, mit Baumwollindustrie. — Barton upon Irwell, lebhaftes Fabrikstädtchen, 6 Meilen westlich von Manchester, am Bridgewater-Kanal, der hier auf steinerne Aquädukt über den Irwell geleitet ist. — Worsley, Fabrikdorf, mit Kohlengruben, 6 Meilen von Manchester.

Bolton le Moors, 82853 Einw., 11 Meilen nordwestlich von Manchester, am Croach, gut gebaut, in ausgedehnter Moorlandschaft, mit sehr großartiger Baumwollindustrie (auch Bleicherei und Rattundruck) und namhafter Maschinenfabrikation und Eisengießerei. In der nächsten Umgebung finden sich noch, gleichfalls als Sitze der Baumwollindustrie: Kersley, Radcliffe und Tildesley; letztere beiden mit Kohlengruben. — Leigh, Marktstädtchen 7 Meilen südwestlich von Bolton, fabricirt Baumwollwaaren und Leim; in der Umgebung Kohlengruben und Käsefabrikation.

Wigan, 39110 Einw., 8 Meilen westlich von Bolton, am Douglas, fabricirt Baumwollwaaren, Eisen- und Messinggußwaaren, Gemische Produkte und Schneidwerkzeuge. — Die Nachbardörfer Ince, Haigh, Blackrod und Horwich haben Steinkohlengruben und theilweise auch Baumwollindustrie.

Chorley, 16864 Einw., Marktstädtchen, 7 Meilen nördlich von Wigan, mit lebhafter Baumwollindustrie und Kohlengruben. — Upholland, altes Dorf, 4 Meilen nördlich von Wigan, mit Kohlengruben. — Ormskirk, Marktstädtchen, 10 Meilen von Wigan, fabricirt Seidenwaaren, Seilerwaaren und Lebtuchen; — Rainford, 6 Meilen von Wigan, Tabakspfeifen und Schmelzriegel. — Hindley, Fabrikstädtchen, 2 Meilen von Wigan, hat Baumwollindustrie und Kohlengruben; — Atherton, 3 Meilen von Wigan, Baumwoll- und Maschinenfabrikation. — Ashton in Mackerfield (Ashton le Willows) fabricirt Eisenwaaren und hat Kohlengruben. — Newton in Mackerfield, Marktstädtchen, 5 Meilen von Wigan, fabricirt Baumwoll- und Eisengußwaaren, Glas u. a.

Warrington, 32144 Einw., 10 Meilen südlich von Wigan, am Mersey, altes Städtchen mit Baumwoll-, Glas- und Maschinenindustrie, fabricirt auch Seife, Werkzeug, Leim, Papier, baut eiserne Dampfboote. — St. Helens, schlecht gebautes Städtchen, 7 Meilen südwestlich von Wigan, mit bedeutender Glasindustrie, fabricirt auch Kupferschmiedwaaren, chemische Produkte, Eisenguß- und Thonwaaren, Leder und Seilerwaaren. — Prescott, 7 Meilen östlich von Liverpool, Marktstädtchen, fabricirt Thonwaaren, Feilen und Maschinenteile, Uhren. — Farnworth, 12 Meilen östlich von Liverpool, fabricirt eiserne Werkzeuge, Feilen, Uhren und Segeltuch.

Liverpool, 493405 Einw., 201 Meilen von London, am Ausfluß des Mersey in die irische See, nebst London der erste Seehafen der Welt und eine der großartigsten Werkstätten des modernen Welt Handels. Die Stadt liegt am Fuße eines Sandsteinhügels, hart am Flusse, welcher hier eine Viertelmeile breit ist, oberhalb der Stadt sich jedoch erweitert. Die Gliederung der Stadt wird hauptsächlich bestimmt durch den Fluß und die Docks, sowie durch die Eisenbahnlinien und ihre Bahnhöfe. Am nordwestlichen Ende der Stadt, dem Meere zunächst, liegt das Canada-Dock, dann folgen südlicher: Huskisson-, Sandon-, Billington-, Brumley Moore- und Nelson-Dock. Hinter letzterem, etwas landeinwärts, liegt der Bahnhof der East-Lancashire-Bahn, die mit der Lancashire and Yorkshire kreuzt. Am Flusse folgen weiter Salisbury- und Collingswood-Dock, Graving-Dock und das Clarence-Halbtide-Bassin, unmittelbar in Verbindung stehend mit einer Bahnlinie, welche in Tunnels unter den Häusern fort in südöstlicher Richtung nach dem Bahnhofe von Edge Hill läuft, um sich daselbst mit anderen Linien zu vereinigen. Südlich vom genannten Bassin folgen: Trafalgar-, Victoria- und Waterloo-Dock, Princes-Bassin, Princes-Dock und St. Georges-Dock. Hinter diesem zieht sich die Lythburn-Strasse stadteinwärts, in welcher sich einer der großartigsten Bahnhöfe befindet, nämlich jener der Lancashire and Yorkshire-Bahn, deren Linie auf einem Viadukt über den Häusern der Stadt hinweg nach Norden läuft. Gleichfalls hinter dem genannten Bassin mündet Dale Street, mit London Road eine Hauptverkehrsader der Stadt. Am Flusse folgen dann südlicher das St. Georges-Dock und das Canning-Dock, hinter welchem auf einem Platze das Zollhaus steht, zu welchem strahlenförmig eine Reihe sehr frequenter Straßen führen. Noch weiter nach dem Inneren der Stadt zu liegen die Central-Station (an Hanor-Street), von welcher aus die Garston-Bahnlinie nach Süden läuft, und die Lime-Station (an London-Road), von der die Liverpool and Manchester-

Bahn ausgeht. Am Flusse folgen südlich vom Canning-Dock noch: Salthouse- und Dukes-Dock, Tobacco-Warsh, Kings-Dock und Basin und Queens-Dock (sehr groß). Hinter Kings-Dock mündet eine Bahnlinie, die ostwärts nach Edge-Hill führt. Die südlichsten Docks endlich sind: das Brunswid-Basin und Brunswid-Dock (hinter demselben der Bahnhof der Serfson-Bahn), sehr ausgedehnt, die Graving-Docks und die Harrington-Docks. Die ganze Länge der gesammten Docks beträgt  $4\frac{1}{2}$  Meilen; an ihnen concentrirt sich das Geschäftsleben der Stadt; die elegantesten Stadttheile dagegen sind im Süden und im Osten. Südlich liegt die Vorstadt Toxteth, östlich Edgehill und Everton, nördlich Kirkdale. Der schon erwähnte Bahnhof von Edge Hill liegt im Osten der Stadt und vereinigt in sich drei aus der Stadt kommende Linien, sowie drei, welche von außen her kommend sich da treffen. Die Stadt besitzt zahlreiche öffentliche Bauwerke, über 100 größere kirchliche Gebäude, ferner viele Schulen, Stiftungen, Spitäler und Vergnügungsorte.

Die Industrie der Stadt liefert Dampfmaschinen, Uhren, Eisenwaaren, Segeltuch, Chemikalien, Glas, Seilerwaaren, Zucker u. s. f.; vor allem ist der Schiffbau (eiserne Dampfer) glänzend entwickelt; große Werften sind dafür vorhanden.

Leben und Reichthum aber verdankt Liverpool seinem überaus großartigen Handel und der Seefahrt. Die Stadt ist die einzige, die in Bezug auf Großartigkeit des Handels mit London rivalisiren kann, ja letzteres in mancher Hinsicht übertrifft. Sie hat auch ihren glänzenden Aufschwung theilweise auf Kosten Londons, namentlich aber Britols genommen, unterstützt durch die gewaltige Industrie von Lancashire, Yorkshire u. s. f.

Denn Liverpool hat vor London den großen Vorzug voraus, daß es der irischen See, also dem atlantischen Ocean, zugekehrt und deshalb für den Handelsverkehr auf dem Weltmeere günstiger situiert ist, als London. Es concentrirt sich deshalb in Liverpool ein großer Theil des Handels mit überseeischen Waaren. Vier Fünftel des englischen Handels mit den Vereinigten Staaten gehen über Liverpool; großartig ist auch der Verkehr mit Südamerika, Westindien, Ostindien und China. Die Exporte betragen u. A. im Jahre 1871 einen Werth von 106 Mill. Pfd. St.; dieselben umfassen hauptsächlich Baumwollstoffe und Garne, Woll-, Leinen- und Seidenwaaren, Produkte der britischen Metallindustrie, Salz, Kohlen und Thonwaaren. Die Einfuhr bringt vor Allem Baumwolle für die britische Industrie; Liverpool ist der größte Baumwollmarkt der Erde und hat in manchen Jahren schon über 800000 Ballen Baumwolle empfangen; obwohl auch Wolle, Tabak, Kaffee, Rohzucker, Thee, Spirituosen und Wein, Weizen und Mehl wichtige Einfuhrgegenstände bilden. Der Tonnengehalt der 1871 eingelaufenen Schiffe betrug  $6\frac{1}{2}$  Millionen Tons.

Die Rhederei von Liverpool ist die erste der Welt, großartiger, als die Londoner. Die Stadt besaß 1861 2451 Seeschiffe (worunter 223 Dampfer) mit über 1 Million Tons; seitdem hat sich die Zahl der Dampfer noch vermehrt.

Liverpool ist auch der größte Auswandererhafen in Großbritannien; in manchen Jahren sind von da über 200000 Menschen ausgewandert.

Bei seiner dem atlantischen Ocean zugekehrten Lage ist Liverpool auch

für den transoceanischen Personen- und Postdampferverkehr günstiger situiert als London und hat letzterem in dieser Hinsicht bei Weitem den Rang abgelaufen.

Mit Ausnahme der Nord- und Ostseehäfen, deren Verkehr nach England begreiflicherweise auf London und Hull angewiesen ist, gibt es keinen nennenswerthen Hafen der Welt, der nicht mit Liverpool in Dampferverbindung gebracht wäre. Nach den westfranzösischen und spanischen Häfen und dem mittelländischen Meere reichen diese Verbindungen wie nach der afrikanischen Westküste, nach Ostindien, China, Japan, Australien, Mauritius und Réunion, nach Canada, den Vereinigten Staaten, Westindien und Centralamerika, nach der Ost- und Westküste von Südamerika, endlich über Panama bis in den stillen Ocean, also rund um die Welt.

Die hervorragendsten Dampfschiffahrtsunternehmungen der Welt haben hier ihren Hauptsitz oder doch ihre Agenturen. So namentlich die altberühmte Cunard-Linie, die „Liverpool Brazil and River Plate-Steamer“, die Allan-Linie, die „Westindia and Pacific Steam Ship Company“, die Anter-Linie, die Linie von James Ross & Comp., die „National-Linie“, die „Bombay and Bengal Steam Ship Company“, die „Burns & Mac Ivors Steamers“, die „Liverpool and Northern Brazil Steamers“, die „Afrikan Steam Ship Company“, die „British and Afrikan Steam Navigation Company“, die „Mississippi and Dominion Line“, die Inman-Linie und die „White Star Line“ (beide nach New-York), die „Amerikan Line of Mail Steamers“.

Unter den dem Handel und Verkehr dienenden Anstalten sind die großartigen Docks bereits erwähnt worden. Das größte darunter ist Hustiffson-Dock; Rings Dock neben den Tabakmagazinen nimmt alle Schiffe mit Tabak auf; Queens- und Brunswick-Dock die Schiffe mit Holz; Canning Dock die Küstenfahrer, welche Getreide bringen und Colonialwaaren dafür fortnehmen u. s. f. So sind die Aufgaben der Docks specialisirt. Mit dem ersten Dockbau begann man im Jahre 1699, als Liverpool noch 6000 Einwohner zählte. Alle anderen Anstalten zur Hebung des Verkehrs sind musterhaft vertreten: Börse, Banken (u. a. eine Filiale der Londoner), Markthallen (namentlich die colossale von St. Johns), Assuranzgesellschaften u. s. f.

Dem Binnenlande gegenüber erscheint Liverpool als der Seehafen des ganzen industriereichen Bezirks von Lancashire, mit welchem es in der regsten Eisenbahn- und Kanalverbindung steht. Hauptkanalverbindungen sind namentlich die nach Manchester und Leeds, nach Birmingham und nach dem Trent-Flusse.

Garston, Städtchen am Mersey, 4 Meilen stromaufwärts von Liverpool, mit diesem durch eine Bahnlinie verbunden. — Im Norden von Liverpool, an der Küste, befinden sich einige Seebäder: Seeforth, 3 Meilen, Waterloo, 5 Meilen, Cressby, 11 Meilen, und Formby, 11 Meilen von Liverpool. — Southport, 18086 Einw., ist ein sehr rasch aufblühender Seeplatz an der Mündung des Ribble.

### 37. Yorkshire.

5983 sq. m. und 2.436355 Einw.; grenzt südlich an Cheshire, Derby, Nottingham und Lincoln, östlich an die Nordsee, nördlich an Durham, westlich



an Westmoreland und Lancashire und wird eingetheilt in das Stadtgebiet von York und drei sogen. Ridings (North-, East- und West-Riding). Die Oberfläche ist ziemlich mannigfach gestaltet. Die Küste an der Nordsee ist von der Humber-Mündung bei Spurn Head flach bis zum Flamborough Head und enthält dieser südlichste Theil des Küstenlandes sehr fruchtbare Marschlandschaften (Holderneß). Nördlich vom Flamborough Head aber wird die Küste steil. Der östliche und westliche Theil von York enthält Hügellandschaften, die durch das fruchtbare, 60 Meilen lange Thal des Ouze getrennt sind. Die östliche Hälfte dieser Hügellandschaften zerfällt wieder in zwei Theile, einen nördlichen: die Epton Moors (York Moors), ein steriler Gebirgsstrich bis zu 1498 Fuß ansteigend, und einen südlichen: die Wolds, mit ausgedehnten Weiden. Diese nördlichen und südlichen Erhebungen sind durch das Thal des Derwent-Flusses getrennt. Die Erhebungen westlich vom Ouze-Thal dagegen gehören zum Penninischen Gebirgszug und erheben sich im Nordwesten der Grafschaft über 2300 Fuß, weiter südlich nehmen sie ab.

Ackerbau und Viehzucht sind in der Grafschaft sehr ergiebig, wenn auch vorzugsweise in den Niederungen; der Bergbau liefert eine ansehnliche Ausbeute an Kohlen, Eisen, Blei, Silber und Thon; die Industrie zählt über 1800 Fabriken, darunter etwa die Hälfte für Wollwaaren, ein großer Theil für Wollstückenwaaren, ein kleinerer für Baumwollwaaren; auch die Flachs- und Seidenindustrie sind vertreten; endlich in ganz hervorragender Weise die Fabrication von Eisen- und Stahlwaaren.

An Verkehrsmitteln besitzt die Grafschaft die Flüsse Humber (Ouze), Derwent, Ayr, Don und Tees; ferner mehrere Kanäle, unter welchen der Liverpool and Leeds-Kanal besondere Erwähnung verdient; endlich die Verzweigungen der Great Northern-, der Midland-, der Lancashire and Yorkshire-, der Manchester, Sheffield and Lincolnshire-Bahn.

York, 43796 Einw., 191 Meilen nördlich von London, alte Stadt in flacher Gegend, am Ouse, Seeschiffen von 110 Tons noch zugänglich, Centrum von sechs Eisenbahnlinien, mit manchen alterthümlichen Bauten, vielen öffentlichen Anstalten für Wohlthätigkeit und Bildung; hatte im Mittelalter mehr Industrie als jetzt. Die Stadt erzeugt noch Stiefel, Kämmen, Conditoreiwaaren, Leinwand, Körbe, Messingwaaren, Luxus- und Eisenbahnwagen, Glaswaaren, Maschinen, Orgeln, Handschuhe, Seife, Regenschirme, Leber, Uhren u. A. —

Im North Riding befinden sich:

North Allerton, Marktstädtchen, 33 M. nordwestlich von York, Eisenbahnnotenpunkt; fabricirt Mehl und Malz, Leinwand, Leber u. a. — Thirsk, Marktstädtchen, 8 Meilen südöstlich vom vorigen, mit Sackleinwand- und Lederindustrie. — Easingwold, Marktstädtchen, 18 M. südöstlich von North Allerton, in einem landwirthschaftlich sehr ergiebigen Bezirk, mit Eisen- und Messinggießerei, Gerberei und Seilerei. — Bedale, Marktstädtchen, 7 Meilen südwestlich von North Allerton, treibt Pferdezuucht. — Richmond, Städtchen am Swale, 14 Meilen nordwestlich von North Allerton, hat Eisen- und Messinggießerei, Seilerbahnen, Gerberei u. a. — Keeth, Marktstädtchen am Swale, 8 Meilen vom vorigen, mit Bleigruben. — Leyburn, 7 Meilen von Richmond, mit Blei- und Kohlengruben. — Middleham, Marktstädtchen,

2 Meilen vom vorigen, treibt Viehhandel. — *Ascrigg*, Marktstädtchen, am Ure, 18 Meilen von Richmond; fabricirt Strumpf- und Worsted-Waaren und Teppiche. — *Hoves*, Marktstädtchen, am Ure, 6 Meilen vom vorigen, mit Nagelschmieden, Färberei und Holzschuhfabrikation. — *Stokesley*, Marktstädtchen, am Teaven, in der fruchtbaren Landschaft Cleveland, mit Leinwandindustrie. — *Yarm*, am Tees, 7 Meilen vom vorigen, treibt Salmenfang. — *Middlesborough*, Städtchen an der Mündung des Tees, hat einen Seehafen mit Docks; Eisengießerei, Schiffswerfte; fabricirt Segeltuch, Seilerwaaren, Thonwaaren und treibt Kohlenhandel. — *Whitby*, Marktstädtchen, 44 Meilen von York, an der Mündung des Esk in die Nordsee. Romantische Felshöhen zieren das Städtchen. Der Esk bildet den Hafen, der durch zwei Dämme geschützt und mit Docks versehen ist. Whitby hat gegen 450 Seeschiffe und treibt vorzugsweise Küstenhandel. In der Nähe große Maunwerke. — *Scarborough*, Seestädtchen an einer felsumkränzten Bay; der Hafen ist durch Dämme geschützt und durch Batterien verteidigt. Die Stadt besitzt gegen 230 Seeschiffe, zumeist im Küstenhandel beschäftigt; sie treibt Schiffbau und Häringfang und fabricirt Segeltuch und Seilerwaaren. — *Malton*, am schiffbaren Derwent, 18 Meilen von York; treibt Kornhandel und hat überhaupt bedeutenden Verkehr. — *Pickering*, Marktstädtchen, 8 Meilen vom vorigen, fabricirt Besen. — *Kirkby Moorside*, Marktstädtchen, 10 Meilen von Malton, im tiefen Thal des Dove, mit Kohlenruben.

Im East Riding liegen:

*Beverley*, 28 Meilen östlich von York, hübsches Städtchen; fabricirt Farben und Adergeräth und treibt Pferdehandel.

*Hull* (*Kingston upon Hull*) 121892 Einw., an der Mündung des Hull in den hier zwei Meilen breiten Humber gelegen. Die Gegend ist flach und niedrig und liegt während der Flutzeit theilweise unter dem Meerespiegel, so daß sie durch Dämme geschützt werden mußte. Der ältere Stadttheil liegt westlich von der Mündung des Humber, umgeben von Docks (altes Dock, Junction-, Eisenbahn- und Humber-Dock); außerhalb dieser Docks liegt der neuere Stadttheil, östlich von Hull die Citadelle mit den Victoria-Docks. Hull ist einer der thätigsten britischen Seeplätze. Es hat Flachindustrie und Seilerbahnen, fabricirt Dampfmaschinen und Baumwollwaaren, Ketten und Anker, Zucker und Thonwaaren; auch zahlreiche Mühlen, chemische Fabriken und Gerbereien sind vorhanden. Weit wichtiger aber ist der Handel, welcher unterstützt durch etwa 580 eigene Schiffe, jetzt hauptsächlich nach den Nordsee- und Ostseeländern getrieben wird (nach Deutschland, Rußland, Scandinavien und den Niederlanden). Unter den Ausfuhrgegenständen sind Baumwollwaaren, Wollwaaren, Roh- und Gußeisen, Maschinen, Stahl- und Eisenwaaren am wichtigsten; unter den Einfuhrwaaren Wolle und Flach. Direkte Dampfschiffsverbindungen laufen nach allen wichtigeren Häfen der Nord- und Ostsee. Der Schiffbau ist sehr ansehnlich; die Zahl der Wallfischfahrer (nach Grönland) ist zurückgegangen.

*Paul* (*Paghill*) und *Withernsea* sind zwei kleine Seehäfen östlich von Hull. — *Great Driffeld*, hübsches Marktstädtchen, 12 Meilen nördlich von Beverley, durch einen Kanal mit Hull verbunden; fabricirt Baumwoll- und Seidenwaaren u. a. und treibt Kornhandel. — *Bridlington*,

Marktstädtchen, 20 Meilen nordöstlich von Beverley; treibt Seidenfabrikation und Getreidehandel; eine Meile weiter östlich an der Küste liegt der Hafen Bridlington Quay. — Howden, Marktstädtchen, 20 Meilen südöstlich von York, fabricirt Sackleinwand, Hüte u. a. und hat im Oktober großen Pferdemarkt. —

Im West Riding befinden sich:

Wakefield, 28069 Einw., 27 Meilen südwestlich von York, wichtig als Eisenbahnnotenpunkt, altes Städtchen am Calder, Schiffen von 100 Tons zugänglich; fabricirt Tuch und Garn, Eisengußwaaren, Vitriol, Seilerwaaren; hat Schiffbau und sehr ausgebreiteten Handel mit Getreide, Vieh und Wolle. — Osset, Fabrikstädtchen, 4 Meilen vom vorigen, erzeugt Woll- und Worstedwaaren. — Dewsbury, Städtchen am Calder, 5 Meilen von Wakefield, fabricirt Tuch und Teppiche, hat Wollkämmerei, Garnspinnerei, Eisengießerei, Gerberei, Nagelschmieden u. a. — Thornhill, Städtchen am Calder, 2 Meilen vom vorigen; in der Nähe chemische Fabrik, Flaschen- und Eisenwaarenfabrikation. — Mirfield, Städtchen, 3 Meilen von Dewsbury, treibt Wollindustrie; Hedmondwiche, ebenfalls 3 Meilen von Dewsbury, Koller-, Tuch- und Teppichfabrikation und Garnspinnerei. — Batley, 20871 Einw., 2 Meilen von Dewsbury, hat Wollindustrie.

Leeds, 259212 Einw., 205 Meilen nördlich von London, Eisenbahncentrum, an beiden Ufern des Aire-Flusses, durch Kanäle mit dem Mersey und dem Humber verbunden. Die Stadt ist der Hauptsitz der britischen Tuch- und Wollenstoff-Industrie, welche auch die ganze Umgebung beherrscht. Neben der Wollen- und Worstedfabrikation ist die Färberei, die Flachsendustrie, die Shoddy-Fabrikation, Gerberei, Eisen-Industrie und Maschinenbau, Seiden-, Thon-, Glas- und chemische Industrie gleichfalls vertreten. Die reichen Fabrikanten von Leeds haben viele Landitze in dem 2½ Meilen entfernten Chapel Allerton. — Industrielle Nachbarorte von Leeds sind (mit den oben erwähnten Industriezweigen): Headingley, Kirkstall, Herskforth, Calverley, Bramley, Morley, Drighlington.

Bradford, 145830 Einw., 34 Meilen südwestlich von York, hübsche Stadt, erst im Laufe des Jahrhunderts aus einem kleinen Landstädtchen rasch herangewachsen, ist neben Leeds ein Hauptplatz der Wollindustrie. In der Nähe sind Eisenwerke und Kohlengruben.

North Bierley, großes Industriedorf, 2 Meilen von Bradford, mit Wollfabrikation, Eisenwerken und Bergbau. — Gomersall, 3 Meilen von Bradford, großes Industriedorf mit Tuch- und Worstedindustrie. — Idle, 3 Meilen von Bradford, treibt dieselben Industrien, auch Korbflechterei. — Shipley, 3 Meilen von Bradford, hat Wollindustrie, Maschinen- und Eisenbahnwagenbau. In der Nachbarschaft liegt Saltaire, eine der größten Fabriken der Welt für Woll- und Alpacagewebe. — Thornton, 4 Meilen von Bradford, treibt Worstedindustrie, Garnspinnerei und fabricirt Weber-schiffchen.

Halifax, 65510 Einw., 43 Meilen südwestlich von York, am Hebble-Fluß, nächst Leeds und Bradford der wichtigste Platz der Woll- und Worstedindustrie; fabricirt auch gemischte und Baumwollzeuge, Papier und Spielarten; in der Umgegend Kohlengruben.



Oram, 2 Meilen, Elland, 4 Meilen, Brighouse, 4 Meilen, Rastrick, 5 Meilen, Sowerby Town und Sowerby Bridge, 4 Meilen, Cleckheaton, 7 Meilen, und Heptonstall, 8 Meilen von Halifax, gehören sämmtlich zum Wollindustriebezirke und fabriciren theilweise auch Eisenwaaren, Mechanismen und Werkzeuge für die Wollindustrie.

Huddersfield, 70253 Einw., 35 Meilen südwestlich von York, am Colne, durch Kanäle mit dem Calder und mit Staleybridge verbunden, ebenfalls ein Hauptfih der Wollindustrie (Tuch, Sarfche, Shawls u. a.); fabricirt auch gemischte Stoffe, Leinen- und Seidenwaaren. — Almondbury, 2 Meilen von Huddersfield, mit Seiden- und Baumwollenindustrie. — Hopley, 3 Meilen von Huddersfield, hat Wollindustrie, Färberei, Maschinenbau und Kohlengruben. — Wooldale, 5 Meilen von Huddersfield, mit Wollindustrie und Kohlengruben. — Holmfirth, Marktstädtchen, 7 Meilen von Huddersfield, fabricirt Wollwaaren, Hüte, Maschinen. — Marsden, Industriedorf, 7 Meilen von Huddersfield, erzeugt Wollwaaren, Seide und Dampfmaschinen. — Saddleworth with Quid, großes Industriedorf, 10 M. von Huddersfield, hat Baumwoll- und Tuchindustrie und Kohlengruben.

Barnsley, 23021 Einw., 39 Meilen südwestlich von York, Centrum eines Bergbaudistrikts; fabricirt Leinen- und Baumwollstoffe (Union cloth), Flachsgarn, Draht, Glas; hat auch Eisengießerei und Bleicherei. Eisenbahnknotenpunkt. — Worsborough, 3 Meilen vom vorigen, mit Eisengießerei, Glashütten, Papiermühlen und Kohlengruben. — Nether Heyland, Industriedorf, 4 Meilen von Barnsley, mit großartigen Eisenwerken für Maschinen- und Eisenbrückenbau. — Silkstone, 3 Meilen von Barnsley, mit berühmten Kohlengruben. — Wortley, großes Industriedorf, 6 Meilen von Barnsley, fabricirt Tuch, Thonwaaren und Alaun.

Sheffield, 239946 Einwohner, 177 Meilen nordwestlich von London, Eisenbahnzentrum, in der Landschaft Hallamshire am Don-Flüßchen gelegen (schiffbar), in der Nähe ergiebiger Eisen- und Kohlengruben. Die Stadt war schon im 13. Jahrhundert wegen ihrer Messerwaaren berühmt und ist jetzt der erste Platz der Erde für Schneidewerkzeuge (Cutlery), als: Messer, Scheeren, Gabeln, auch Sägen, Sensen, Handwerkzeug. Die Stahlproduktion von Sheffield ist kaum irgendwo in England übertroffen. Aber auch plattirte Waaren, Nickelsilberwaaren, Messingwaaren, optische Instrumente (Theaterperspective), Knöpfe, Dampfmaschinen, Eisengußwaaren zc. werden fabricirt.

Die Messerwaarenindustrie ist auch vertreten in den Nachbarorten Wadsworth, Bradfield und Ecclesfield, 4, 7 und 5 Meilen von Sheffield. — Rotherham, Marktstädtchen, 6 Meilen von Sheffield, am Don, in der Nähe von Kohlen- und Eisengruben; hat Eisen- und Messinggießereien, Glashütten und fabricirt auch Stärke, Seife, Naphtha. — Rawmarsh, 8 Meilen von Sheffield, mit Eisengruben; fabricirt Stahl- und Thonwaaren. — Swinton, 11 Meilen nordöstlich von Sheffield, mit Kohlengruben; hat ansehnliche Porzellanfabrikation und Eisenwerke. — Mexborough, 12 Meilen nordöstlich von Sheffield, hat große Eisengießerei und fabricirt Maschinen, Glas, Flaschen und Porzellan.

Doncaster, 18768 Einw., 37 Meilen südwestlich von York, Centrum von 7 Bahnlunien, am Don, fabricirt Eisen- und Messingwaaren, Leinwand,

Garn, Seilerwaaren und Adergeräth; treibt bedeutenden Pferdehandel und hat bekannte Pferdeennen. — *Bawtry*, Marktstädtchen, am schiffbaren *Tide*, 8 Meilen von *Doncaster*, treibt Kornhandel. — *Thorne*, Marktstädtchen, am *Don*, 9 Meilen von *Doncaster*, hat Schiffswerfte, treibt großen Holzhandel und steht in Dampferverbindung mit *Hull*. — *Pontefract*, 24 Meilen südwestlich von *York*, am Zusammenfluß von *Calder* und *Aire*, hat Eisen- und Messinggießerei und Hutfabrikation; in der Nachbarschaft ausgedehnter Gemüsebau und Baumzucht; Steintohlengruben. — *Caslesford*, am *Aire*, 3 Meilen vom vorigen, mit Kohlengruben, Löperei und Glashütten. — *Knottingley*, am *Aire*, 2 $\frac{1}{2}$  Meilen von *Pontefract*, fabricirt Thonwaaren und baut Boote. — *Selby*, Marktstädtchen, am *Duse*, Schiffen von 200 Tons zugänglich, mit Eisen- und Messinggießerei, Schiffbau, Seilerbahnen und Segeltuchfabrikation. — *Goole*, Marktstädtchen am *Duse*, 7 Meilen oberhalb dessen Mündung in den *Humber*, hat große Docks für Segel- und Dampfschiffe und Barken; Schiffbau, Eisengießerei; fabricirt Segeltuch und Adergeräth. Die Stadt hat ungefähr 550 Schiffe und treibt namhaften Verkehr im Küstenhandel und mit dem Auslande. — *Rnaresborough*, 18 Meilen nordwestlich von *York*, am schiffbaren *Ridd*, fabricirt Leinwand und Woldecken. — *Harrowgate*, vielbesuchter Badeort, 2 Meilen vom vorigen. — *Pateley Bridge*, Marktstädtchen am *Ribel*, mit Weigruben. — *Ripon*, Städtchen am schiffbaren *Duse*, mit Eisen- und Messinggießerei, fabricirt auch Firniß. — *Boroughbridge*, Marktstädtchen am schiffbaren *Ure*, mit ausgedehntem Landesproduktenhandel.

*Reighley*, 19775 Einw., im tiefen Thale am *Aire*, fabricirt Worsted- und Baumwollwaaren, Papier; Eisengießerei. — *Skipton* in *Craven*, altes Marktstädtchen am *Aire*, 7 Meilen vom vorigen, hat Baumwollindustrie und Viehhandel. — *Haworth*, 4 Meilen von *Reighley*, hat Wollzeugfabrikation und Spinnerei. — *Wingley*, 4 Meilen von *Reighley*, zwischen *Aire* und dem *Veeds-Liverpool-Kanal*. — *Headon*, Fabrikdorf, 8 Meilen von *Reighley*. — *Otley*, Marktstädtchen, 9 Meilen von *Reighley*, am *Wharfe-Fluß*, fabricirt Worsted-Waaren und Papier. — *Settle*, Marktstädtchen am *Ribble*, von Bergen umgeben, fabricirt Baumwoll- und Seilerwaaren und Papier. — *Dent*, im nordwestlichen Theile der Grafschaft, mit Marmorbrüchen und Marmorfeleisereien; Holz- und Schuhwaarenindustrie.

### 38. Durham.

973 sq. m. und 685089 Einw.; grenzt südlich an *Yorkshire*, westlich an *Westmoreland* und *Cumberland*, nördlich und nordwestlich an *Northumberland*, östlich an die *Nordsee*. — Im westlichen Theile der Grafschaft erheben sich Ausläufer der *Penninischen Gebirge* bis zu 2196 Fuß, lahl, mit großen Torfmooren und Heiden, auf welchen zahlreiche Schafe weiden. Der südöstliche Theil der Grafschaft verflacht sich gegen *Yorkshire* zu. Bewässert wird die Grafschaft vom *Tyne*, *Derwent*, *Wear* und *Tees*. Haupterwerbszweig ist der Bergbau, getragen von dem alten und reichen Kohlenbecken von *Newcastle*, in welches sich *Durham* mit *Northumberland* theilt. Auch Eisen, Blei und Silber werden gewonnen. Die Industrie ist, mit Ausnahme der nautischen, nicht bedeutend.



Durham, 14406 Einw., 258 Meilen nördlich von London, am Wear-Fluß, Eisenbahnnotenpunkt, mit manchen alten Gebäuden und öffentlichen Anstalten; fabricirt Teppiche, Papier, Hüte, Leder, Eisen- und Messingwaaren, Senf und Bier; in der Nähe Kohlengruben.

Hetton le Hole, 6 Meilen nordöstlich von Durham, hat Kohlengruben; Birthley, 9 Meilen von Durham, Kohlengruben, Eisenwerke und eine Saline. — Chester le Street, 6 Meilen von Durham, mit Kohlengruben, fabricirt Eisen- und Messinggußwaaren, Dampfmaschinen, Ziegel und Papier. — Lunchefer, 8 Meilen von Durham, hat Kohlengruben; ebenso Wolvingham, 15 Meilen von Durham, wo auch Tuch, Eisengeräth und Schneidewerkzeuge fabricirt werden. — Stanhope, 21 Meilen westlich von Durham, hat Bleigruben. — Bishop Auckland, 10 Meilen von Durham, am Wear, hübsches Marktstädtchen. — Barnard Castle, Marktstädtchen am Tees, 26 Meilen südwestlich von Durham, Eisenbahnnoten, fabricirt Teppiche, Plaid's, Strümpfe und Hüte und treibt starken Getreidehandel.

Darlington, 27729 Einw., 16 Meilen südlich von Durham, Eisenbahnnotenpunkt, mit bedeutendem Verkehr und Industrie in Wollkammerei, Flachsweberei, optischen Gläsern, Eisen- und Messingwaaren. Die erste Locomotive fuhr zwischen Darlington und Stockton.

Stockton on Tees, 27738 Einw., 4 Meilen von der Mündung des Tees, 13 Meilen von Durham, hat Schiffswerfte, Segeltuch- und Seilerwaarenfabrikation, Eisen- und Messinggießerei. Die Stadt hat etwa 150 Seeschiffe und treibt sehr lebhaften Handel über See, namentlich Steinkohleexport. — Port Clarence, an der Mündung des Tees, exportirt auch Steinkohle. — Hartlepool, Seestädtchen, 20 Meilen südöstlich von Durham, auf einer Halbinsel gelegen, mit leicht zugänglichem Hafen. Große Docks mit Schiffswerften liegen an der Eisenbahnstation,  $\frac{1}{2}$  Meile von der Stadt. Diese beschäftigt sich mit Kohlenhandel und Fischerei und hat gegen 200 Schiffe. Etwa drei Vierteltheile der ausgeführten Kohlen gehen nach britischen Häfen, ein Vierteltheil nach dem Auslande.

Sunderland, 98242 Einw., Seestadt, 302 $\frac{1}{2}$  Meilen von London, an der Mündung des Wear. Der Hafen ist von langen Dämmen geschützt, die Docks neu und geräumig. Sunderland fabricirt Glas, Vitriol, Hüte, Thonwaaren, Eisen- und Messinggußwaaren und ist der erste Platz in Großbritannien für den Schiffbau; alles, was mit diesem in Verbindung steht, ist daselbst vertreten. Die Stadt besitzt selbst über 900 Seeschiffe und exportirt Schiffsausrüstungsgegenstände, Kalk, Marmor, Schleifseife und Kohlen. — Seaham, 5 Meilen von Sunderland, am Meere, exportirt Kohlen. — Houghton le Spring, 7 Meilen von Sunderland, hat Eisenwerke und Kohlengruben. — Ford und Hylton, Dörfer am Wear, 4 M. von Sunderland, mit Schiffbau, Thonwaaren- und Papierindustrie, Eisen gießerei. — Whitburn, kleiner Seehafen, 3 Meilen von Sunderland, hat Kohlengruben und treibt Fischfang.

South Shields, 45336 Einw., 300 Meilen von London, an der Mündung des Tyne, fabricirt Glas- und Thonwaaren, Soda und Alaun, Seilerwaaren; hat Schiffswerfte und nahezu 300 eigene Schiffe, welche Kohlen exportiren. Gegenüber (in Northumberland) liegen North Shields und Tyne-

mouth (i. d.). — Yarrow (Jarrow), mit 18179 Einw., 2 Meilen oberhalb South Shields, mit Schiffswerften, großen Docks; fabricirt Segeltuch, Papier und Laugensalz.

Gateshead, 48627 Einw., 14 Meilen von Durham, am Tyne, Newcastle gegenüber, mit Eisengießereien, Anker- und Ketten Schmieden, fabricirt auch Glas, Ziegel, Seilerwaaren, Seife, Chemikalien; hat Schiffswerfte; in der Nähe sind Kohlengruben. — Heworth, großes Industriedorf, 3 Meilen vom vorigen, fabricirt Farben, Laugensalz, Glas; hat Schiffswerfte und in der Nähe Kohlengruben. — Blaydon, 3 Meilen von Gateshead, am Tyne, fabricirt Thonwaaren, Glas, Bleiweiß, Kienruß und Dampfmaschinen. — Winlaton, Dorf, 5 Meilen von Gateshead, mit Eisenwerken. — Shotton Bridge, 11 Meilen von Gateshead, mit Eisenwerken, Mühlen und Thonpfeifenfabrikation.

### 39. Northumberland.

1052 sq. m. und 386646 Einw.; grenzt südlich an Durham, östlich an die Nordsee, nordwestlich an Schottland, westlich an Cumberland, ist meistens kahles Hügelland mit großen Mooren und dürrtügigem Haidegras. Reichere Weiden bieten die Cheviot-Hügel an der schottischen Grenze. Die Thäler sind fruchtbar. Hauptflüsse sind der Tyne (an der Südgrenze), Blyth, Coquet, Alne und Tweed. Die Viehzucht ist sehr ausgedehnt ( $\frac{1}{2}$  Million Schafe); der Ackerbau in den Thälern ergiebig; an den Küsten wird Fischfang getrieben; der größte Reichtum der Grafschaft liegt in ihrer großartigen Steinkohlenproduktion. Ausgedehnte Landstrecken sind mit Waldbäumen angepflanzt.

Newcastle upon Tyne, 128443 Einw., 303 Meilen von London, am linken Ufer des Tyne, 8 Meilen oberhalb dessen Mündung, gegenüber Gateshead, Eisenbahnnotenpunkt; besteht aus einem älteren, engen und schmutzigen, aber commercieell sehr lebhaften, und aus einem neueren, schön gebauten und geräumigen Stadttheil. Am Tyne-Fluß erstrecken sich Quais mit großen Waarenlagern; die Stadt besitzt zahlreiche öffentliche Anstalten und Gebäude; die Industrie ist durch Glashöfen, Eisengießereien, chemische Fabriken, Maschinen- und Farbfabriken, Thonwaarenfabrikation, Seifensiedereien, Oelmöhlen, Gerbereien, Papiermöhlen und große Schiffswerfte vertreten. Wichtiger ist der Handel. Newcastle ist der erste Platz in Großbritannien für den Steinkohlenhandel und von den etwa 640 Schiffen, welche der dortigen Rhederei gehören, ist der größte Theil mit dem Steinkohleexport beschäftigt. Aber auch Eisen und Maschinen werden exportirt.

Walker, 3 Meilen westlich von Newcastle, am Tyne, hat Eisenwerke, Schiffswerfte und fabricirt Chemikalien. — Wylam, 9 Meilen von Newcastle, mit Kohlengruben und Eisenwerken. — Jesmond,  $1\frac{1}{2}$  Meilen von Newcastle, mit Eisenwerken. — Wallsend, Industriedorf am Tyne, 3 Meilen von Newcastle, hat Kohlengruben, Schiffswerfte, Kupfer- und Thonindustrie. — Howden Park, Dorf, 5 Meilen von Newcastle, mit nautischer Industrie, Schiffswerften und den großen Northumberland-Docks in der Nähe. — North Shields, Marktstädtchen, 7 Meilen von Newcastle, an der Mündung des Tyne, gegenüber von South Shields, mit Schiffswerften, Seilerbahnen, Ankerschmieden, Thon- und Salzindustrie. Schiffe bis zu 300 Tons legen an den Quais an; die Stadt besitzt gegen 860 Seeschiffe. Ihr Verkehr mit dem

Auslande ist noch weit bedeutender als ihr Küstenhandel; Hauptgegenstand des Exports ist auch hier die Steinkohle.

Tynemouth, 38941 Einw., an der Mündung des Tyne, 300 Meilen nördlich von London, 1 Meile von North Shields, viel besuchtes Seebad. — Partley, Dorf, 4 Meilen von North Shields, mit großen Kohlengruben und kleinem Seehafen;  $\frac{1}{2}$  Meile weiter nördlich der Hafen Seaton Delavel. — Morpeth, altes Städtchen, 15 Meilen nördlich von Newcastle, fabricirt Flanell, Hüte, Malz. — Blyth, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, 6 Meilen östlich von Morpeth, mit Schiffswerften und Fischerei. — Cowpen, 1 Meile vom vorigen, hat Kohlengruben. — Alnwick, schönes Marktstädtchen, 32 Meilen nördlich von Newcastle, 4 Meilen oberhalb der Mündung des Alne, mit localer Industrie. — Alnmouth, an der Mündung des Alne, hat Schiffswerfte und treibt Fischfang. — Amble, an der Mündung des Coquet, mit Seehafen und Docks. — North Sunderland, 14 Meilen nördlich von Alnwick, Seehafen, treibt Häringsfang. — Bamborough, 14 Meilen von Alnwick, ein kleiner Seehafen. — Belford, in der Nähe des vorigen, 2 Meilen vom Meere, hat Kohlengruben.

All' die bisher genannten Plätze liegen an oder in der Nähe der längs der Küste von Newcastle nach Berwick führenden Bahn. Im Inneren der Grafschaft, also westlich und nordwestlich von Newcastle, sind zu nennen:

Hexham, Marktstädtchen und Eisenbahnnotenpunkt, 20 Meilen westlich von Newcastle, fabricirt Leder, Handschuhe und Hüte. — Bellingham, Marktstädtchen, am Tyne, 13 Meilen nördlich vom vorigen, mit Kohlen- und Eisengruben. — Allendale, Marktstädtchen, 10 Meilen von Hexham, mit werthvollen Bleigruben und Hüttenwerken.

Berwick upon Tweed, Grenzstadt gegen Schottland, in der Nähe des Meeres, 367  $\frac{1}{2}$  Meilen von London, ehemals starke Festung, mit noch erhaltenen Festungswerken und einem durch Batterien vertheidigten Hafen. Die Quais der Stadt sind für Schiffe von 500 Tons zugänglich. Berwick hat Schiffswerfte, Eisen- und Maschinenindustrie und Hutfabrikation. Exportirt werden Whiskey und Salme aus dem Tweed, in Eis verpackt. Die Reederei der Stadt besitzt ungefähr dreißig Schiffe, welche vorzugsweise Küstenhandel treiben. —

#### 40. Cumberland.

1565 sq. m. und 220253 Einwohner; grenzt östlich an Durham und Northumberland, nördlich an Schottland, westlich an die irische See, südöstlich an Westmoreland und Lancashire. Durch den Fluß Eden ist die Grafschaft in einen kleineren nordöstlichen und in einen größeren südwestlichen Theil getrennt. Im nordöstlichen Theile liegt das bis zu 2901 Fuß aufsteigende penninische Gebirge, im südwestlichen Theile die Gebirgsgruppe der „Cumbrian Mountains“, reichlich bewässert, bis zu 3230 Fuß hoch.

Landbau und Viehzucht werden fleißig betrieben und namentlich viel Vieh aus Schottland importirt, um in Cumberland gemästet und dann nach Liverpool verkauft zu werden. Die Grafschaft dürfte 400000 Schafe besitzen. Der Bergbau liefert Kohlen, Eisen, Blei, Silber, Zink, Schwefelerze, Graphit und Kupfer und verschiedene Baumaterialien. Die Industrie befaßt sich mit Baum-

woll-, Flach- und Wollspinnerei und Weberei. Der Verkehr ist hauptsächlich auf die Küsten beschränkt.

Carlisle, 31049 Einw., alte Stadt auf einer Anhöhe zwischen zwei kleinen Flüssen (Calder und Peteril), Knotenpunkt von 6 Eisenbahnlilien, beschäftigt sich mit Baumwollindustrie, Färberei, Hut- und Maschinenfabrikation, Eisengießerei, Zwiebackbäckerei. Durch einen für Schiffe bis zu 100 Tons fahrbaren Kanal ist Carlisle mit dem 12 Meilen westlich am Meere gelegenen Bowness verbunden und besitzt eine kleine Reederei von etwa 28 Schiffen, welche vorzugsweise Küstenhandel treiben.

Wigton, Marktstädtchen am Wiga, 14 Meilen westlich von Carlisle, mit Baumwoll- und Leinenindustrie, Gerberei, Nagelschmieden. — Caldbeck, 12 Meilen südwestlich von Carlisle, fabricirt Wolldecken und Flanell, hat Bleichen und Färbereien. — Penrith, Marktstädtchen, 17 Meilen südlich von Carlisle. — Kirkoswald, Marktstädtchen, 15 Meilen südöstlich von Carlisle, hat Papier- und Sägemühlen, Wollspinnerei und Kohlengruben. — Brampton, Marktstädtchen, 9 Meilen östlich von Carlisle, hat Baumwollindustrie und Kohlengruben. — Longtown, Marktstädtchen, 9 Meilen nördlich von Carlisle, fabricirt Spitzen. — Alston (Moston), 25 Meilen südöstlich von Carlisle, in kahler Landschaft, fabricirt Wollwaren und Schrot; in der Nähe große Bleigruben, auch Kupfer und Silber werden gewonnen. — Kenthead, Marktstädtchen, 4 1/2 Meilen vom vorigen, mit Bleischmelzen. — Maryport, schönes Marktstädtchen an der Mündung des Ellen in die irische See; fabricirt Bleistifte, hat Schiffbau. Der Hafen ist durch Dämme geschützt. Der Stadt gehören etwa 116 Seeschiffe, zumeist im Küstenhandel beschäftigt. — Dearham, 2 Meilen vom vorigen, mit Kohlengruben; fabricirt Thonwaren. — Workington, Marktstädtchen und Hafenplatz, 5 M. südwestlich von Maryport, am Derwent, hat einen geräumigen und geschützten Hafen, Schiffswerfte, nautische Industrie, Strohhutfabrikation, Eisengießerei, Gemische Fabrication und Nagelschmieden. Es besitzt etwa 90 Seeschiffe, die fast nur Küstenhandel treiben und exportirt große Quantitäten Steinkohle.

Whitehaven, 17003 Einw., 38 Meilen von Carlisle, an der irischen See, mit geräumigem, durch Forts verteidigten Hafen, hat Marine-Industrie, fabricirt auch Baumwollwaren, Thonwaren, Kerzen, Seife und Seilerwaren; Steinkohlenhandel und Häringsfang sind wichtig. Zum Hafen gehören etwa 190 Seeschiffe, meist im Küstenhandel beschäftigt. — Ravenglass, Marktstädtchen, 15 Meilen vom vorigen, mit kleinem Seehafen, treibt Austerfang und Küstenhandel. — Bootle, Marktstädtchen, 2 Meilen vom Meere, 21 Meilen südöstlich von Whitehaven, handelt mit Korn und Schinken.

Cocker mouth, 25 Meilen südwestlich von Carlisle, an der Vereinigung von Coder und Derwent, fabricirt wollene, baumwollene und leinene Waaren, Leder und Papier; in der Nähe sind Kohlengruben. — Keswick, Marktstädtchen am Greta, fabricirt Wollstoffe und eingemachte Seefische. — Borrowdale, 6 Meilen vom vorigen, mit berühmten Graphitgruben.

#### 41. Westmoreland.

758 sq. m. und 65010 Einw.; grenzt nördlich und nordwestlich an Cumberland, südwestlich und südlich an Lancashire, östlich an York und Dur-

ham, im Südwesten auch ein kleines Stück an die Seeküste der Morecambe-Bay. Die Graffschaft ist ein Gebirgsland, von den cumbrischen und im Osten von den penninischen Bergen durchzogen; die Landschaft ist häufig steril und von großen Torfmooren durchzogen; die Flüsse zahlreich, aber mit Ausnahme des Kent nicht schiffbar. Winandermere (Windermere) und Ullwater sind die größten fischreichen Binnenseen; außer ihnen sind viele kleinere Bergseen vorhanden. Das Klima ist feucht und begünstigt die Viehzucht mehr als den Getreidebau. — Gruben und Brüche liefern Blei, Silber, Schiefer, Baumaterial, Halbedelsteine.

Größere Städte sind nicht vorhanden; Industrie und Verkehr gering.

Appleby, 270 Meilen von London, am Eden sehr schön gelegen, treibt Leinwand- und Wollindustrie, Vieh- und Kornhandel. — Brough, Marktstädtchen, 8 Meilen vom vorigen, hat Bleigruben und namhaften Viehhandel. — Kirby Stephen, Marktstädtchen am Eden, 11 Meilen von Appleby, mit Bleigruben. — Kendal, 22 Meilen südwestlich von Appleby, hübsches Städtchen am Kent, mit lebhafter Industrie in Tuch, Teppichen, halbwoollenen Waaren (linseys), Dedern, grober Leinwand, Seilerwaaren, Eisen- und Messingwaaren, Holzschuhen, Kämmen, Leder, Marmorarbeiten u. a. — Bowness, 9 Meilen vom vorigen, am Windermere, treibt Fischfang. — Milnthorpe, am Kent, 7 Meilen südlich von Kendal, Marktstädtchen, kleinen See-Schiffen zur Flutzeit zugänglich.

## II. Wales.

### 1. Anglesey.

271 sq. m. und 51040 Einw.; durch die etwa 600 Fuß breite Menai-Straße von der Nordwestküste des Festlandes von Wales getrennt; besteht aus Hügelland mit Steilküsten. Die Oberfläche ist fruchtbar, doch arm an Bäumen; Viehzucht und Kartoffelbau sind Haupterwerbszweige. Mit Muscheln gemischter Meerstrand dient als Dünger. Minen und Brüche liefern Kupfer, Blei, Steinkohlen, Marmor, Bausteine und Torf; die Industrie (grobe Baumwollstoffe) ist unbedeutend. Zwei großartige Brücken verbinden die Insel mit dem Festlande: die Menai-Brücke (Kettenbrücke), 550 Fuß lang, zwischen zwei 153 Fuß hohen Pfeilern, und die Britannia-Brücke (Eisenbahnbrücke), 1513 Fuß lang und 104 Fuß über der See, auf einem mittleren Pfeiler ruhend, der auf einem Felsen im Meere erbaut ist. Sie ist stets als ein Meisterwerk der Ingenieurtechnik betrachtet worden.

Beaumaris, an der schönen Bay von Beaumaris und am nördlichen Eingang der Menai-Straße, hat, obwohl nur ein kleines Städtchen, doch etwa 280 eigene Schiffe und treibt einen bedeutenden Verkehr im Küstenhandel. — Holyhead, Marktstädtchen auf der durch einen Damm und Brücken mit Anglesey verbundenen Insel Holy, nordwestlicher Endpunkt des Eisenbahnsystems von Wales, ist commercieell bedeutend als der Irland nächstgelegene Seeplatz. Die Stadt hat einen großen, durch ausgedehnte Dämme geschützten Zufluchts-hafen und treibt Schiffbau und Küstenhandel.

Amlwch, Marktstädtchen an der Nordküste, Eisenbahn-Endpunkt, mit großem, aus Felsen gehauenen Hafen und reichen Kupferlagern in den be-



nachbarten Parys-Bergen. — Llangefnï, in der Mitte der Insel, treibt Viehhandel.

## 2. Caernarvon.

578 sq. m. und 10612 Einw.; durch die Menai-Straße von Anglesey getrennt; grenzt östlich an Serbigh, südöstlich an Merioneth, außerdem an die irische See und bildet eine weit nach Südwesten auspringende Halbinsel, welche mit dem Vorgebirge Traich-y-pwll endet. Im Süden hat sie die Bay von Cardigan. Caernarvon ist von Nordost nach Südwest von einer hohen und zerrissenen Bergkette durchzogen, in deren Tiefen kleine Bergseen (Llyn's) liegen, und die im höchsten Berge von Wales, dem Snowdon, 3590 Fuß ansteigt. Der größte Reichthum der Gegend besteht in ihren Schieferbrüchen; außerdem werden aber auch Blei, Silber, Schwefelerze, Kupfer und Zink gewonnen. Hauptflüsse sind der Conway und der Glas Llyn.

Caernarvon, an der Menai-Straße, 235 Meilen von London, mit Quai und Hafendamm, treibt hauptsächlich Schiffbau, nautische Industrie und Fischfang. 500 Schiffe gehören zum Hafen und sind im Küstenhandel, weniger im Verkehr nach dem Auslande, beschäftigt. — Bangor, Marktstädtchen am nördlichen Eingang der Menai-Straße, hat eine namhafte Schieferindustrie (Billardplatten u. a.). Die Häfen von Bangor sind Penrhyn und Garth, wo viele Schieferwaaren exportirt werden. — Conway, Marktstädtchen, 13 Meilen nordöstlich vom vorigen, treibt Schiffbau und Austernfang; bemerkenswerthe Brücken führen über die breite Mündung des Conway-Flusses. — Llandudno, 3½ Meilen vom vorigen, Seebad an offener Bay. — Portmadoc, an der Südseite der Halbinsel, kleiner Seehafen, Schiffen von 300 Tons zugänglich, Eisenbahn-Endpunkt; exportirt Schiefer, Blei und Kupfer. — Pwllheli, an der Cardigan-Bay, mit kleinem Hafen, nur Schiffen bis zu 60 Tons zugänglich, fischt Salme, Austern und Hummern. — Kevin (Nefin), Marktstädtchen an der Nordwestküste der Halbinsel, mit kleinem, aber sicherem Hafen.

## 3. Denbighshire.

603 sq. m. und 105102 Einw.; grenzt im Westen an Caernarvon, im Süden an Merioneth und Montgomery, im Osten an Salop und Cheshire, im Norden an die Irische See; ist meist kahles Hügel land, besitzt aber ein reiches Steinkohlenfeld und gewinnt auch Roheisen, Blei, Silber und Kupfer. Mehr als die Hälfte des Grundes ist Gras- und Weideland, der Viehstand nicht unbedeutend. Die Industrie ist nicht nennenswerth; die Städte klein und wenig zahlreich.

Denbigh, im Thale des Uwyd, Eisenbahnknotenpunkt, fabricirt Leder und Lederwaaren. — Abergele, 11 Meilen nördlich vom vorigen, Seebad mit kleinem Hafen. — Llangollen, Marktstädtchen am Dee, 18 Meilen südöstlich von Denbigh, fabricirt Woll- und Thonwaaren und hat Eisenwerke und Kohlengruben. — Ruabon, 5 Meilen vom vorigen, mit Kohlengruben und Eisenwerken.

Brexham, 23 Meilen südöstlich von Denbigh, mitten in einem Bergbaudistrikt, mit Flanellfabrikation, Gerberei, Seilerbahnen. — Llanrwst,

Marktstädtchen am Conway, 12 Meilen oberhalb dessen Mündung, ganz kleinen Schiffen zur Flutzeit zugänglich.

#### 4. Flintshire.

289 sq. m. und 76312 Einw.; grenzt südwestlich und südlich an Denbigh, östlich an Cheshire, nordöstlich an die breite Mündung des Dee, nördlich an die irische See; ist an der Küste flach, nach dem Inneren zu hügelig; treibt hauptsächlich Bergbau (Kohlen, Blei, Silber, Kupfer und Zink) und Wollindustrie.

Mold, am Allen, schön gelegen, mit Baumwoll- und Papierfabrikation; in der Nähe sind Bergwerke. — Flint, 6 Meilen vom vorigen, am Dee, mit einem Hafen für kleine Schiffe; in der Nähe sind Bleischmelzen und Kohlengruben. — Bagillt, 2 Meilen vom vorigen, mit Bleiwerken und Nennigfabrikation. — Holywell, blühendes Marktstädtchen am Dee, mit Bleischmelzen und Kupferwerken; fabricirt auch Schrot, Flanell, Papier und römischen Cement. — Caerwis, 7 Meilen von Flint, hat Tuch- und Drahtfabrikation und bedeutende Viehmärkte. — Mostyn Quay, kleiner Seehafen, mit bedeutenden Kohlengruben. — Rhuddlan, am Elwy, 2 Meilen von der See, ganz kleinen Seeschiffen (bis 70 Tons) zugänglich, mit Bleigruben.

#### 5. Merioneth.

602 sq. m. und 46598 Einw.; grenzt im Norden an Caernarvon und Denbigh, im Osten und Südosten an Denbigh und Montgomery, im Westen an Cardigan-Bay; ist durchaus gebirgig, mit engen Thälern und ohne Ebenen; producirt Blei und Silber, wenig Kupfer, auch etwas Gold. Die Industrie ist unbedeutend.

Dolgelly, ärmliches Marktstädtchen am Wnion, fabricirt Flanell, grobes Tuch und Leder; in der Nähe sind die Gold-, Silber- und Kupfergruben von Glogan und St. Davids. — Barmouth, an der Mündung des Maw, 10 Meilen vom vorigen, mit schwer zugänglichem Hafen, treibt Schiffbau, Fischfang und Küstenhandel. — Aberdovey, an der Mündung des Dovey, mit kleinem Seehafen. — Festiniog, großes Dorf mit ausgedehnten Schieferbrüchen und Kupfergruben und einer berühmten schmalspurigen Eisenbahn. — Bala, Marktstädtchen am Bala-See, handelt mit Flanell, Strümpfen und Handschuhen.

#### 6. Montgomeryshire.

755 sq. m. und 67623 Einw.; grenzt nördlich an Denbigh, östlich und südöstlich an Salop, südlich an Radnor, südwestlich an Cardigan und nordwestlich an Merioneth. Die Landschaft ist meist kahles, höchstens mit Haidekraut bewachsenes Bergland; nach Osten zu senken sich fruchtbare Thäler. Gewonnen werden Blei und Silber, Schiefer, Bau- und Mühlsteine; auch Kupfer und Zink werden gefunden. Die Industrie arbeitet in zahlreichen Wollfabriken; Haupterwerbszweig ist die Viehzucht.

Montgomery, Hauptstädtchen, commercziell und industriell unbedeutend. — Newtown, Marktstädtchen am Severn, hat ansehnliche Flanellindustrie, fabricirt auch Thonwaaren und Maschinen. — Llanidloes, am Severn, hat

Wollindustrie, Messing- und Eisengießerei. — Welskpool (Pool), am Severn, der hier schiffbar ist, fabricirt Flanell; ebenso Lanfair, am Brynwy. — Machinleth, hübsches Marktstädtchen im Westen der Grafschaft, fabricirt grobes Tuch und Flanell, hat Schieferbrücke und Bleigruben.

#### 7. Brecon (Brednockshire).

754 sq. m. und 59901 Einw., grenzt im Westen an Cardigan und Caermarthen, südlich an Glamorgan, östlich an Monmouth und Hereford, nordöstlich an Radnor; ist gebirgig mit tiefen Thälern, theilweise bewaldet; mit rauhem Klima. Im Osten sind fruchtbare Landschaften. Die Viehzucht ist namhaft, vorzüglich gedeihen kleines Rindvieh, Ponies und Schafe. Der Bergbau producirt Eisen und etwas Steinkohle; die Industrie Flanell und grobes Tuch.

Brednock (Brecon), am Ust, fabricirt Flanell, Tuch und Hüte. — Langunidir, großes Dorf am Ust, mit Kohlengruben und Eisenwerken. — Gridhowell, Marktstädtchen am Ust, mit dem gegenüberliegenden Langgattoch, wo große Eisenwerke sind. — Manelly, großes Industriedorf, 3 Meilen vom vorigen, mit den großartigen Clydach-Eisenwerken.

#### 8. Caermarthen.

847 sq. m. und 115710 Einw.; grenzt nordwestlich an Cardigan, östlich an Brecon und Glamorgan, südlich an die Caermarthen-Bay, westlich an Pembroke; ist Gebirgsland, vom Towy-Fluß durchflossen. Die Grafschaft hat ergiebige Steinkohlenlager und producirt viel Roheisen, auch Schwefeleisen, Blei und Silber. Haupterwerbszweige sind Ackerbau und Viehzucht; die Industrie hat zahlreiche Wollfabriken in's Leben gerufen.

Caermarthen, am Towy-Fluß, 9 Meilen oberhalb dessen Mündung, nur kleinen Schiffen zugänglich, Eisenbahnknotenpunkt, hat Zinn- und Eisenwerke und treibt Schiffbau, Handel und Fischerei. — Laugharne, Marktstädtchen, am Taf-Flusse, hat einen kleinen Hafen und exportirt Butter und Korn. — Pembrey (Burry Port), an der Mündung des Burry, hat einen kleinen, Schiffen von 80 Tons zugänglichen Hafen, Steinkohlengruben und Eisenwerke.

Manelly, Marktstädtchen an der breiten Mündung des Burry, mit Kohlengruben, Kupferschmieden, Blei- und Silberwerken, Eisengießerei und Thonwaarenindustrie; hat Docks für große Seeschiffe, besitzt selbst etwa achtzig Schiffe und ausgedehnten Verkehr im Küstenhandel sowohl als nach dem Auslande. — Langadock, Marktstädtchen am Towy, hat Kohlengruben. — Newcastle Emlyn, Marktstädtchen am Teifi, treibt Viehhandel.

#### 9. Cardiganshire.

692 sq.-m. und 73441 Einw.; grenzt im Westen an die Cardigan-Bay, im Norden an Merioneth, im Westen an Montgomery, Radnor und Brecon, im Süden an Caermarthen und Pembroke; ist fast durchaus Gebirgsland, kahl und höchstens mit Heidekraut bewachsen; flachere Landstriche finden sich nur an der Küste und im Südwesten. Die Küste ist steil; zwischen den Bergen

liegen zahlreiche kleine Seen. An Mineralien werden Blei, Silber und Zink, wenig Kupfer, aber viel Torf gewonnen; die Industrie erzeugt Flanell.

Cardigan, nahe der Mündung des Teify. Vor dem Hafen liegt eine Sandbarre, so daß derselbe Schiffen von 100—400 Tons nur zur Flutzeit, kleineren aber immer zugänglich ist. Die Stadt besitzt gegen 200 Seeschiffe und exportirt Butter, Schiefer, Heringe und Salme. — New Quay, Küstendorf, 18 Meilen vom vorigen, treibt Schiffbau, Fischerei und Küstenhandel. — Manarth, 2 Meilen vom vorigen, Viehhandel. — Aberayron, Marktstädtchen an der Küste, hat einen kleinen Seehafen und treibt Schiffbau. — Aberystwith, Küstenstädtchen mit durch einen Damm geschütztem Hafen, welcher Schiffen bis zu 500 Tons zugänglich ist; treibt Schiffbau, Fischfang und Küstenhandel.

#### 10. Glamorganshire.

855 sq. m. und 397859 Einw.; grenzt nördlich an Brecon und Caermarthen, östlich an Monmouth, südlich und westlich an den Kanal von Bristol; ist größtentheils zerklüftetes Hügel land; nur an der Küste breitet sich die Thalebene von Glamorgan aus. Schiffbare Flüsse sind Taafe (Taff), Neath und Loughor. Fast die ganze Grafschaft ist ein großes Kohlenbecken und fördert jährlich über 4 Mill. Tons. Auch die Eisenproduktion ist sehr bedeutend und großartige Eisenwerke vorhanden. Trotz des unebenen Landes ist die Grafschaft mit einem enggeflochtenen Eisenbahnnetz überzogen.

Cardiff, 39536 Einw., in flacher Landschaft, nahe der Mündung des Taafe in den Kanal von Bristol. Ein großartiger, 8400 Fuß langer und 201 Fuß breiter Kanal verbindet die Stadt mit den „Dute Docks“ bei Penarth. Cardiff besitzt nahezu 100 Schiffe und ist namentlich der Seehandel nach dem Auslande bedeutend. Exportirt werden Eisenwaaren und Steinkohlen.

Caerphilly, 7 Meilen vom vorigen, am Rumney, hat Kohlengruben und Eisenwerke. — Newbridge, am Taafe, mit den Eisenwerken von Treforest.

Merthyr Tydfil, 51949 Einw., schmutzige Industriestadt, Centrum des Eisen- und Kohlendistriktes von Südwales, Knotenpunkt zahlreicher Bahnlmnen. — Dowlais, schmutziges Dorf, 2 Meilen vom vorigen, mit großartigen Eisenwerken. Im Jahre 1861 bestanden hier nicht weniger als 161 Hoöfen mit einem täglichen Kohlenconsum von 1000 Tonnen. — Aberdare, sehr großes Industriedorf, 4 Meilen von Merthyr Tydfil, am Gynon, mit Eisenwerken und Kohlengruben. — Porth Cawl, Seeplatz und Eisenbahn-Endpunkt am Kanal von Bristol, mit kleinem Hafen, exportirt Steinkohlen. — Neath, Marktstädtchen am gleichnamigen Flusse, hat Kupfer-, Eisen- und Zinnwerke, fabricirt Maschinen für den Bergbau und exportirt viel Steinkohle. — Briton Ferry, an der Mündung des Neath, 3 Meilen vom vorigen, hat einen Seehafen und Eisenindustrie. — Aberavon (Port Talbot), nahe der Mündung des Avon, hat einen Hafen und Bergbau (Minen von Gwm Avon).

Swansea, 51702 Einw., an der gleichnamigen Bay, mit einem von zwei langen Dämmen geschützten Hafen und ansehnlichen Docks; hat Kupfer-

schmelzen für in Wales, Irland und Cornwall gewonnene Erze, ferner Eisengießerei, Zinkwerke, Schiffswerfte, Seilerbahnen, Thonwarenindustrie; sie besitzt etwa 150 Seeschiffe und treibt nicht allein ausgedehnten Küstenhandel, sondern auch ansehnlichen Verkehr nach dem Auslande. Exportirt werden Kupfer, Kohlen, Eisen und Zinn. — Loughor (Lluchwr), 7 Meilen vom vorigen, mit einem Quai für Schiffe von 200 Tons, hat Kupferschmelzen und Kohlenruben.

### 11. Pembrokehire.

628 sq. m. und 91998 Einw.; grenzt im Osten an Caermarthen und Cardigan, an den anderen drei Seiten ist es vom Meere umgeben; der südwestliche Landvorsprung von Wales gegen Irland. Die Oberfläche ist wellenförmig; die Küste steil und mit vielen sicheren Häfen, worunter namentlich Milford-Hafen berühmt ist. Mehrere kleine Inseln liegen vor der Küste, so vor dem Kap „St. Davids Head“ der „Bischof und seine 7 Clerks“; südlicher die 3 Meilen lange Ramsey-Insel; ferner die Skomer- und Shotham-Inseln nordwestlich von Milford-Hafen und die Galdy-Insel an der Südküste. — Der Bergbau liefert Blei, Silber und Steinkohlen; auch Schiefer wird gebrochen.

Haverfordwest, am Cleddy, der in den Milford-Hafen fließt, bei der Flutzeit Schiffen bis zu 100 Tons zugänglich. — Milford, Marktstädtchen, von welchem der prächtige, 20 Meilen tief in's Land eindringende Hafen den Namen führt, mit Schiffswerften. Das Städtchen besitzt etwa 150 Seeschiffe, meistens im Küstenhandel beschäftigt. — Von dem 3 Meilen östlicher gelegenen Neu Milford gehen Postdampfer nach Waterford in Irland.

Pembroke, 13704 Einw., am Milford-Hafen, mit großartigem und stark befestigtem See-Arsenal. Der Hafen ist durch Wellenbrecher und eine Reihe von Forts beschützt; andere Forts und ausgedehnte Befestigungen umgeben den Fahrweg und die Stadt. — Tenby, malerisches Städtchen, 10 Meilen östlich vom vorigen; Seebad mit Fischerei. — Saundersfoot, kleiner Seehafen, 3 Meilen von Tenby, treibt Steinkohlenhandel. — Solva (Sol-fach) ist ein kleiner Seehafen an der Nordwestküste; ebenso Fishguard, an der Mündung des Gwain, mit kleiner Industrie. — Newport, 7 Meilen östlich vom vorigen, mit einem Seehafen. Die letztgenannten drei Orte sind nicht in's Eisenbahnnetz gezogen.

### 12. Radnorshire.

424 sq. m. und 25430 Einw.; grenzt im Norden an Montgomery, im Osten an Salop und Hereford, im Süden an Brecon, im Westen an Brecon und Cardigan; ist größtentheils kahles oder mit Haidekraut bewachsenes Hügel land, mit großen Torfmooren. Bewässert wird Radnor durch den fischreichen Wye. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht; der Bergbau liefert wenig Blei und Silber.

Presteigne, Hauptort im Thale des Lug, ohne Bahnverbindung, commercieell unwichtig.

Auch die übrigen nur kleinen Orte der Grafschaft sind commercieell bedeutungslos und ohne Industrie.



### III. Schottland.

#### 1. Edinburghshire (Mid Lothian).

367 sq. m. und 328379 Einw. grenzt im Norden an „Firth of Forth“, im Nordwesten an Linlithgow, im Süden an Lanark, Peebles und Selkirk, im Osten an Berwick und Haddington; ist meistens Hüggelland, welches sich nur nach Norden zu verflacht. Das Hüggelland ist theilweise steril, theilweise fruchtbares Weideland; große Torfmoore finden sich eingelagert. An nuzbaren Mineralien finden sich Steinkohlen und gutes Baumaterial; die Industrie ist nicht bedeutend.

Edinburgh, 197581 (mit Leith zusammen) Einwohner, 398 $\frac{1}{2}$  Meilen von London, 1 $\frac{1}{2}$  Meilen südlich vom Busen von Forth, am rechten Ufer des „Water of Leith“, wunderschön und malerisch auf drei Höhenzügen gelegen und von einem hohen alten Schlosse überragt. Brücken verbinden die Hügel, auf welchen die Stadt liegt. Diese besteht aus einer Altstadt, die auf dem mittleren Hügel liegt, mit sehr hohen Häusern, engen Straßen und vielen öffentlichen Gebäuden. Südlicher, durch ein Thälchen (Cowgate) von der Altstadt getrennt, aber durch zwei Viaducte mit ihr verbunden, liegt ein neuerer Stadttheil, der die berühmte Universität enthält. Der neueste Stadttheil aber liegt nördlich von der Altstadt, durch ein tiefes Thal, das früher einen See enthielt, von ihr getrennt. Dieses Thal wird von Gärten ausgefüllt; ein langer Damm (the Mound) und zwei Brücken (Südbrücke und Waverleibrücke) verbinden den nördlichen Stadttheil mit der Altstadt. Im Norden dieses Thals sind die schönsten Straßen Edinburghs (Princes Street und Waterloo Street), die den Anfang der Neustadt bilden, welche breite schöne Straßen, große Plätze und prächtige Bauten enthält. Die Zahl der öffentlichen Anstalten, Stiftungen, Hospitäler, Museen, Unterrichtsanstalten ist sehr ansehnlich; ein weltberühmtes Institut ist namentlich die Universität. Edinburgh ist keine Fabriks- oder Handelsstadt; sie verdankt ihre Entwicklung nur dem Umstande, daß sie das Centrum des geistigen und politischen Lebens für das thätige schottische Volk bildet. Doch ist die Stadt Sitz eines blühenden Buchhandels; eine Börse, eine Kornhalle und mehrere Markthallen sind gleichfalls vorhanden. Zahlreiche Bahnlinien und die Schifffahrt vom benachbarten Leith aus dienen dem Verkehr. —

Leith, 44280 Einw., 2 Meilen nördlich von Edinburgh, an der Mündung des Leith Water in den Forth, ist nahezu eine Vorstadt, der Seehafen von Edinburgh. Der Seehafen wird von zwei langen Dämmen geschützt; ansehnliche nasse Docks zur Aufnahme der Schiffe, mehrere Werften u. s. f. sind der Seefahrt gewidmet. Leith fabricirt Seilerwaaren, Maschinen, Segeltuch, Farben und Chemikalien, Glas, Seife, Zucker u. a. und baut Schiffe. Zum Hafen von Leith gehören etwa 180 Seeschiffe; der Handel nach dem Auslande wie nach den britischen Küsten ist lebhaft und exportirt Leinwand, Eisen, Baumwollwaaren, Fische u. a. 500 Fischerboote arbeiten in der Umgebung. —

Newhaven, großes Fischerdorf,  $\frac{1}{2}$  Meile von Leith. — Portobello,

Rüftendorf, 3 Meilen östlich von Edinburgh, fabricirt Glas, Papier, Seife. — An der, der Küste entlang nach Berwick führenden Bahn liegen noch: Musselburgh, 5 Meilen östlich von Edinburgh, mit kleinem Hafen und einigen Industriezweigen, und das benachbarte Inveresk. — Granton, 2 Meilen westlich von Leith, mit Hafendamm; die nach Nordschottland bestimmten Bahnzüge werden von hier aus über den hier 6 Meilen breiten Firth of Forth auf einer Dampffähre nach Burntisland gebracht. — Gramond, 6 Meilen westlich von Leith, Rüstendorf mit kleinem Hafen in der Nähe von Eisenwerken. — Gilmerton, 4 Meilen von Edinburgh, mit Kohlengruben. — Dalkeith, 6 Meilen südöstlich von Edinburgh, hübscher Flecken und Eisenbahnknotenpunkt; fabricirt Filz, Hüte, Wollzeug u. a. und treibt bedeutenden Kornhandel. —

## 2. Linlithgowshire oder West Lothian.

127 sq. m. und 40965 Einw.; grenzt im Norden an den Firth of Forth und an Stirling, im Südwesten an Lanark und im Südosten an Edinburgh; ist meistens fruchtbares Hügelland, bis zu 1498 Fuß ansteigend, im südwestlichen Theile flach; mit großen Moor- und Heidestrecken; zu  $\frac{3}{4}$  angebaut. Der Bergbau liefert Eisen und Kohle. Eisenbahnlinien sind zahlreich vorhanden.

Linlithgow, 17 Meilen westlich von Edinburgh, Hauptstädtchen der Grafschaft; fabricirt Leder; Eisenbahnknotenpunkt. — Borrowstoness (Bowness), 3 Meilen nördlich vom vorigen, am Busen von Forth, mit einem von Dämmen gebildeten Hafen; treibt Schiffbau und fabricirt Thon- und Seilerwaaren. Die Stadt besitzt circa 70 Schiffe; der Verkehr nach dem Auslande ist nicht unbedeutend. In der Nähe sind Kohlengruben. — Blackness, verfallenes Seestädtchen, 4 Meilen von Linlithgow. — 10 Meilen weiter östlich liegt Queensferry, mit einer Landungsstelle und Fähre über die Bucht von Forth;  $\frac{1}{2}$  Meile davon ist Port Edgar, ein kleiner Hafen. — Bathgate, 6 Meilen südwestlich von Linlithgow; in der Nähe von Kohlengruben; treibt Baumwollindustrie, Getreide- und Viehhandel. — Blackburn, 2 Meilen vom vorigen, hat Baumwollindustrie.

## 3. Haddingtonshire oder East Lothian.

280 sq. m. und 37771 Einw.; grenzt westlich an Edinburgh, südlich an Berwick, nördlich und östlich an die Bucht von Forth und an die Nordsee; ist meistens fruchtbares Hügelland, im Süden zu den Lammermoor-Hügeln ansteigend; die Küste ist felsig, mit zahlreichen sandigen Baien; ein nennenswerther Fluß ist nur der fischreiche Tyne. Haupterwerbszweig ist der Ackerbau (Weizen, Hafer, Bohnen und Rüben); in den Bergen die Viehzucht; der Grubenbau liefert Kohlen und Eisen.

Haddington, Marktstädtchen, 18 Meilen östlich von Edinburgh, am Tyne, hat landwirthschaftliche Industrie und sehr lebhaften Weizen- und Wollhandel. — Giffert, 5 Meilen vom vorigen, treibt Getreidehandel. — Preston Pans, kleiner Hafen am Forth-Busen, östlich von Leith, treibt Fisch- und Austernfang, Salzfiederei u. a. — Aberlady und North Berwick sind unbedeutende Häfen nördlich von Haddington; North Berwick überdies

schwer zugänglich. — Dunbar, altes Marktstädtchen, 10 Meilen von Haddington, an der Küste, hat Schiffswerfte und treibt hauptsächlich Haringfang. —

#### 4. Berwickshire.

473 sq. m. und 36486 Einw.; grenzt nordöstlich an die Nordsee, nördlich an Haddington, westlich an Edinburgh, südlich an Roxburgh und Northumberland; hat im Norden die Hammermoor-Hügel (1753 Fuß) mit guten Weidegründen und kahlen Gipfeln; im Süden besteht die Grafschaft aus einer fruchtbaren Ebene „the Merse“, bewässert vom Tweed. Die Hälfte der Bodensfläche ist angebaut; Viehzucht wichtig; Industrie gering. Der Bergbau liefert Kohlen. Eisenbahnverbindungen sind spärlich.

Chermouth, der einzige commercieell nennenswerthe Platz, an der Nordseeküste, hat einen durch Wellenbrecher geschützten Hafen und treibt hauptsächlich Fischerei.

#### 5. Peeblesshire (Tweeddale).

356 sq. m. und 12330 Einw.; grenzt nördlich an Edinburgh, östlich an Selkirk, südlich an Dumfries und westlich an Lanark. Die Grafschaft wird vom Tweed durchflossen; der südöstliche Theil ist gebirgig, bis zu 2761 Fuß ansteigend. Weder Ackerbau noch Industrie sind entwickelt; der Verkehr gering; der Bergbau producirt Kohlen. Größere Städte fehlen.

Peebles, Marktstädtchen, 22 Meilen südlich von Edinburgh, Eisenbahnknotenpunkt, mit Woll- und Lederindustrie; ist der einzige commercieell erwähnenswerthe Platz.

#### 6. Selkirkshire.

260 sq. m. und 14005 Einw.; grenzt nördlich an Edinburgh, östlich und südöstlich an Roxburgh, südlich und südwestlich an Dumfries, westlich und nordwestlich an Peebles; ist gebirgig, bis zu 2432 Fuß ansteigend. Nur 8 pCt. der Bodensfläche sind Ackerland. An fließenden Gewässern ist der Tweed vorhanden. Ein Haupterwerbszweig ist die Wollindustrie; der Verkehr ist gering; Bahnverbindungen ganz spärlich.

Selkirk, Marktstädtchen, 36 Meilen von Edinburgh, am Ettrick (Nebenfluß des Tweed); treibt Wollweberei und Gerberei. — Galashiels, Fabrikstädtchen und Eisenbahnknotenpunkt, 6 Meilen vom vorigen, mit lebhafter Wollindustrie (Tartans und Tweeds) und Gerberei. —

#### 7. Roxburghshire (Teviotdale).

670 sq. m. und 53974 Einw.; grenzt nördlich an Berwick, nordwestlich an Selkirk, westlich an Dumfries, südöstlich und östlich an England, von letzterem durch die Cheviot-Hügel getrennt. Diese steigen bis 2669 Fuß an und sind reich an Weideplätzen. Nicht einmal ein Drittel der Bodensfläche der ganzen Grafschaft ist Ackerland; die Industrie fabricirt Wollwaaren.

Jedburgh, alterthümliches Marktstädtchen, 51 Meilen südöstlich von Edinburgh, Eisenbahn-Endpunkt; fabricirt Wolldecken, Strumpfwaaaren, Teppiche, Druckerpressen, Messing- und Eisengußwaaren. — Kelso, schön gelegen

am Teviot und Tweed; fabricirt Leder, Flanell und Wollwaaren. — Melrose, am Tweed, hat Wollindustrie. — Hawick, Marktstädtchen am Teviot, 10 Meilen von Jedburgh, fabricirt Strumpf- und Wollwaaren, Handschuhe und Maschinen. —

### 8. Dumfriesshire.

1098 sq. m. und 74808 Einw.; in Südschottland; grenzt südlich an die Solway-Bucht, südwestlich an Kirkcubright, nordwestlich an Ayr, nördlich an Lanark, Peebles und Selkirk, östlich an Roxburgh und südöstlich an England. Die Grafschaft ist an den Küsten und in den größeren Flußthälern flach, im Inneren gebirgig, bis 2641 Fuß ansteigend. Die Berge sind unbewaldet, haben aber gute Weiden; dazwischen Torfmoore und viele fischreiche Flüsse. Viehzucht und Ackerbau sind Haupterwerbszweige; der Bergbau liefert Kohlen, Blei und Silber. Die Industrie ist unbedeutend und arbeitet hauptsächlich in Wollfabriken.

Dumfries, 60 Meilen südsüdöstlich von Glasgow, reinliches Städtchen am schiffbaren Nith, mit der meist von Irländern bewohnten Vorstadt Maxwell Town, fabricirt Baumwoll-, Woll- und Strumpfwaaaren, Leder und Schuhwaaren und ist Schiffen bis zu 120 Tons zugänglich. Sie besitzt selbst circa 125 Seeschiffe und treibt hauptsächlich Küstenhandel. — Annan, 15 Meilen südöstlich vom vorigen, an der Mündung des Annan-Flusses, reinliches Städtchen mit Schiffswerften, Seeschiffen bis zu 60 Tons zugänglich; exportirt Getreide aus der sehr fruchtbaren Umgebung nach anderen Theilen Großbritanniens. — Lockerbie, 10 Meilen vom vorigen, treibt namhaften Handel mit Wolle und Schweinefleisch.

### 8. Kirkcubright.

954 sq. m. und 41853 Einw.; grenzt östlich an Dumfries, südlich an den Solway-Busen, westlich und nordwestlich an Wigton und Ayr, ist meist kahles Gebirgsland und Haidelandschaft; Ackerland ist nur im Südosten und in den Thälern des Nith und Dee. Die Berge sind walddlos, doch werden Bäume nachgepflanzt. Die Küsten sind steil; die Flüsse bilden an ihren Mündungen Häfen. Die Viehzucht ist bedeutend (Galloway-Rinder); die Gruben liefern Blei und Silber (früher auch Eisen und Kupfer); die Industrie ist gering; die Bahnerbindungen spärlich.

Kirkcubright, Hauptstädtchen am Dee, 5 Meilen oberhalb dessen Mündung, mit 30 Fuß tiefem Hafen, Eisenbahn-Endpunkt; exportirt Getreide, Kartoffeln, Schafe und Rinder. — Gatehouse of Fleet, großes Dorf an der Mündung des Fleet, 7 Meilen vom vorigen, hat einen Hafen für Schiffe bis zu 160 Tons, Austernbeete und Fischerei. — Grewtown, ein kleiner Hafen an der Wigton-Bay, 12 Meilen von Kirkcubright, mit Teppichfabrikation. — Port Mary, kleiner Seehafen, 5 Meilen von Kirkcubright; ebenso das 1 Meile entfernte Auchencairn.

### 10. Wigtonshire.

512 sq. m. und 38830 Einw.; grenzt östlich an Kirkcubright, nördlich an Ayr, westlich und südlich an die irische See. Zu ihr gehört die

Halbinsel „Rhyms of Galloway“; zwischen dieser und dem Festlande ist im Nordwesten die Ryan-Bay, im Südosten die Luce-Bay; die Halbinsel hängt mit dem Festlande durch eine flache Landenge zusammen und ist Hügelland. Den südlichen Theil der Grafschaft bildet die Landschaft Macgars, den nördlichen Theil die sogen. „Moors“. Die Flüsse Cree und Bladenoch, auf kurze Strecken schiffbar, münden in die Wigton-Bay. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht; die Industrie unbedeutend.

Wigtown (Wigton), hübsches Städtchen an der Mündung des Bladenoch, mit Seehafen und etwa 50 Schiffen, die fast nur im Küstenhandel beschäftigt sind. In der Nachbarschaft (Bladenoch) berühmte Brennerei. — Carliekton, Dorf an der Wigton-Bay, treibt Küstenhandel und Schiffbau. — Port William, kleiner Hafen an der Luce-Bay, 8 Meilen von Wigton. — Glenluce, 8 Meilen von Wigton, treibt Austernfang; 1 Meile weiter der kleine Seeplatz Stairhaven (Crow's Nest). — Stranraer, Städtchen an der Ryan-Bay, 25 Meilen westlich von Wigton, mit gutem Hafen, zu welchem etwa 34 Schiffe gehören; treibt Küstenhandel. — Port Patrick, Fischerdorf mit bequemem Hafen an der irischen See; Eisenbahn-Endpunkt. Da dieser Seeplatz unter allen britischen Häfen der Küste Irlands am nächsten liegt, findet ein lebhafter Dampferverkehr mit sehr billigen Fahrpreisen statt zwischen Port Patrick und dem gegenüberliegenden irischen Hafen Donaghadee.

### 11. Lanarkshire (Glydesdale).

889 sq. m. und 765339 Einw.; grenzt im Osten an Linlithgow, Edinburgh und Peebles, im Süden an Dumfries, im Westen an Ayr und Renfrew, im Norden an Dumbarton und Stirling; gehört fast ganz zum Flußgebiete des Glyde; ist im Süden Hügelland, bis zu 2524 Fuß ansteigend und verflacht sich gegen Norden. Der nördliche Theil der Grafschaft ist meist Moorland und hat Ackerboden nur im Glyde-Thal und einigen Seitenthälern; weiter abwärts dagegen wird der Ackerbau wichtig; zugleich Obstkultur und Pferdezücht. Der nordwestliche Theil aber reicht in das große schottische Steinkohlenebiet, ist stark bevölkert und ungemein erwerbsthätig. Die Grafschaft erzeugt die meisten Reichthümer in Schottland; der Bergbau liefert Steinkohlen in Menge, Eisen und Blei; ehemals auch Edelmetalle (Glydesdale-Goldwäschen) und Kupfer. Die Industrie ist hauptsächlich Baumwoll-, auch Woll- und Seidenindustrie. Der Verkehr ist eminent entwickelt, sowohl was die Vollständigkeit des Eisenbahnnetzes, als auch die Regsamkeit der Schifffahrt betrifft.

Lanark, altes Hauptstädtchen der Grafschaft, 29 Meilen südöstlich von Glasgow, in der Nähe des Glyde, fabricirt Strumpf- und Schuhmaaren. In der Nachbarschaft New Lanark, Industriedorf mit ausgebreiteter Baumwollfabrication. — Biggar, 11 Meilen vom vorigen, treibt Handweberei. — Leadhills, 20 Meilen von Lanark, hat Bleigruben. — Hamilton, 11 Meilen südöstlich von Glasgow, Marktstädtchen am Glyde, treibt Handweberei, Muslinfäberei und Handel; in der Nähe große Eisenwerke. — Bothwell, Dorf, am Glyde, 3 Meilen vom vorigen, mit Eisenwerken. — Blantyre, 3 Meilen von Hamilton, hat Baumwollindustrie und Rattendruck. — Strathaven, altes Marktstädtchen, 7 M. von Hamilton, treibt Handweberei, Käse- und Viehhandel. — Parkhall, großes Fabrikdorf, 4 M. von Hamilton. —



Carlisle, 8 M. von Hamilton, treibt Handweberei; in der Nachbarschaft Kohlen- und Eisengruben. — Kohlengruben und Eisenwerke finden sich ferner noch in oder nahe bei den Ortschaften: Bishaw, Cambusnethan, Rotherwell, Airdrie, Coatbridge, Gartsherrie und Calderbank, sämmtlich im Südosten und Osten von Glasgow und in einem von zahlreichen Eisenbahnlinien durchschnittenen Gebiete.

Glasgow, 547538 Einw., kommerziell und industriell die bedeutendste Stadt Schottlands, liegt an beiden Ufern des Clyde, über welchen 6 Brücken führen. Die Stromufer selbst sind flach, in einiger Entfernung jedoch erheben sich mäßige Höhen, auf welchen ein Theil der Stadt liegt. Der ältere Theil derselben ist eng und düster, von Arbeitern bevölkert; der neuere hat schöne Straßen, prächtige Geschäftshäuser und sehr schöne öffentliche Bauten. In ihm liegt auch George Square, der größte Platz der Stadt. Die westlicheren Stadttheile nach dem Flusse zu sind wieder unansehnlich. Die glänzendsten Partien der Stadt sind Buchanan Street, Blythwood Square und der Westend Park mit seinen Umgebungen. Im nördlichen Theile ist Port Dundas und der Montland-Kanal, wo sich große Waarenhäuser befinden. Der südliche Theil ist flach.

Die Bevölkerung von Glasgow besteht zum größten Theile aus Arbeitern (namentlich viel Irländer), die in schlechten Wohnungen massenweise aneinandergedrängt hausen und eine keineswegs beneidenswerthe Existenz führen. Glasgow ist eine der hervorragendsten Industriestädte der Welt, begünstigt durch die Nähe großer Eisen- und Kohlenlager. Im Jahre 1872 gab es da 3121 Fabriken und Gewerbsanstalten mit 114864 Arbeitern. Wichtig ist namentlich die Baumwollspinnerei und Weberei, die Woll-, Worsied- Jute- und Seidenindustrie; der Maschinen- und Schiffbau nimmt eine sehr hohe Stufe ein und ist weltberühmt, namentlich die Werfte für den Bau eiserner Schiffe (Papier & Comp.). Die chemische Industrie hat (hauptsächlich zu St. Kollox) die großartigsten Etablissements entstehen lassen; auch Glas- und Thonindustrie, Zuderfabrikation u. a. ist rühmlich vertreten.

Nicht weniger bedeutend ist Glasgow als Handelsstadt. Unterstützt durch zahlreiche Bahnlinien und Kanäle und durch den für große Seeschiffe (mittelfst Ausbaggerung) fahrbaren Clyde hat sich Glasgow von einem bescheidenen Fischerstädtchen seit der Mitte des 17. Jahrhunderts rasch zu seiner jetzigen kommerziellen Blüthe, zu einer der ersten europäischen Handelsstädte aufgeschwungen. Sie exportirt die massenhaften Produkte der eigenen Industrie wie auch der irischen Leinenproduktion nach dem Auslande und importirt Weizen, Tabak, Colonialwaaren und dergl. Der internationale Handel von Glasgow begann mit einem lebhaften Verkehre nach Virginien und Maryland um die Mitte des 18. Jahrhundert, dehnte sich dann nach den nördlicheren Staaten der Union und nach Westindien aus und vervollkommnete sich dann immer mehr durch die Gleichmäßigkeit in der Entwicklung von Industrie und Handel, so daß es gleichzeitig mit Liverpool und mit Manchester rivalisirt. Den Werth der jährlichen Produktion schätzt man auf 4 Mill. Pfd. St., jener der Ausfuhr beträgt über 10 Mill. Pfd. St. und jener der Einfuhr nahezu 10 Mill.

Mit dem Handel und der Industrie zugleich hat sich die Klederei der

Stadt ausgedehnt und vervollkommenet, so daß Glasgow im Jahre 1874 892 Seeschiffe, worunter 389 Dampfer, besaß von zusammen 410592 Tons. Im ausländischen Handel kamen 743 Schiffe mit 441991 Tons und gingen 1008 Schiffe mit 677264 Tons. Bis zu den Quais der Stadt können Schiffe von 5 Meter Tiefgang gelangen. Unter den Dampfschifffahrtsunternehmungen ist besonders die Anter-Linie erwähnenswerth, deren Steamer regelmäßig nach Indien und nach den Vereinigten Staaten gehen. Nicht weniger als zehn Eisenbahnlinien gehen von Glasgow aus; drei in der Richtung auf Edinburgh, eine nach dem nordöstlichen Schottland, eine nordwestlich nach dem Loch Lomond und dem unteren Clyde, eine nach Greenock, eine nach Südwesten zur irischen See, eine Hauptlinie der Caledonian-Bahn in südöstlicher Richtung nach England, die übrigen nach den benachbarten Industrieplätzen.

Maryhill, Fabrikstädtchen, 4 Meilen von Glasgow. — Rutherglen, Städtchen, 2 Meilen östlich von Glasgow, am Clyde, mit Weberei. — Govan, 3 Meilen unterhalb Glasgow, treibt Schiffbau und Rattendruck.

## 12. Ayrshire.

1149 sq. m. und 200809 Einw.; grenzt im Westen an den Firth of Clyde und den Nord-Kanal, im Nordosten an Renfrew, im Osten an Lanark, im Südosten an Dumfries und Kirkcubright und im Süden an Wigton. Es ist größtentheils kahles Bergland mit großen Mooren, an seinem höchsten Punkte 2764 Fuß hoch. Nur der nördlichste Theil ist fruchtbares Hügelland. 41 pCt. der Bodenfläche sind angebaut. Der Bergbau liefert Eisen, Kohlen, Blei und Kupfer; aus dem Seegras, das an den Küsten gesammelt wird, bereitet man Aschensalz. Die Industrie beschäftigt sich mit Weberei u. a.; der Verkehr ist, unterstützt durch mannigfach verzweigte Bahnlinsen und mehrere Seefhädtchen, ziemlich lebhaft.

Ayr, schönes Küstenstädtchen, 33 M. südwestlich von Glasgow, nahe an der Mündung des Ayr, mit einem von Dämmen geschützten Hafen, welcher Schiffen bis zu 200 Tons zugänglich ist, hat Schiffsbauplätze, Seilerbahnen, Salzfiedereien und fabricirt Segeltuch, Nägel, Schuh-, Baumwoll- und Wollwaren, Teppiche u. a. Es ist Knotenpunkt von 4 Bahnlinsen. — Troon, 6 Meilen nördlich vom vorigen, mit Hafen und Damm, treibt Schiffbau; in der Nähe Kohlengruben. — Catrine, Industriedorf, 12 Meilen von Ayr, mit ansehnlicher Baumwollindustrie und Bleichen. — Cumnock, 14 Meilen östlich von Ayr, treibt Weberei, Muslinstäderei, fabricirt Holzboxen u. a.; in der Nähe Kohlengruben und Eisenwerke. — Muirkirk, 23 Meilen östlich von Ayr, hat Eisenwerke und Kohlengruben. — Dalmeilington, 13 Meilen südöstlich von Ayr, Eisenbahnenpunkt, hat Kohlengruben, Eisenwerke, Wollspinnerei, Lartan-, Teppich- und Dedensfabriken. — Girvan, 21 Meilen südlich von Ayr, an einer schönen Bucht, treibt Weberei und etwas Fischfang. — Ballintrae, 12 Meilen südlich von Girvan, Küstendorf ohne Bahnverbindung, treibt Fischfang und Käsefabrikation. — Dailly, 6 Meilen östlich von Girvan, ohne Bahnverbindung, hat Kohlengruben und Steinbrüche.

Kilmarnock, 22963 Einw., 11 Meilen nördlich von Ayr, Eisenbahnknotenpunkt in fruchtbarer Gegend, sehr industriell, fabricirt Woll- und Baum-

wollwaaren, Shawls und Teppiche; in der Nähe Kohlengruben. — Riccarton, 1 Meile vom vorigen, treibt Weberei und Muslinfäderei. — Galston, 5 Meilen von Kilmarnock, mit Baumwollweberei. — Stewarston, Fabrikort, 6 Meilen von Kilmarnock, erzeugt Leinwand, Teppiche, Spindeln und Stahlwaaren. — Irvine, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, 29 $\frac{1}{2}$  M. südwestlich von Glasgow, in einem Netz von kleinen Bahnlunien, treibt Muslinfabrikation und Schiffbau, und hat etwa 120 Schiffe. Der Verkehr nach dem Ausland und im Küstenhandel ist sehr lebhaft; Kohlen und Eisen werden exportirt. — Ardrossan, Küstenstädtchen, 6 Meilen vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, hat einen großen, durch Horje Island geschützten Hafen. — Saltcoats, 1 Meile vom vorigen, ohne Bahn, Küstenplatz mit kleinem Hafen, fabricirt Magnesia. — Kilwinnig, 4 Meilen nördlich von Irvine, in der Nähe von Eisengruben und Eisenwerken. — Dalry, 20 $\frac{1}{2}$  Meilen von Glasgow, hat Baumwoll-, Woll- und Flachindustrie, Kohlengruben und Eisenwerke in der Nähe. — Kilbirnie, 19 $\frac{3}{4}$  M. von Glasgow, mit Eisenwerken und Kohlengruben, Baumwoll- und Garnfabrikation. — Beith, 17 $\frac{3}{4}$  M. südwestlich von Glasgow, fabricirt Garn, Baumwollwaaren, Leder; in der Nähe Eisengruben; handelt mit Butter und Käse.

### 13. Renfrewshire.

247 sq. m. und 216947 Einw.; grenzt im Westen an Ayrshire, im Norden an den Clyde, im Osten an Lanark und ist im Norden flach, gegen Südwesten zu hügelig. 50 pCt. Bodenfläche sind angebaut. Die Grafschaft gehört mit zu dem dichtbevölkerten und verkehrsreichen schottischen Industriebezirke; zahlreiche Baumwollwaarenfabriken bilden den wichtigsten Industriezweig (über 400000 Spindeln); Eisen und Kohle werden gewonnen; die Schifffahrt auf dem Clyde und das Eisenbahnnetz westlich von Glasgow dienen dem lebhaften Verkehr.

Renfrew, hübsches Städtchen am Clyde, 6 Meilen westlich von Glasgow, fabricirt Muslin und Eisenwaaren und baut Schiffe. — Paisley, 48240 Einw.; 8 Meilen westlich von Glasgow, Eisenbahnnotenpunkt und durch einen Canal mit Glasgow verbunden, liegt am Cart, einem Nebenflusse des Clyde, und ist Schiffen bis zu 180 Tons noch zugänglich. Es hat eine blühende Industrie in Baumwollwaaren, halbseidenen Shawls, Wolldecken, Seifenfabrikation und Messinggießerei. — Johnstone, 3 Meilen vom vorigen, treibt Baumwollindustrie, Eisen- und Messinggießerei und Maschinenbau; in der Nähe sind Kohlengruben. — Pollockshaw, 5 Meilen von Paisley, mit Baumwollindustrie. — Barrhead, 3 Meilen von Paisley ist ein neuerer Fabrikort mit Baumwoll- und Leinenindustrie; in der Nähe Alaunwerke, Kohlen- und Eisengruben. — Neilston, 4 Meilen von Paisley, mit Baumwollindustrie und Kohlengruben. — Eggleston, 10 Meilen von Paisley, hat auch Baumwollindustrie. — Greenock, 57821 Einw.; schöngelegene Marktstadt am Clyde, in lebhaftem industriellem und commerciellem Aufschwunge, fabricirt eiserne Schiffe, Segeltuch und Seilerwaaren, Zucker, Maschinen. Der Hafen ist den größten Schiffen zugänglich; zu ihm gehören über 400 Schiffe und über 500 Fischerboote beschäftigt die nächste Umgebung. Der Verkehr nach dem Auslande ist ebenso schwunghaft wie der Küstenhandel. Exportirt

werden zumeist Baumwollwaaren, importirt Rohzucker und Spirituosen. — Port-Glasgow, Hafensbüdchen am Clyde, treibt Schiffbau, Segeltuch- und Zuckersfabrikation. Zum Hafen gehören gegen 50 Schiffe.

#### 14. Buteshire.

171 sq. m. und 16977 Einw.; besteht aus den Inseln Bute, Arran, Groß-Cumbrae und Inchmarnoch an der Westküste Schottlands, im Busen von Clyde gelegen.

Die Insel Bute ist vom Festland (Argyll) nur durch einen  $\frac{1}{2}$  Meile breiten Meeresarm (Kyles of Bute) geschieden, 16 Meilen lang und 3—4 Meilen breit; im Norden felsig und kahl, im Süden fruchtbar. Hauptbeschäftigung ist der Ackerbau; auch Baumaterial und schlechte Steinkohlen werden gewonnen. Das Hauptstädtchen der Insel, Rothesay, liegt an einer kleinen Bay an der Ostseite der Insel und treibt Fischerei und Schiffbau.

Inchmarnoch, eine ganz kleine Insel, westlich von Bute, zählt nur eine Bevölkerung von ein paar Duzend Seelen.

Groß-Cumbrae ist die dritte Insel; sie zählt etwa 1200 Einwohner (1861: 1222) und ist gut angebaut; Hauptplatz ist Millport, mit gutem Hafen.

Arran, die größte der Inseln von Buteshire, 23 Meilen lang und 12 Meilen breit, ist von Bergen durchzogen, welche mit Haidekraut bewachsen und namentlich im Norden stark zerklüftet sind. Die Bevölkerung beträgt 5—6000 Seelen und treibt außer Viehzucht, Ackerbau und Fischfang nur Hausindustrie. Ein vorzüglicher Hafenplatz ist Lamash, beschützt durch Holy Island.

#### 15. Argyll (Argyleshire).

3255 sq. m. und 75679 Einw.; theils Fest-, theils Inselnland; grenzt westlich und südlich an die irische See, östlich an den Firth of Clyde, an den Loch Long und an Perth, nördlich an Inverness; es ist eine Gebirgslandschaft mit Steilküsten und weit in's Land eindringenden Buchten (Lochs). Ackerland kommt nur in den Thälern vor und nur 3,3 pCt. der Oberfläche sind angebaut; das übrige ist Halbeland, Weiden und Gebirgswald. Die Berge steigen bis zu 3760 Fuß empor. Größere Binnenseen sind Loch Awe und Loch Lysloch. Der Grubetrieb liefert Blei und Silber, wenig Eisen und Steinkohle; mannigfaches Baumaterial wird gewonnen. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht; die Industrie ganz unbedeutend. Eisenbahnen fehlen; aber kein Theil der Grafschaft ist mehr als 12 Meilen vom Meere entfernt.

Inverary, Hauptort der Grafschaft, 60 Meilen nordwestlich von Glasgow, am Loch Fyne, treibt hauptsächlich Haringfang, mit welchem sich gegen 1000 Boote der Umgebung beschäftigen. In der Nähe sind Eisenwerke. — Campbelltown, Städtchen im südlichen Theile der Halbinsel Cantire, producirt Whisky und handelt mit Vieh, Haringen und Whisky. Zum Hafen gehören 40 bis 50 kleine Schiffe, im Küstenhandel beschäftigt. — Oban, kleiner Küstenplatz am Loch Binnhe, mit sicherem Hafen.

Die Grafschaft zählt 175 Inseln. Die wichtigsten davon sind: die gebirgige Islay (Islas) mit über 10000 Einw., 25 Meilen lang; — die durch den Islay-Sund von der vorigen getrennte Insel Jura, 26 Meilen

lang und ebenfalls gebirgig, aber nur schwach bevölkert (8—900 Seelen); — weiter westwärts in der irischen See Colonsay, 8 Meilen lang und vorn etwa 600 Menschen bewohnt; — Bismore, 10 Meilen lang, zwischen Loch Linnhe und dem Firth of Lorn, zur Hälfte angebaut, mit etwa 850 Einw.; — Mull, durch den nur 2 Meilen breiten Mull-Sund vom Festlande getrennt, 28 Meilen lang und 27 Meilen breit, sehr gebirgig, mit über 6800 Einw., aber nur zu kleinem Theile (8 pCt.) angebaut. Zu Mull gehören die kleineren Inseln Ulva, Jona (Jcolmhill) und Staffa mit der berühmten Fingalsgrotte. — Noch weiter westlich und nördlich liegen die Inseln: Tiree, 13 Meilen lang, zu etwa einem Drittel angebaut, mit über 3000 Einw.; — Coll, 14 Meilen lang, auch zu einem Drittel angebaut, mit über 1700 Einw.; — Canna, 4 Meilen lang, zu 45 pCt. angebaut; — Rum, 9 Meilen lang, zu 6 pCt. angebaut; die letzten beiden nur spärlich bevölkert.

### 16. Dumbartonshire.

320 sq. m. und 58857 Einw.; grenzt im Süden und Westen an den Clyde, an Loch Long und Argyll, im Norden an Perth, im Osten an Loch Lomond. Der Küstenraum am Clyde ist flach; der Loch Lomond dagegen reich an prächtigen Landschaftsbildern. Er ist 24 Meilen lang, 7 Meilen breit und hat 45 sq. m. Oberfläche. Von Süden nach Norden zu werden seine Ufer immer großartiger; er ist reich an Fischen und enthält 33 walddreiche hohe Inseln. Außer dem genannten See sind noch 8 kleinere in der Grafschaft. Dieselbe ist größtentheils flach oder Hügelland und in diesen Theilen gut bebaut; nur im Westen steigen Gebirge, mit Heidekraut bewachsen und stellenweise bewaldet, bis zu 3300 Fuß an. Im Ganzen sind etwa 27 pCt. der Grafschaft angebaut. Der Bergbau fördert Steinkohlen; die Industrie (Baumwollfabriken) ist gering; dem Verkehr dienen theils der Clyde, theils der Loch Lomond; Eisenbahnen sind nur im Süden vorhanden, wo sich ein paar Linien von Helensburgh und vom Südenbe des Lomond nach Glasgow ziehen.

Dumbarton, Hauptstädtchen der Grafschaft, 16 Meilen von Glasgow, am Leven, 1 Meile oberhalb dessen Mündung in den Clyde, fabricirt Glas- und Seilerwaaren, hat Schiffswerften, aber nur einen kleinen und nicht sehr zugänglichen Hafen. — Bowling, 3 Meilen vom vorigen, hat einen kleinen Hafen und Schiffswerfte. — Duntocher, 8 Meilen östlich von Dumbarton, mit Baumwollindustrie und Kohlengruben. — Bonhill, am Leven, 3½ Meilen nördlich von Dumbarton, hat große Bleichen und Rattendruckerei. — Baumwollindustrie und Bleicherei wird auch in Alexandria und in Balloch, 4 resp. 5 Meilen von Dumbarton, getrieben. — Vom Dorfe Cardross, am Clyde, westlich von Dumbarton, geht ständige Verbindung mittelst Fähre nach Port Glasgow. — Helensburgh, Eisenbahn-Endpunkt und Seebad am Clyde.

In einer Eyklave außerhalb der Grafschaft, 16 Meilen östlich von Dumbarton, liegt noch das Fabrikstädtchen Kirkcaldilloch, mit Weberei, Rattendruckerei, Bleichen und Kohlengruben, dem schottischen Industriebezirke und dem Eisenbahnnetz der Umgebung von Glasgow angehörig.



## 17. Stirlingshire.

462 sq. m. und 98218 Einw.; grenzt im Süden und Westen an Dumbarton, im Norden an Perth, im Osten an den Firth of Forth, im Süden an Linlithgow und Lanark; ist im Nordwesten taibles Bergland mit Gipfeln bis zu 3192 Fuß, in der Mitte Hüggelland, im Osten flach. 35 pCt. der Oberfläche sind angebaut; der Bergbau liefert Kohlen und Eisen; die Industrie (nicht bedeutend) Woll- und Baumwollwaaren. Eisenbahnverbindungen nach den benachbarten Graffschaften und insbesondere nach Glasgow und Edinburgh sind vorhanden.

Stirling, Marktstädtchen und Eisenbahnknotenpunkt, 36 Meilen nordwestlich von Edinburgh, in fruchtbarer Ebene am Ufer des Forth, fabricirt Woll- und Baumwollzeuge, Malz und Leder. Der Handel mit Getreide und Fleisch ist nennenswerth; kleine Seeschiffe gelangen bis zu den Quais der Stadt. — Alba, Bannockburn und Rippen sind industrielle Dörfer, 6, 3 und 11 Meilen von Stirling. — Falkirk, Städtchen in wohlhabender Gegend am Ufer des Forth, hat Eisenindustrie, chemische Fabriken und große Viehmärkte. — Carron, 2 Meilen vom vorigen, Industriedorf mit großartigen Eisenwerken. — Grangemouth, an der Mündung des Clyde-Kanals und des Flusses Carron in den Forth, hat einen Binnenhafen für große Schiffe, Schiffswerfte, Seilerbahnen und Segeltuchfabrikation; sie besitzt gegen 50 Schiffe und treibt namhaften Verkehr mit dem Auslande, gegen welchen der Küstenhandel zurücksteht. Exportirt werden Kohlen und Eisen. — Denny, südlich von Stirling, erzeugt Papier, Holzkohlen und Wollwaaren; — Kilryth, 6 Meilen westlich vom vorigen, treibt Weberei und Viehhandel; — Lennox-town, 7 Meilen vom vorigen, Baumwollindustrie.

## 18. Clackmannanshire.

46 sq. m. und 23747 Einw.; grenzt an Stirling, Perth und den Forth, ist an der Küste des Forth flach, nach dem Inneren zu ansteigend; zu 59 pCt. angebaut, außerdem in den Hüggellandschaften mit guten Weiden. An nutzbaren Fossilien finden sich Kohlen, Eisen und Baumaterial; die Industrie beschäftigt sich mit Wollfabrikation. Außer der Wasserstraße des Forth sind reichlich Bahnen vorhanden, die sich nach Osten, Süden und Westen hin verzweigen.

Clackmannan, Hauptstädtchen der Graffschaft, am Devon, nahe der Mündung desselben in den Forth. — Alloa, Eisenbahnknotenpunkt und industrielles Städtchen, 2 Meilen vom vorigen, fabricirt Wollwaaren, Glas, Dampfmaschinen, Thonwaaren, Leder, Schnupftabak u. a.; hat auch Kupferschmieden und Schiffswerfte und einen großen Hafen von 16 Fuß Tiefe, zu welchem ca. 60 Schiffe gehören. Der Verkehr nach dem Auslande übertrifft den Küstenhandel. — Tillicoultry, 4 Meilen vom vorigen, fabricirt Wollwaaren; ebenso Dollar, 6 Meilen von Alloa.

## 19. Kinrosshire.

78 sq. m. und 7198 Einw.; grenzt nördlich und westlich an Perth, südlich und östlich an Forfar; ist theils eben und fruchtbar, theils Hüggelland

mit guten Weiden. 67 pCt. sind Ackerland. Bewässert wird die Grafschaft durch den See Loch Leven und seine Zuflüsse; aus ihm fließt der Leven in die Bucht von Forth. Die Grafschaft liegt im Verkehrsgebiete des Eisenbahnsystems des mittleren Schottlands und wird von mehreren Linien durchzogen.

Kinross, Hauptstädtchen, 28 Meilen nordwestlich von Edinburgh, am Loch Leven, fabricirt Leder und Tartan.

## 20. Fifeshire.

513 sq. m. und 160735 Einw.; ist eine Halbinsel zwischen dem Firth of Forth und der Bucht des Tay-Flusses und grenzt westlich an Kinross und Perth. Im Osten springt Kap Fifeneß in die Nordsee vor; im Westen zweigen sich aus Perth herüber die Ochil-Hügel, durch das fruchtbare Thal des Eden von den südlicheren Comond-Hügeln getrennt. Im übrigen ist die Grafschaft flach oder wellenförmig und zum Theile sehr fruchtbar; sie enthält Heiden und Torfmoore in den Hügeln und zwar wenig Wald, aber große Pflanzungen von Eschen, Ulmen, Tannen, Kastanien und Eichen. 68 pCt. der Bodenfläche sind Ackerland. Im Bergbau gewinnt man Kohlen und Eisen; im Flußbette des Eden Halbedelsteine. Die Industrie ist meist Flachsspinnerei. Mehrere Bahnlilien mit dem Centrum „Ladybank Junction“ verbinden das Innere mit den Küsten und mit den westlicheren Grafschaften.

Cupar, Hauptstädtchen, an der Vereinigung von Eden und Ladh, fabricirt grobe Leinwand, Leder, Seilerwaaren, Kerzen und grobe Thontwaaren. — Guardbridge, Dorf an der Mündung des Eden, 5 Meilen vom vorigen, mit kleinem Hafen. — St. Andrews, malerisches Seestädtchen, mit einem für Schiffe bis zu 300 Tons zugänglichen Hafen; Eisenbahn-Endpunkt. — Ferryport on Craig, großes Dorf, 10 M. von Cupar, mit Weberei. Newport, kleiner Seehafen, 8 Meilen von Cupar. — Newburgh, Marktstädtchen, 9 Meilen von Cupar, mit kleinem Hafen, treibt Leinweberei, Korn- und Kohlenhandel. — Largo, kleiner Seehafen, 7 Meilen von Cupar, treibt Salmfischerei. — Colinsburgh, Marktstädtchen, 9 Meilen von Cupar, hat wichtigen Kornhandel. — Anstruther (Western und Eastern), zwei kleine Seeplätze nahe bei Kap Fifeneß, mit Schiffbau und ansehnlicher Fischerei. — Pittenweem, Küstenstädtchen mit kleinem Hafen, 1 Meile vom vorigen, treibt Fischerei. — Die Nachbarorte St. Monance und Kilrenny treiben ebenfalls Fischfang. — Noch näher bei Kap Fifeneß liegt Crail, Küstenstädtchen mit kleinem Hafen.

Kirkaldy, Städtchen, 15 Meilen südlich von Cupar, am Firth of Forth, fabricirt Leder, grobe Leinwand, hat Salzfiederei, Eisengießerei und einen kleinen Hafen, zu welchem gegen 80 Schiffe gehören; treibt Küstenhandel und verkehrt auch mit dem Auslande. — Kinghorn, 3 Meilen vom vorigen, mit großer Flachsspinnerei und Fischerei. — Dysart, 2 Meilen von Kirkaldy, Städtchen mit kleinem Hafen und Docks, treibt Flachsspinnerei, Tuchfabrikation und Schiffbau, hat Eisenschmieden und Salzfiederei; in der Nähe Kohlen- und Eisengruben. — Leven, an der Mündung des gleichnamigen Flusses, hat Eisengießerei, Flachsspinnerei, Leinwandfabrikation und einen für Schiffe von 300 Tons zugänglichen Hafen. — Markinch, am Leven, hat große Kohlengruben, Leinen- und Wollindustrie. — Leslie, am Leven, treibt Weberei.

Dunfermline, reinliches Städtchen im Südwesten der Grafschaft, mit Leinwand- und Damastfabrication, Färberei, Gerberei; fabricirt auch Seife, Kerzen, Tabak u. a.; in der Nähe sind Kohlengruben. — Charleston, kleiner Hafen, 2 Meilen südlich vom vorigen. — Inverkeithing, Marktstädtchen, 4 Meilen von Dunfermline, mit Hafen; fabricirt Whiskey und feuerfeste Ziegel; in der Nähe Kohlengruben. — Dalgety, 5 Meilen von Dunfermline, hat Salzfiedereien und Kohlengruben, deren Produkte durch den Hafen von St. Davids ausgeführt werden. — Aberdour, 7 Meilen von Dunfermline, Seebad; treibt Weberei; in der Nähe sind Kohlengruben. — Burntisland, Eisenbahn-Endpunkt am Firth of Forth, gegenüber von Leith und mit demselben in Dampferverbindung; hat Schiffsbauplätze, einen guten Hafen und Werfte.

## 21. Perthshire.

2834 sq. m. und (1861) 133500 Einw.; grenzt westlich an Argyll, südlich an Stirling und Clackmannan, südöstlich an Kinross, an den Firth of Forth und an Fife, nördlich an Aberdeen und Inverness. Es ist die schönste Grafschaft Schottlands, mit reicher Abwechslung von Hoch- und Tiefland. Von den fruchtbaren Tiefebene und Hügellandschaften im Südosten wird das schottische Hochland, das im Westen der Grafschaft beginnt, durch die Thallandschaften am Tay getrennt. Die Hochlande erheben sich bis zu 3984 Fuß; ihre Berge sind meistens kahl und mit Haidekraut bewachsen; dazwischen kommen große Moorstreden vor; die Thäler aber sind gut bewaldet und fruchtbar. Die Bewässerung ist reichlich; Hauptfluß ist der Tay mit seinen Nebenflüssen. Die Viehzucht ist Haupterwerbszweig; das Ackerland beträgt nur 15 pCt. der Oberfläche. Der Wildstand ist noch reich; die Fischerei ergiebig. Die Industrie arbeitet in Woll- und Flachsfabrics; der Grubenbetrieb liefert Blei, Silber und Steinkohlen. An Verkehrsmitteln ist im Osten ein reich verzweigtes Bahnnetz mit dem Centrum Perth vorhanden; im Westen dagegen sind die Bahnlilien sehr spärlich.

Perth, 25585 Einw., am Tay, Centrum von 5 Eisenbahnlilien, eine der schönsten Städte Schottlands, hat Baumwoll- und Flachsfabriken, Färbereien, Gerbereien, Brennereien, Eisengießerei, Seilerbahnen und Schiffsbauplätze. Schiffe bis zu 100 Tons können bis zur Stadt gelangen, welche selbst etwa 60 Schiffe besitzt und meistens Küstenhandel treibt.

Errol, am Firth of Tay, 8 Meilen östlich von Perth und an der Bahn nach Dundee, fabricirt Leinwand und treibt Fischfang. — Methven, Fabrikdorf und Eisenbahn-Endpunkt, 6 Meilen nordwestlich von Perth. — Stanley, am Tay und der Bahn, 8 Meilen nördlich von Perth, mit Baumwollspinnerei. — Blairgowrie, am Gricht-Fluß, Eisenbahn-Endpunkt, 18 Meilen nordöstlich von Perth, treibt Flachsspinnerei, Weberei und Salmfang. — Altyth, 5 Meilen vom vorigen, ebenfalls Endpunkt einer Zweigbahn, fabricirt Garn und Leinen. — Coupar, 15 Meilen nordöstlich von Perth, fabricirt Leinwand und Leder. — Crieff, 17 Meilen westlich von Perth, am Earn malerisch gelegen, hat Baumwoll-, Leinwand- und Wollindustrie, Gerberei und Brennerei. — Rinkardine, in einer Exclave, am Firth of Forth gelegen, ein geschäftiger Hafenplatz, fabricirt Segeltuch und Seilerwaaren.

## 22. Forfarshire oder Angus.

889 sq. m. und 237567 Einw.; grenzt im Südosten an die Nordsee, im Süden an den Tay, im Westen an Perth, im Norden an Aberdeen und im Nordosten an Aincardine. Man unterscheidet in der Grafschaft vier Landschaften: 1. die Grampian-Berge (Braes of Angus), unfruchtbar, mit Heide und Moor bedeckt, aber von schönen und fruchtbaren Thälern gefurcht; 2. das wellenförmige und gut bewässerte Strathmore, eine breite Thalebene, 33 Meilen lang; 3. das Gebiet der Sidlan-Hügel, bis zu 1150 Fuß ansteigend; und 4. den flachen und fruchtbaren Küstenstrich. Bewässerung geben der Nord-Ost und der Süd-Ost. 39 pCt. der Bodenfläche sind Ackerland. Vormaliger Kupfer- und Bleibergbau hat aufgehört; Porzellanerde wird noch gewonnen. Die Industrie arbeitet hauptsächlich in Flachs- und Jutesabrizken. An Verkehrswegen ist außer der Seeküste im Südosten ein gut entwickeltes Bahnetz (Scottish Midland Junction) vorhanden; der Nordwesten ist verkehrssarm.

Forfar, altes Marktstädtchen im Strathmore, fabricirt Leinwand und Schuhwaaren und treibt Viehhandel; es ist Knotenpunkt von 5 Bahnlmnen. — Kirrimuir, 5 Meilen nordwestlich vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, fabricirt Leinwand.

Dundee, 119141 Einw., 47 Meilen von Edinburgh, am Firth of Tay, eine der commercziell wichtigsten Städte Schottlands, mit einem älteren engen und einem neueren geräumigen Stadttheil, besitzt zahlreiche öffentliche Anstalten und Einrichtungen; fabricirt Leinwand, Maschinen und baut Schiffe; besitzt eine Börse, eine Kornbörse, ein Kaufhaus, Quais und Docks. Dundee ist der Hauptsitz des Leinwandhandels in Großbritannien. Zum Hafen gehören etwa 240 Schiffe; starker Verkehr mit dem Auslande und lebhafter Küstenhandel wird von hier aus getrieben. Ein Hauptexportartikel ist Leinwand.

An der Bahn von Dundee, östlich nach Arbroath liegen zunächst die Seebäder Broughty Ferry, 4 Meilen östlich von Dundee, und Carnoustie, 10 Meilen östlich von Dundee, weiterhin der kleine Seeplatz East Haven. — Hierauf folgt Arbroath, Küstenstädtchen mit Segeltuch-, Horn- und Lederfabrikation und einem kleinen Hafen, der durch Wellenbrecher geschützt ist. Die Stadt hat nahezu 100 Schiffe und treibt lebhaften Küstenhandel; exportirt werden hauptsächlich Pflastersteine, Knochen und Leinwand. 11 Meilen östlich von Arbroath in der See liegt der berühmte Leuchtturm von Bell Rock. — 6 Meilen landeinwärts von Arbroath liegt Friocheim, nennenswerth wegen seines Leinwandhandels. — Montrose, Seestädtchen, nordöstlich von Arbroath an der seichten Bucht des Ost-Flusses, mit mehreren öffentlichen Anstalten, hat Leinenindustrie, Schiffsbaupläze, Seilerbahnen, Fabrikation von Stärke und Kerzen. Es sind ansehnliche Docks vorhanden; zur städtischen Rhederei gehören über 100 Schiffe und sowohl der Küstenhandel als auch der Verkehr nach dem Auslande sind verhältnißmäßig bedeutend. — Brechin, 6 Meilen landeinwärts vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, treibt vorzugsweise Leinenindustrie.

## 23. Aincardineshire.

394 sq. m. und 34630 Einw.; grenzt südwestlich an Forfar, östlich an die Nordsee, nördlich an Aberdeen und besteht aus einem fruchtbaren Küsten-

friche, aus einer Thalniederung „Mearns“ genannt, welche durch eine Hügelkette von dem Küstenstriche getrennt ist und aus einer von Zweigen der Grampians durchzogenen Berglandschaft, die sich an einem Punkte (Bathof) bis 2555 Fuß erhebt. Haupterwerbszweige sind Ackerbau, Viehzucht und Fischfang; 40 pCt. der Bodenfläche sind angebaut. Die Industrie ist gering. Hauptfluß ist der Dee, der aber als Bergstrom nicht schiffbar ist; als Hauptverkehrsader erscheint daher ein Theil der Caledonian-Bahn zwischen Montrose und Aberdeen.

Stonehaven, Hauptstädtchen, an der genannten Bahn und an der Mündung des Carron-Baches, welcher den Hafen bildet, 15<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Meilen von Aberdeen. Die Stadt fabricirt Leinwand, Thonpfefen und Branntwein; Handel und Schifffahrt sind gering. — 8 Meilen südlich vom vorigen liegt das Küstendorf Inverberdie, Endpunkt einer Zweigbahn, mit Leinwandindustrie und einem Fischerhafen. — Gourdon, 1 Meile weiter südlich, hat einen guten Hafen. — Noch 2 Meilen südlicher liegt Johns haven, ein Fischerdorf mit kleinem Hafen. — Landeinwärts an der Hauptlinie der Caledonian-Bahn liegt Laurence Kirk, ein Flecken mit Leinwandindustrie.

#### 24. Aberdeenshire.

1970 sq. m. und 244603 Einw.; grenzt nördlich und östlich an die Nordsee, südlich an Rincardine, Forfar und Perth, westlich an Inverness, nordwestlich an Banff. Der Nordosten ist Hügelland, der Süden und Südwesten Bergland, von der Hauptkette der Grampians begrenzt, in welcher der Ben More bis 3590' aufsteigt. Ungefähr 39 pCt. der Oberfläche sind Ackerland; Ackerbau und Viehzucht sind Hauptbeschäftigung, die Industrie gering; Bergbau wird nicht getrieben. Der Verkehr wird durch die günstige Küstenerstreckung und durch ein gut verzweigtes Netz der Great North of Scotland-Bahn befördert.

Aberdeen, 88125 Einw., zwischen den Mündungen des Dee und des Don an der Nordsee, Vereinigungspunkt dreier Bahnen. Die kleinere nördliche Hälfte der Stadt ist alt, die südliche Hälfte neu und comfortabel. Aberdeen hat zahlreiche öffentliche Anstalten, worunter eine berühmte Universität. Das industrielle Leben ist sehr regsam und befaßt sich hauptsächlich mit Leinwand-, Wollen- und Baumwollensfabrikation, Maschinen-, Papier-, Seifen- und Kerzenfabrikation, mit Gerbereien, Seilerei und Eisengießerei. Der Handel ist ebenfalls sehr lebhaft und wird durch große Hafenanlagen, Docks und Schiffswerfte unterstützt; Schiffbau und Rhederei (Clipper und eiserne Schiffe) sowie die große Seefischerei (Grönlandfahrer) sind sehr respectabel. Die Rhederei der Stadt besaß (im Jahre 1868) 282 Segel- und Dampfschiffe mit etwa 100000 Tons Tragfähigkeit. Exportirt werden geschliffene Granitplatten und andere Steinschleiferwaaren, Rindvieh, Salme und andere Victualien.

Im Thale des Dee, westwärts von Aberdeen, sind keine commercieell wichtigen Ortschaften. Eine Bahnstrecke führt in diesem Thale aufwärts bis zu dem neuen Orte Ballater in sehr großartiger Landschaft und weiter zu dem königlichen Schlosse in Balmoral.

Die Küstenstrecke von Aberdeen nördlich hat den nächsten erwähnenswerthen Platz in Newburgh, einem Hafenstädtchen abseits der Bahn, 14 Meilen von Aberdeen. — Peterhead, 32 Meilen nördlich von Aberdeen, Endpunkt einer



Zweighbahn an der Nordseeküste, mit von Dämmen geschützten Hafenanlagen; ist der Hauptsitz des britischen Walfischfangs und besitzt außer 80 größeren Seeschiffen in der nächsten Umgebung gegen 900 Fischerboote. — 3 Meilen südlich von Peterhead liegt an der Küste das Fischerdorf Boddam in der Nähe von Buchan Ness, wo ein Leuchthurm steht. — Frazerburgh, ein hübsches Städtchen, mit dem benachbarten Fischerdorf Broadsea, 42 Meilen nördlich von Aberdeen, Eisenbahn-Endpunkt an der Nordküste der Grafschaft. Die Fischerei von Broadsea beschäftigt etwa 500 Boote. — Noch westlicher liegt das Fischerdorf Roseheardy, abseits der Bahn, 4 Meilen vom vorigen, mit einem Hafen für ganz kleine Schiffe.

Im Inneren der Grafschaft sind zu nennen: Old Meldrum, 17 Meilen nordwestlich von Aberdeen, treibt Strumpfwirerei, Vieh- und Getreidehandel. — Kintore, 12 Meilen nordwestlich von Aberdeen, am Aberdeener Kanal, handelt mit Baumaterialien und landwirtschaftlichen Produkten. — Inverury, 3 Meilen vom vorigen, am Ende des genannten Kanals, treibt Vieh- und Getreidehandel. — Zurriff, 40 Meilen nordwestlich von Aberdeen, mit Leinwandbleiche und Tuchfabrikation; handelt mit Mastschweinen.

## 25. Banffshire.

686 sq. m. und 62023 Einw.; grenzt östlich und südöstlich an Aberdeen, nördlich an die Nordsee (Moray Firth), westlich an Elgin, südlich an Elgin und Inverness; ist meist gebirgig, nur an der Küste streckt sich ein fruchtbarer Landstrich entlang. 27 pCt. der Bodenfläche sind angebaut; auf den Hügeln ist gutes Weideland. Die Berge steigen bis zu 4095 Fuß (Cairn Gorm) an; Hauptfluß ist der reißende Spey. Baumaterial und Färberflechten werden gewonnen; die Industrie ist unbedeutend; an Verkehrsmitteln die Verzweigungen der Great North of Scotland vorhanden.

Banff, Hauptort der Grafschaft, unweit der Mündung des Doberan, Küstenstädtchen und Eisenbahnnotenpunkt; fabricirt Leinwand, Garn, Leder und Seife, hat eine Rhederei von etwa 130 Schiffen und treibt sowohl Küstenhandel als Verkehr nach dem Auslande. Exportirt werden Korn, Vieh und Fische. Der Fischfang beschäftigt in der Umgebung über 300 Boote. — Portsoy, 6 Meilen weiter westlich, Endpunkt einer Zweighbahn, mit kleinem Seehafen, treibt Fischfang, Seilerei und Gesteinsindustrie. — Cullen, 11 Meilen westlich von Banff, abseits der Bahn, treibt Fischerei und Schiffbau. — Buckie, ein großes Fischerdorf, 17 Meilen westlich von Banff, abseits der Bahn; die Umgebung beschäftigt über 600 Fischerboote. — Keith, im Inneren der Grafschaft, 20 Meilen südwestlich von Banff, Eisenbahnnotenpunkt, mit Woll- und Flachindustrie, Bleichen und Tabakfabrikation.

## 26. Elginshire oder Moray.

531 sq. m. und 43612 Einw., besteht aus zwei Theilen, die durch ein Stück von Inverness getrennt sind und grenzt nördlich an den Moray Firth, östlich an Banff, südlich an Inverness und westlich an Nairn. Die Oberfläche ist an der Küste eben und fruchtbar, im Inneren Hügelland mit Torfmoor und guten Weiden. Hauptfluß ist der Spey an der Ostgrenze. 24 pCt. der Bodenfläche sind angebaut, namentlich im Tiefland; im Hügellande wird Vieh-

zucht getrieben, an den Küsten Fischerei. Die Industrie ist ganz gering; Eisenbahnen reichlich vorhanden.

Elgin, Hauptstädtchen am Lossie, Eisenbahnnotenpunkt, 5 Meilen von der See, mit Brennerei, Eisengießerei, Wollensfabrikation, Gerberei und Seilerei, braut auch gutes Ale. — Lossie mouth, 5 Meilen vom vorigen, Eisenbahn-Endpunkt, mit Hafen und Doc. — Burghead, Küstendorf, mit kleinem Hafen, Endpunkt einer Zweigbahn. — Findhorn, Fischerdorf an der Mündung des Findhorn, Endpunkt einer Zweigbahn. Die Umgebung beschäftigt etwa 400 Fischerboote.

## 27. Nairn.

215 sq. m. und 10225 Einw.; grenzt östlich an Elgin, nordwestlich an den Moray Firth, sonst an Inverness; ist meist gebirgig und waldbreich; zu 22 pCt. angebaut; von der Great North of Scotland-Bahn durchzogen.

Nairn, Marktstädtchen, 198 Meilen nordwestlich von Edinburgh, an der Mündung des Nairn, welche den Hafen bildet, treibt Fischfang.

## 28. Invernesshire.

4255 sq. m. und 87531 Einw.; theils Festland, theils Inseln. Das Festland grenzt im Osten an Aberdeen, Banff, Elgin und Nairn, im Norden an Ross, im Westen an den atlantischen Ocean, im Süden an Argyll und Perth. Die Zahl der Inseln beträgt 250. Der continentale Theil wird durch das Thal des Glenmore, in dem sich die Seen Ness und Lochie und der caledonische Kanal befinden, in zwei Theile geschieden. Die Oberfläche ist gebirgig und nur zum kleinsten Theile Ackerland, sonst bewaldet oder Torfmoor und Heideland. Die Berge erheben sich im Süden bis zu 4406 Fuß (Ben Nevis). Haupterwerbszweige sind Schaf- und Rindviehzucht; Flach- und Wollspinnerei (für den Hausbedarf); Fischfang an der Westküste. Dem Verkehr dienen der erwähnte Kanal und die Great North of Scotland-Bahn.

Inverness, hübsches Städtchen am Ness,  $\frac{1}{2}$  Meile oberhalb dessen Mündung, treibt Gerberei, Hanfspinnerei, Tuchfabrikation und Fischfang, sowie bedeutenden Handel mit Wolle und Schafen. Der Hafen ist Schiffen bis zu 250 Tons zugänglich. Die Rhederei besitzt etwa 270 Schiffe; der Verkehr ist nach dem Auslande wie im Küstenhandel sehr lebhaft. — Beaulay, Dorf, 9 Meilen westlich von Inverness, hat einen kleinen Hafen und treibt Küstenhandel. — Fort George, abseits der Bahn, beschützt den Eingang aus dem Moray Firth in den Beaulay Loch. — Die Passage von Inverness durch den Loch Ness, den caledonischen Kanal und den Loch Gil wird durch zwei Forts gedeckt: Fort Augustus, 28 Meilen südwestlich von Inverness, und Fort William, 55 Meilen südwestlich von Inverness, beide ohne Bahnverbindungen, im Inneren des Hochlands.

Von den zu Inverness gehörigen Inseln sind zu nennen:

Skye, die größte, von der Westküste Schottlands durch den Sleat Sound, den Loch Alsh und den Inner Sound getrennt, mit über 18000 Einw. Die Oberfläche ist gebirgig, die Küsten steil und ausgebuhtet; andaufrichtiges Land wenig vorhanden. Haupterwerb ist die Fischerei, welche hier und an der gegenüberliegenden Festlandküste beinahe 900 Boote beschäftigt.

Kleinere Inseln sind: Raasey, Rona, Scalpay, Eigg (Egg), Harris (ein Theil der größten Hebriden-Insel), North Uist mit vielen guten Häfen, Benbecula, South Uist mit vielen guten Häfen, Barra (Barra) und St. Kilda. Die meisten dieser Inseln sind sehr gebirgig, mit Steilküsten; alle vorzugsweise von Fischern bewohnt. Größere Ortschaften sind auf ihnen nicht vorhanden.

### 29. Roß und Cromartyshire.

3151 sq. m. und 80955 Einw.; theils aus Festland, theils aus Inseln bestehend, die zusammen 755 sq. m. haben; grenzt im Osten an die Nordsee, im Norden an Sutherland, im Westen an den atlantischen Ocean, im Süden an Inverness. Zu Roß gehört die Hauptinsel der Hebriden und einige kleinere Inseln. An der Ostküste finden sich flache fruchtbare Strecken; außerdem besteht die Grafschaft aus sterilem Bergland, nur Schafweiden darbietend, mit tiefen Thälern und vielen Seen. Das Gebirge erhebt sich im Ben Deray bis zu 3658 Fuß. Nur  $3\frac{1}{2}$  pCt. der Bodenfläche sind cultivirt. Die Industrie ist ganz gering; außer der Schafzucht bildet die Fischerei, namentlich an den Westküsten, den Hauptnahrungszweig. Dem Verkehr dienen noch zwei Linien der Great North of Scotland-Bahn: die eine von Ost nach West quer durch Schottland; die andere in Windungen längs der Ostküste hinlaufend.

Dingwall, Marktstädtchen, 116 Meilen von Edinburgh, am inneren Ende der Bucht von Cromarty. Die beiden genannten Linien vereinigen sich hier. — Cromarty, abseits der Bahn, an der Einfahrt in die Cromarty-Bay, mit sicherem Hafen und Schiffsbau, treibt Fischerei und handelt mit Fischen. — Invergordon, an der Bahn und dem Cromarty-Firth, treibt Schiffbau und ansehnlichen Küstenhandel. — Tain, Bahnstation, am Dornoch-Firth, hat eine Eisengießerei und Wollindustrie.

Im Inneren der Grafschaft liegen keine bedeutenden Ortschaften, nicht einmal an der Eisenbahn; an der Westküste nur Fischerdörfer, unter welchen Loch Broom, Ullapool, Middleton, Gairloch, Forrison, Applecroß und Jeantown zu nennen sind; endlich Strome Ferry als nordwestlichster Endpunkt der britischen Eisenbahnen.

Die Insel Lewis ist die größte unter den Hebriden, bergig und mit buchtenreichen Steilküsten. Hauptstädtchen ist Stornoway, an der Ostküste, mit gutem Hafen, 50 Seeschiffen und über 700 Fischerbooten.

### 30. Sutherland.

1886 sq. m. und 24317 Einw.; grenzt südlich an Roß, südöstlich an die Nordsee, östlich an Caithness, nördlich und westlich an den Ocean. Die Oberfläche ist gebirgig; nur an den Küsten stellenweise flach. Das Gebirge erhebt sich im Ben More bis zu 3235 Fuß; zahlreiche Seen liegen in den Thälern. Die Flüsse sind nicht schiffbar; Schafzucht und Fischerei Haupterwerbszweige. Nur  $\frac{4}{5}$  pCt. der Bodenfläche sind Ackerland. Die Great North of Scotland-Bahn sendet ihre nördlichen Ausläufer an der Ostküste entlang.

An der Ostküste finden sich die Orte: Dornoch, abseits der Bahn, 140 Meilen von Edinburgh, mit Fischerei; — Bonar Bridge, Bahnstation am

oberen Ende des Dornoch-Firth; — Golspie, Küstendorf mit Bahnstation und kleinem Hafen; — Hemsdale, Küstendorf und nördlichster Endpunkt der britischen Eisenbahnen.

Die Ortschaften weiter nördlich, an der Nord- und Westküste der Grafschaft, sind blos Fischerdörfer.

### 31. Caithness.

712 sq. m. und 39992 Einw.; grenzt westlich an Sutherland, außerdem an das Meer; ist eine rauhe Ebene, von Hügeln unterbrochen, nach den Küsten zu abgedacht; baumlos; mit großen Moor- und Torfstrecken. Die Küsten sind meist felsig und enthalten zahlreiche Höhlen, in welchen Seehunde gefangen werden. 13 pCt. der Oberfläche sind angebaut; Ackerbau, Viehzucht und Fischerei sind Haupterwerbszweige.

Wid, Hafenstädtchen, 170 Meilen von Edinburgh, an der Nordsee, fabricirt Seilerwaaren und Segeltuch und ist ein Hauptstz des Haringshandels. Zum Hafen gehören 54 Seeschiffe und zum Bezirke nahezu 1000 Fischerboote.

Saxigo, Sarklet und Uyth sind kleine Hafenplätze in der Nachbarschaft von Wid. — Thurso, Städtchen an der Nordküste, an schöner Bay; der Hafen ist Schiffen bis zu 12 Fuß Tiefgang zugänglich. Die Stadt fabricirt Leder, Strohwaaeren, Seilerwaaren u. a. und treibt Getreidehandel.

### 32. Die Orkney-Inseln (Orkaden).

320 sq. m. und 31274 Einw., von Caithness durch den sieben Meilen breiten Pentland-Firth getrennt, zwischen 58° 54' und 59° 24' nördl. Br. und 2° 23' und 3° 24' westl. L. — Die Inseln sind theilweise steil und erheben sich an ihrem höchsten Punkte 1556 Fuß über die See; es sind im Ganzen 49, davon 27 bewohnt; von den anderen dienen die meisten als Weide für kleines Vieh. Zu den Inseln gehören etwa 50 Seeschiffe und gegen 700 Fischerboote.

Die größte der Inseln ist Pomona, 18 Meilen lang, mit dem Hauptstädtchen Kirkwall, das einen guten Hafen besitzt, und Stromness, welches lebhaften Küstenhandel treibt. — Südlich von Pomona liegen Hoy und South Ronaldsha; nördlich Shapinsha, Rowisa, Stronsa, Eda, Westra, Sanda und North Ronaldsha.

### 33. Die Shetland-Inseln.

615 sq. m. und 31608 Einw.; zwischen 59° 52' und 56° 5' nördl. Br. und 0° 45' und 1° 45' westl. L.; 50 Meilen nordöstlich von den Orkaden. Es sind 117 Inseln, davon 30 bewohnt; mäßig hoch, meist mit zerklüfteten Steilküsten; nur wenig über 1000 Acres Ackerland und fast ohne Baumwuchs. Hauptbeschäftigung sind die Viehzucht, welche sehr kleine Racen Rinder, Schafe und Pferdchen (Sheties) aufweist, und der Fischfang, der gegen 700 Fischerboote beschäftigt.

Die größte Insel ist Mainland, wo das Städtchen Lerwick, an der Ostküste der Insel, einen schönen Hafen und etwa 73 Seeschiffe hat.

## IV. Irland.

In der Provinz Leinster liegen die Grafschaften:

## 1. Dublin.

354 sq. m. und (1871) 405625 Einw.; grenzt östlich an's irische Meer, außerdem an Meath, Kildare und Wicklow, hat eine wellenförmige, im Süden bergige Oberfläche, von welcher die Hälfte gut bebaut, das übrige größtentheils Weideland, nur 2 pCt. Waldland ist; ansehnliche Viehzucht; Blei- und Kupfergruben; Fischerei an den Küsten; in den Städten einige Woll-, Baumwoll- und Worstedfabriken; früher war die Industrie viel bedeutender.

Dublin, 295841 Einw.; die politische Hauptstadt Irlands, an der Mündung des Liffey-Flusses in die Bay von Dublin, eine der schönsten britischen Städte; besteht aus einem inneren Theile, umgeben von einer mit Bäumen besetzten Ringstraße (Circular Road), außerhalb welcher die Vorstädte liegen. Die Stadt selbst wird durch den von 9 Brücken überspannten Liffey in zwei Hälften getheilt. Der Fluß ist von schönen Quais gesäumt, an welchen große Seeschiffe, für die der Fluß bis zur untersten Brücke zugänglich ist, landen können. Große Docks, Schiffen bis zu 5 Meter Tiefgang zugänglich, mit Waarenhäusern umbaut, sind mit dem Flusse verbunden; von diesen Docks aus können Waaren theils auf den Eisenbahnen, theils auf den beiden bei Dublin mündenden Kanälen (Royal Kanal und Grand Kanal) in's Innere des Landes geführt werden. Der äußere Hafen wird durch zwei bedeutende Dämme geschützt; die Einfahrt in den Hafen ist eng, durch das Poolbeg-Leuchthaus bezeichnet und von Batterien besetzt. In der Stadt sind schöne Straßen, große Plätze und öffentliche Anstalten zahlreich vorhanden. Die Industrie von Dublin leidet unter dem Mangel an Wasserkraft und Steinkohlen und war früher blühender; trotzdem zählt Dublin jetzt (1873) noch 638 Fabriken und gewerbliche Anstalten, in welchen über 20000 Arbeiter beschäftigt sind. Berühmte Produkte der Dubliner Industrie sind namentlich Porter und Whisky; man zählte ferner im genannten Jahre 13 Etablissements für Maschinenbau, 27 für Luxuswagen, eines für den Bau von Eisen Schiffen, 8 chemische Fabriken und 25 Eisengießereien. Die Weberei ist sehr ansehnlich; 1872 gehörten zum Hafen von Dublin 527 Schiffe mit 57602 Tons Tragfähigkeit, worunter 67 Dampfer. Die Zahl der eingelaufenen Schiffe betrug 716 mit 226724 Tons, jene der ausgelaufenen 218 mit 82411 Tons. Importirt wurden hauptsächlich Getreide, Zucker, Spirituosen und Tabak, exportirt Chemikalien und Eisenwaaren. Der Küstenhandel ist viel wichtiger, namentlich nach und von England. Dem Handel dienen das großartige Zollhaus, die Bank von Irland, die Börse, die Stock- und die Kornbörse u. a. Dublin ist endlich auch der Ausgangspunkt der irischen Bahnen. 5 Bahnhöfe sind bis in die Stadt vorgeschoben. Aus dem nordöstlichen Theile der Stadt läuft die Dublin and Drogheda Bahn nach Norden, um 4 1/2 Meilen von Dublin einen kurzen östlichen Zweig nach der See zu entsenden; aus dem nordwestlichen Bahnhof streckt sich die Midland Great Western und aus dem südwestlichen die Great Southern and Western in's Innere des Landes; die



beiden südlichen Bahnhöfe schicken ihre Linien, welche sich übrigens bald vereinigen, längs der Küste nach dem Süden.

Kingstown, Seestädtchen. 6 Meilen südöstlich von Dublin, mit einem durch zwei lange Dämme gebildeten Hafen und mit Bahnverbindung nach Dublin; vermittelt einen Theil des Dubliner Seeverkehrs und ist gewissermaßen eine maritime Vorstadt von Dublin. — Mit Kingstown ist das 2 M. entfernte Fischerdorf Dalkey durch eine atmosphärische Eisenbahn verbunden. — Nördlich von Dublin an der Küste liegen noch mehrere kleine Seeplätze, worunter Howth mit einem großen, aber wenig benutzten Hafen, 7 Meilen nordöstlich von Dublin, Endpunkt einer Zweigbahn, der wichtigste ist. — Malahide, 7 Meilen nordöstlich von Dublin, treibt Austerscherei. — Rush, 12 Meilen nordöstlich von Dublin, hat einen kleinen Hafen. — Skerrier, 16 Meilen nördlich von Dublin, treibt Fischerei und Küstenhandel. — Balbriggan, Städtchen, 18 Meilen nördlich von Dublin, fabricirt Salz, Leder und Baumwollwaaren; der Hafen ist nur zur Flutzeit zugänglich.

Die Binnenplätze der Grafschaft Dublin sind commercieell bedeutungslos.

## 2. Louth.

315 sq. m. und (1871) 84198 Einw.; grenzt östlich an die irische See, außerdem an Armagh, Monaghan, Lavan und Meath; ist mit Ausnahme einiger Hügelandschaften eine fruchtbare Ebene mit flacher Küste; größtentheils gut bebaut und mit ausgedehnter Viehzucht. Der Bergbau fördert wenig Blei; die Industrie ist unbedeutend; an der Küste beschäftigt die Fischerei gegen 500 Boote.

Dundalk, Hauptstädtchen an der Mündung des Castleton, in schöner Lage; fabricirt Tabakwaaren, Seife, Leder und Stednadeln und hat einen Hafen, zu welchem 32 Schiffe gehören. Der Handel ist fast nur Küstenhandel. Dundalk ist Knotenpunkt von 4 Bahnlilien. — Carlingford, Marktflecken und Seehafen an der Bay gleichen Namens, treibt Austersfang. — Drogheda, 32 Meilen von Dublin, am Ufer des Boyne, 4 Meilen oberhalb dessen Mündung, Schiffen bis zu 300 Tons zugänglich, mit Garnspinnerei, Seifen- und Salzfiederei, Eisengießerei, Leder-, Tabak- und Kerzenfabrikation. Zum Hafen der Stadt gehören gegen 50 Schiffe; es wird fast blos Küstenhandel getrieben.

## 3. Meath.

906 sq. m. und (1871) 94480 Einw.; grenzt östlich an die irische See, außerdem an Louth, Lavan, Westmeath, Kildare und Dublin; ist im Ganzen eben, nur stellenweise hügelig; vom Boyne bewässert. 35 pCt. der Oberfläche sind Felder und Wiesen, 59 pCt. Weiden, nur 2 pCt. Wald. Viehzucht ist Haupterwerbszweig; die Industrie gering.

Hauptort ist das Marktstädtchen Trim, 27 Meilen nordwestlich von Dublin, am Boyne, industriell und commercieell ohne Bedeutung. — Wichtiger ist Navan, gleichfalls im Nordwesten von Dublin, Marktstädtchen, am Zusammenfluß von Boyne und Blackwater, Knotenpunkt von 4 Bahnlilien; treibt Flachsspinnerei, Papierfabrikation; hat Mühlen, Brauerei und Brennerei. — Athboy und Oldcastle sind Endpunkte von Zweigbahnen.

## 4. Westmeath.

708 sq. m. und (1871) 78416 Einw.; grenzt im Norden und Osten an Meath, im Süden an Kings County, im Westen an Roscommon, im Nordwesten an Longford; hat wellenförmige Oberfläche, stellenweise mit niedrigen Hügeln besetzt. Bewässert wird die Grafschaft durch den Shannon, den königlichen Kanal und zahlreiche Seen. 53 pCt. der Oberfläche sind Weiden, 28 pCt. Felder und Wiesen, 2 pCt. Wald. Viehzucht ist Haupterwerb; die Industrie nicht nennenswerth; der Bergbau liefert etwas Blei.

Rullingar, am königlichen Kanal und der Midland Great Western-Bahn, Marktstädtchen, 50 Meilen von Dublin. — Ribeggan, 12 Meilen südwestlich von Rullingar, mit localer Industrie und lebhaftem Handel. — Athlone, 78 Meilen von Dublin, das eigentliche Centrum des irischen Eisenbahnnetzes, an den Ufern des Shannon, dessen Stromschnellen durch einen Kanal umgangen werden, hat locale Industrie und lebhaften Verkehr.

## 5. Longford.

421 sq. m. und (1871) 64408 Einw.; von Eavan, Leitrim, Roscommon und Westmeath begrenzt; ist meistens flach, im Nordosten hügelig. 31 pCt. der Oberfläche sind angebaut, 40 pCt. Weideland, 2 pCt. Wald. Leinwandweberei ist häusliche Nebenbeschäftigung; Haupterwerb die Viehzucht.

Longford, Hauptstädtchen, 75 Meilen nordwestlich von Dublin, an einem Zweige des königlichen Kanals und an der Midland Great Western-Bahn, treibt ausgedehnten Handel mit Getreide und Victualien.

## 6. Kings County.

772 sq. m. und (1871) 75781 Einw.; von Westmeath, Roscommon, Galway, Tipperary, Queens County und Kildare begrenzt, ist im Norden Hochebene, von einzelnen Hügeln besetzt, mit Torfmooren, im Südwesten Hügel-land mit Weiden, gegen die Grenze von Queens County bis zu 1730 Fuß ansteigend (im Slieve Bloom-Gebirge). Es wird durch den Shannon mit seinem Nebenflusse Brosna bewässert. 30 pCt. der Oberfläche sind Felder und Wiesen; 38 pCt. Weiden. Viehzucht ist Haupterwerbszweig; die Industrie gering.

Tullamore, 59 Meilen westlich von Dublin, Marktstädtchen und Eisenbahnknotenpunkt, am Grand Canal, in fruchtbarer Gegend, hat nur locale Industrien. — Ebenso Pontarlington, Marktstädtchen, 41 $\frac{1}{2}$  Meilen westlich von Dublin, an einer Gabelung der Great Southern and Western-Bahn. — Shannon Harbour ist der Platz an der Mündung des Grand Canal in den Shannon; Dampferstation.

## 7. Queens County.

664 sq. m. und (1871) 77071 Einw.; umgeben von Kings County, Tipperary, Kilkenny und Kildare, theils flach, theils hügelig; vom Barrow und Suir bewässert. 37 pCt. der Bodenfläche sind angebaut, 44 pCt. Weideland. Ackerbau und Viehzucht sind Haupterwerbszweige; Steinkohlen und Baumaterialien werden gewonnen; die Industrie ist nicht nennenswerth. Die Great Southern and Western-Bahn ist Hauptverkehrslader.

Marxborough, 50  $\frac{3}{4}$  Meilen von Dublin, Eisenbahnnotenpunkt, treibt Flachshandel. — Montmelick, Marktstädtchen, 6 Meilen vom vorigen, hat Gerbereien, eine Wollspinnerei, Gießerei und Maschinenfabrik. — Mount-rath, Marktstädtchen, 7 Meilen von Marxborough, mit Wollspinnerei und anderen localen Industriezweigen.

#### 8. Kildare.

652 sq. m. und (1871) 84198 Einw.; von Meath, Kings County, Queens County, Carlow, Wicklow und Dublin umgeben; ist ein flaches Tafelland mit geringen Hügeln und enthält im nördlichen Theil ein großes Torfmoor. Die Graffschaft wird vom Barrow-Fluß, vom Grand Canal und vom Royal-Canal bewässert. 35 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 50 pCt. Weideland (namentlich für die ausgedehnte Schafzucht). Die Industrie ist ganz unbedeutend; Hauptverkehrsmittel die Great Southern and Western-Bahn.

Athy, Städtchen am Barrow, der hier schiffbar ist, 44  $\frac{1}{4}$  Meilen von Dublin, treibt namhaften Getreidehandel. — Kildare, Marktstädtchen und Eisenbahnnotenpunkt, 30 Meilen von Dublin.

#### 9. Wicklow.

781 sq. m. und (1871) 78509 Einw.; grenzt im Osten an die irische See, außerdem an Dublin, Kildare, Carlow und Wexford: ist eine Hügellandschaft, an ihrem höchsten Punkte bis zu 3039 Fuß ansteigend, stellenweise mit malerischen Thälern; vom Avoca bewässert. 24 pCt. der Bodenfläche sind angebaut; die Viehzucht bedeutend; das Mineralreich liefert Blei, Silber, Schwefelkies und Kupfer. Die Industrie ist ganz gering; die Fischerei an den Küsten beschäftigt gegen 200 Boote.

Wicklow, Hauptstädtchen, 28 Meilen südlich von Dublin, an der Bahn und der Küste, exportirt Kupfer- und Bleierz. — Bray, Marktstädtchen an der Küste, 15 Meilen nördlich vom vorigen, mit kleinem Hafen. — Arklow, Marktstädtchen, 13 Meilen südlich von Wicklow, Endpunkt einer Zweigbahn, an der Küste, hat einen Hafen, der aber nur ganz kleinen Schiffen zugänglich ist.

#### 10. Wexford.

744 sq. m. und (1871) 132506 Einw.; die südöstlichste Graffschaft Irlands; grenzt im Süden und im Osten an die See, außerdem an Wicklow, Carlow, Kilkenny und Waterford; ist im Inneren hügelig, an den Küsten flach. 42 pCt. der Oberfläche sind angebaut, 5 pCt. Wald. Rindvieh- und Schafzucht sind ausgedehnt; der Fischfang beschäftigt 230 Boote.

Wexford, Hauptstädtchen, 74 Meilen südlich von Dublin, Eisenbahn-Endpunkt, an der Mündung des Slaney in die Bucht von Wexford, hat eine Rheberei von 100 Schiffen und treibt meistens Küstenhandel. — Ennis-corthy, 12 Meilen nördlich vom vorigen, am schiffbaren Slaney; hat lebhaften Kornhandel. — Ross (New Ross), abseits der Bahn, am Barrow-Flusse, zur Flutzeit Schiffen bis zu 800 Tons zugänglich; hat Korn- und Fischmärkte. Zur Stadt gehören 16 Schiffe, die meist im Küstenhandel beschäftigt sind.

## 11. Carlow.

346 sq. m. und (1871) 51472 Einw.; umgeben von Kilkenny, Queens County, Kildare, Wicklow und Wexford; ist größtentheils fruchtbare Ebene; vom Barrow und Schlaney bewässert. 39 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 44 pCt. Weideland. Neben Ackerbau und Viehzucht wird auch etwas Bergbau (auf Kohlen) betrieben; Fabriken sind nicht vorhanden.

Carlow, Hauptstädtchen, am Barrow, 55  $\frac{1}{4}$  Meilen südwestlich von Dublin, hübsch gebaut, hat locale Industrie und handelt mit Victualien. — Bagnals town, blühendes Städtchen am Barrow, 9 Meilen südlich von Carlow, Eisenbahnknotenpunkt.

## 12. Kilkenny.

796 sq. m. und (1871) 109302 Einw.; umgeben von Queens County, Tipperary, Waterford, Wexford und Carlow; bewässert von den schiffbaren Flüssen Barrow, Suir und Nore; theils Hüggelland, theils Ebene. 47 pCt. der Oberfläche sind bebaut; Rindvieh- und Schweinezucht sehr lebhaft. Der Bergbau liefert schlechte Steinkohlen; die Industrie arbeitet in einigen kleinen Wollfabriken.

Kilkenny, hübsches Städtchen am Nore, fabricirt Wollwaaren, Leder, Stärke u. a. — Thomastown, Marktstädtchen, 9 Meilen südlich von Kilkenny, am Nore, der hier schon für Schiffe von 30 Tons fahrbar ist, mit localer Industrie. — Castlecomer, Marktstädtchen am Dinan, in der Nachbarschaft von Kohlenruben.

Die Provinz Munster enthält folgende Grafschaften:

## 13. Cork.

2890 sq. m. und (1871) 516046 Einw.; grenzt im Süden an den atlantischen Ocean, woselbst sich zahlreiche sichere Häfen finden, außerdem an Waterford, Limerick und Kerry; ist bewässert von den Flüssen Blackwater, Lee und Vandon; meistens Hüggellandschaft, insbesondere im westlichen Theile. 28 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 53 pCt. Weideland. Die Viehzucht ist sehr blühend (über 60000 Pferde, über 300000 Rinder, fast 300000 Schafe und etwa 150000 Schweine). Der Bergbau liefert Steinkohlen und Kupfer. Die Industrie arbeitet in einigen kleinen Wollspinnereien; die Küstenfischerei beschäftigt etwa 2300 Boote. Für den Verkehr sorgen die Küstenschiffahrt und das Netz der Great Southern and Western-Bahn.

Cork, 78382 Einw. (früher stärker bevölkert), 164  $\frac{1}{4}$  Meilen südwestlich von Dublin, Knotenpunkt von fünf Bahnlmnen, auf einer Insel im Lea-Flusse, 7 Meilen oberhalb dessen Mündung, durch neun Brücken mit den Vorstädten an den Flussuferu verbunden; Schiffe von 600 Tons noch zugänglich. Die Stadt ist theilweise eng und schmutzig und enthält viele ärmliche Häuser, aber auch zahlreiche öffentliche und gemeinnützige Anstalten. Sie fabricirt Glas- und Messerschmiedwaaren, sehr geschätzte Lederhandschuhe und Seife. Sie besitzt über 300 Schiffe und exportirt Butter, Fleisch und Speck, Seife, Baumwollwaaren u. a.



Passage, Küstenstädtchen, 6 Meilen unterhalb Cork, Endpunkt einer Zweigbahn, an der schmalen Wasserstraße zwischen dem Hafen von Cork und dem Lough Mahon, Seebad mit Schiffswerften. — Queenstown, 14 M. südöstlich von Cork, auf der Great-Insel im Hafen von Cork gelegen, gleichfalls Endpunkt einer Zweigbahn. Das Städtchen hieß früher Cobe. In der Nachbarschaft Befestigungen zur Vertheidigung des Hafens. — Middleton, 13 Meilen östlich von Cork, unweit des Meeres. — Doughtal, Marktstädtchen, 25 Meilen östlich von Cork, Endpunkt einer kleinen Bahnlinie an der Mündung des Blackwater, hat ansehnlichen Fischfang und Küstenhandel. — Fermoy, Marktstädtchen am Blackwater und Endpunkt einer Zweigbahn, nördlich vom vorigen, fabricirt Wagen, Papier und Leder. — Mallow, Marktstädtchen am Blackwater, 19 Meilen nördlich von Cork, bedeutend als Knotenpunkt von 4 Bahnlinien. — Charleville, nördlich von Cork, 129 1/2 Meilen von Dublin, Eisenbahnnotenpunkt, in fruchtbarer Landschaft, fabricirt Wolldecken und Leder. — Macroom, 20 Meilen westlich von Cork, Endpunkt einer kurzen Bahn (nach Cork). — Bandon, hübsches Städtchen, 30 Meilen südwestlich von Cork, an einer Zweigbahn und dem Bandon-Flusse, welcher 3 Meilen unterhalb schiffbar wird. Bandon fabricirt Woll- und Baumwollwaaren, Leder u. a. und treibt Salmfang. — Kinsale, 8 Meilen südöstlich vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn an der Mündung des Bandon, mit einem vorzüglichen Hafen und bedeutender Fischerei. — Clonakilty, Marktstädtchen, 10 Meilen südwestlich von Bandon, abseits der Bahn; Schiffen bis zu 12 Fuß Tiefgang ist der Hafen zugänglich. Das Städtchen treibt Küstenhandel und Fischerei. — Am Meere, abseits der letzten Bahnlinie, liegen noch mehrere kleine Häfen: Ross (Rosscarbery), 16 Meilen von Bandon; Skibbereen, 50 Meilen von Cork, an der Mündung des Islan, mit einem Hafen, über 70 eigenen Schiffen und Küstenhandel; Skull, 4 Meilen vom vorigen, mit gutem Hafen; Bantry mit besestigtem Hafen, Fischfang und Küstenhandel. — Allihais, ein Dorf am Ende der Halbinsel von Bantry, gleichfalls abseits aller Bahnverbindung, hat ein großes Kupferbergwerk. — Im Binnenlande ist noch Dunmanway als Eisenbahn-Endpunkt zu erwähnen.

#### 14. Kerry.

1853 sq. m. und (1871) 196014 Cinto.; im Westen vom atlantischen Ocean, im Osten von Cork und Limerick begrenzt; ist eine bergige Halbinsel mit tief eingeschnittenen Buchten: Dingle-Bay, Tralee-Bay und Kenmare-Bay. Im Nordosten ist Hügelland mit breiten Thälern. Nur 13 pCt. der Bodensfläche sind angebaut. Schaf- und Rindviehzucht und Küstenfischerei sind Haupterwerbszweige; der Bergbau liefert Kupfer.

Tralee, Marktstädtchen, 181 Meilen südwestlich von Dublin, an der Mündung des Lee, westlichster Endpunkt der irischen Eisenbahnen, mit Local-Industrie und einem Hafen, zu welchem etwa 16 Schiffe gehören. — Killarney, unweit des romantischen See's von Killarney, Marktstädtchen und Bahnstation.

Nördlich der von Cork nach Tralee führenden Bahn, aber abseits derselben, liegt Tarbert, hübsches Marktstädtchen am Shannon, mit Küsten-



handel. — In der Dingle-Bay, auch abseits der Bahn, liegt die alte Stadt Dingle, mit einem Hafen für Schiffe bis zu 300 Tons, treibt Küstenhandel. — Gegenüber, auf der anderen Seite der Bucht, am Valentia-Hafen, ist Cahirceveen, Marktstädtchen. Auf der vorliegenden Valentia-Insel sind große Schieferbrüche und der europäische Endpunkt des britisch-amerikanischen Telegraphenkabels. — Südlich von Killarney, am inneren Ende der Kenmare-Bay, auch abseits der Bahn, liegt Kenmare in der Nähe von Kupferbergwerken. —

### 15. Limerick.

1064 sq. m. und (1871) 191313 Einw.; grenzt im Norden an den Shannon und an Clare, außerdem an Kerry, Cork und Tipperary; ist meist fruchtbare wellenförmige Ebene, an den Grenzen gebirgig. Im Südosten steigen die Galty-Berge mit dem Galtymore bis zu 3007 Fuß empor. Bewässert wird die Grafschaft durch den Shannon und seine Nebenflüsse Mulfern, Maigue und Deel. 31 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 46 pCt. Weideland. Ackerbau und Viehzucht sind Haupterwerb; das Mineralreich liefert Steinkohlen und schönes Baumaterial. Die Industrie ist nicht nennenswerth.

Limerick, 39828 Einw., 120 Meilen von Dublin, Eisenbahnknotenpunkt, an beiden Ufern des Shannon und auf einer Insel desselben; auf letzterer liegen die ältesten, ärmlichen und schmutzigen Stadttheile Englishtown und Trishtown. Schiffe bis zu 700 Tons können an den Quais anlegen, Limerick fabricirt Angelhaden vorzüglicher Qualität, Handschuhe und Spitzen; Gerberei, Eisengießerei, Schiffbau und andere Industriezweige sind ebenfalls vertreten. Zur Stadt gehören etwa 50 Seeschiffe; exportirt werden Fleisch, Schinken und andere Victualien.

Hospital, 16 Meilen von Limerick, hat berühmte Pferde- und Viehmärkte. — Foynes und Newcastle sind die Endpunkte einer von Limerick westwärts führenden kurzen Bahn. — Glin, Marktstädtchen am Shannon, ohne Bahnverbindung; treibt Küstenhandel mit Butter und Getreide.

### 16. Waterford.

721 sq. m. und (1871) 122825 Einw.; grenzt im Süden an die See, außerdem an Cork, Tipperary und Kilkenny; ist vom Suir und Blackwater bewässert; gebirgig, mit großen Torfmooren; zu 26 pCt. bebaut. Ackerbau und Viehzucht sind Haupterwerb; der Bergbau fördert silberhaltiges Blei. Die nicht bedeutende Industrie arbeitet in Woll- und Baumwollfabriken; die Küstenschifferei beschäftigt etwa 300 Boote.

Waterford, 23337 Einw., 162 Meilen von Dublin, an dem für Schiffe bis zu 800 Tons zugänglichen Suir; fabricirt Glas, Stärke; baut Schiffe und hat selbst ca. 180 Seeschiffe und Eisenbahnen nach Norden und Westen.

Passage, Küstendorf mit Quai und Schiffswerften, 6 Meilen unterhalb Waterford. — Dunmore, Küstendorf, 9 Meilen südöstlich von Waterford, am Eingang zum Waterford-Hafen. — Tramore, Marktstädtchen und Endpunkt einer Zweigbahn, 9 Meilen südlich von Waterford, mit gefährlichem Hafen. — Dungarvan, Marktstädtchen, 22 Meilen südwestlich von Water-

ford, an einer seichten Bay, ohne Bahnverbindung, treibt Fischerei und exportirt Bodenprodukte. — Lismore, Marktstädtchen, 13 Meilen vom vorigen, Endpunkt einer von Westen her kommenden Zweigbahn, durch einen Kanal mit Droughal verbunden.

### 17. Tipperary.

1695 sq. m. und (1871) 216210 Einw.; umgeben von Galway, Clare, Limerick, Cork, Waterford, Kilkenny, Kings- und Queens County; ist im Westen flach, im Osten hügelig. Schiffbare Flüsse sind Shannon und Suir. 31 pSt. der Oberfläche sind bebaut, 48 pSt. Weide. Schaf-, Schweine- und Rindviehzucht sind bedeutend; die Industrie gering; der Bergbau liefert Zink und Steinkohlen. Die Great Southern and Western Bahn verzweigt sich in der Grafschaft.

Clonmel, am Suir und an der Waterford-Tipperary-Bahnlinie, hat lokale Industrie und lebhaften Verkehr. — Carrick on Suir, 11 Meilen östlich vom vorigen, in fruchtbarer Gegend, treibt bedeutenden Getreide- und Victualienhandel. — Tipperary, Marktstädtchen und Knotenpunkt von 4 Bahnlinien in dem sehr fruchtbaren „Goldenen Thal“. — An der Bahn von Tipperary nach Dublin liegt das Marktstädtchen Thurles; weiter nördlich, 67 $\frac{1}{2}$  Meilen von Dublin, Roscrea, altes Marktstädtchen mit lebhaftem Landesproduktenhandel.

### 18. Clare.

1293 sq. m. und (1871) 147994 Einw.; grenzt im Westen an den atlantischen Ocean, außerdem an den Shannon, an Limerick, Tipperary und Galway, ist meistens Hügel land, im Westen öde, im Norden wasserarm, mit unterirdischen Flüssen und periodischen Seen. 20 pSt. der Oberfläche sind bebaut, 45 pSt. Weideland. Rindvieh- und Schafzucht sind Haupterwerbszweige; Bergwerke liefern Blei, Silber, Zink, Schwefelkies; aus den Steinbrüchen kommt schönes Baumaterial. Die Industrie ist gering; die Fischerei beschäftigt etwa 260 Boote. Die Bahnverbindungen sind spärlich.

An der Bahn, welche die Grafschaft im Bogen durchzieht, liegt das Hauptstädtchen Ennis, 154 Meilen südwestlich von Dublin, mit bloß localer Industrie. — Killaloe, Marktstädtchen am Shannon, Endpunkt einer Zweigbahn, mit Quais, Docks, großen Waarenhäusern und ansehnlichem Flugverkehr. — Kilrush, Seestädtchen am unteren Shannon, abseits der Bahn, mit einem durch die Slattery-Inseln geschützten Hafen, handelt mit Fischen und Lorf. — Kilkee ist ein kleiner Hafenplatz an der Westküste Irlands, 31 Meilen von Ennis.

Die Provinz Connaught enthält die Grafschaften:

### 19. Galway.

2442 sq. m. und (1871) 248257 Einw.; grenzt westlich an den Ocean, außerdem an Clare, Roscommon und Mayo. Der Lough (See) Corrib, 20 Meilen lang, trennt die Grafschaft in einen östlichen und einen westlichen Theil; er hängt unterirdisch zusammen mit dem etwas nördlicheren Mask-See. Westlich von den beiden Seen liegt die schöne öde Berglandschaft

Gonnamara (Land der Baien), mit etwa zwanzig Häfen, welche den größten Schiffen zugänglich, aber nicht besucht sind. Südlich von dieser Landschaft ist die Bay von Galway in's Land eingedrungen, an ihrem Eingange liegen die von etwa 2000 Menschen bewohnten Arran-Inseln. Der östlich vom Lough Corrib gelegene Theil der Grafschaft ist meistens flach, durch den Shannon bewässert. Die Grafschaft hat 25 schiffbare Seen und manche unterirdische Wasserläufe. Die Oberfläche ist zu 16 pCt. angebaut, 31 pCt. sind Weideland, welches gegen 600,000 Schafe ernährt. Der Bergbau liefert wenig Blei, das Meer Seetang, der als Dünger und zur Salzbereitung verwendet wird. Die Fischerei beschäftigt in den Bezirken von Clifden und Galway an 1500 Boote und über 6000 Fischer.

Galway, 126 $\frac{1}{2}$  Meilen westlich von Dublin, an der gleichnamigen Bay, westlicher Endpunkt der Midland-Great-Western-Bahn, mit ärmlichen Vorstädten. Die Industrie ist unbedeutend: Marmorschleiferei, Eisengießerei, Gerberei, Bleichen und einige Gewerbe für den Localconsum. Zum Hafen gehören 20 Schiffe, Docks und Schiffswerfte. Ein Kanal verbindet den Hafen mit dem Corrib-See. Der Verkehr mit dem Auslande ist stärker, als der Küstenhandel.

Im östlichen Theile der Grafschaft liegen die Ortschaften: Athenry, altes Landstädtchen, jetzt Eisenbahnnotenpunkt, 113 $\frac{1}{2}$  Meilen von Dublin. Von der Linie Dublin-Galway zweigt hier ein Ast ab nach dem 20 Meilen nordöstlich von Galway gelegenen Marktstädtchen Tuam, ein anderer Ast nach Südwesten. Westlicher, ebenfalls an der Dublin-Galway-Bahn und am Ufer des Sud-Flusses liegt das Marktstädtchen Ballinasloe, 91 $\frac{1}{2}$  Meilen von Dublin. Hier werden im Oktober berühmte Viehmärkte, im Juli Wollmärkte abgehalten.

Der östliche Theil der Grafschaft ist arm an Ortschaften und hat keine Eisenbahnverbindungen; zu nennen sind nur Dughterard, Marktstädtchen an der Mündung des Feogh in den Lough Corrib, mit Mineralquelle und Bleigruben und Clifden, ganz neues Küstenstädtchen an der Ardear-Bay mit Fischerei und Küstenhandel.

## 20. Mayo.

2131 sq. m. und (1871) 245855 Einw.; grenzt im Westen und Norden an den atlantischen Ocean, sonst an Galway, Roscommon und Sligo. An der Nordwestküste wird durch die Baien Broadhaven und Blacksod die Halbinsel Mullet gebildet, die durch eine schmale Landenge mit dem Festlande zusammenhängt. Westlicher liegt Killala-Bai; südlich von Blacksod-Bai die Adler- (Achill) Insel, wild und zerklüftet bis zu 2208' ansteigend. Noch weiter südlich dringt die seichte Clew-Bai in's Land ein; in ihrem Hintergrunde liegen gegen 170 kleine grasbewachsene Inselchen. Südlich von dieser Bai liegt die Gebirgslandschaft Murrisk, die im Süden an Galway sich anschließt. Hier dringt der schmale Killery-Hafen in's Land ein. Der südöstliche Theil der Grafschaft ist flach, nur von einzelnen Hügelketten unterbrochen; der Nordosten wieder gebirgig. Hauptfluß ist der Moy; zahlreiche Binnenseen sind vorhanden. Von der Oberfläche sind nur 15 pCt. angebaut, 21 pCt. Weide, nicht ganz 1 pCt. Wald. Rindvieh- und Schafzucht sind

Haupterwerb; Industrie ist kaum vorhanden, Eisenbahnen spärlich. Die Küstenfischerei beschäftigt über 1000 Boote.

Castlebar, Hauptstädtchen in fruchtbarer Gegend, 140 Meilen nordwestlich von Dublin, mit ärmlichen Vorstädten, Bahnstation. — Westport, hübsches Marktstädtchen, 10 Meilen westlich vom vorigen an der Clew-Bai, mit dem 1 Meile entfernten Hafen Westport-Quai, Eisenbahndepot. Weberei und Handel sind ganz unbedeutend. — Nördlich davon, abseits der Bahn, liegt das Marktstädtchen Newport, auch an der Clew-Bai; es exportirt Getreide. — Ballina, neueres Städtchen am Moy, 7 Meilen oberhalb dessen Mündung in die Killala-Bai, Endpunkt einer Zweigbahn. Seeschiffe bis zu 200 Tons kommen bis nahe zur Stadt; dieselbe besitzt einige Schiffe, treibt Küstenhandel und exportirt Getreide.

### 21. Roscommon.

949 sq. m. und (1871) 141246 Einw.; umgeben von Kings County, Westmeath, Longford, Leitrim, Sligo, Mayo und Galway, ist theils flach, theils wellenförmig, mit geringen Erhebungen, durch den Shannon, den Sud und durch zahlreiche Seen bewässert. 24 pCt. der Bodenfläche sind angebaut, 48 pCt. Weideland. Viehzucht ist auch hier Haupterwerb; aus dem Mineralreiche werden Steinkohlen und Psephenon gewonnen. Die Industrie ist dürftig; ebenso die Eisenbahnverbindungen.

Roscommon, Hauptstädtchen an der Bahn von Dublin nach Westport, 96 Meilen von Dublin, fabrizirt Thonwaaren und grobe Wollzeuge. — Die übrigen Ortschaften sind nicht nennenswerth.

### 22. Sligo.

721 sq. m. und (1871) 115311 Einw.; grenzt im Norden an die See, außerdem an Mayo, Roscommon und Leitrim, ist im Allgemeinen eben, nur im Westen von den Slieve-Ganiff-Bergen durchzogen und im Osten von verschiedenen Hügelgruppen gesäumt. Schiffbare Flüsse sind der Moy, Owenmore und Garroque, mehrere Seen sind vorhanden. Von der Oberfläche sind 24 pCt. angebaut, 29 pCt. Weide. Die gesammte productive Thätigkeit ist gering; der Bergbau liefert Steinkohlen.

Sligo, hübsches Marktstädtchen an der Mündung des Garroque, 131 Meilen nordwestlich von Dublin, Eisenbahndepot, mit bloß localer Industrie, hat etwa 37 Schiffe und treibt vorzugsweise Küstenhandel; in der Umgebung auch Fischerei. — Ballysadare, Bahnstation und Marktstädtchen 5 Meilen südlich von Sligo an der Mündung des Owenmore, treibt Küstenhandel.

### 23. Leitrim.

613 sq. m. und (1871) 95324 Einw.; grenzt im Norden an die Bai von Donegal, außerdem an Sligo, Caban und Fermanagh, im nordwestlichen Theile hügelig, im Südosten eben und mit zahlreichen Seen, außerdem auch vom Shannon bewässert. 23 pCt. der Oberfläche sind angebaut, 41 pCt. Weiden, 6 pCt. Gewässer. Der Bergbau liefert Steinkohlen. Eisenbahnverbindungen sind sehr spärlich; nur im Süden eine kurze Strecke.

Carraig on Shannon, Städtchen an der Bahn von Dublin nach

Sligo, 96 Meilen nordwestlich von Dublin, ist der Hauptort der Grafschaft; industriell wie commercieel bedeutungslos.

Die Provinz Ulster enthält die Grafschaften:

#### 24. Cavan.

746 sq. m. und (1871) 140555 Einw.; von Leitrim, Longford, Meath, Monaghan und Fermanagh umgeben, wird durch den Erne-Fluß und mehrere Seen bewässert, ist im Allgemeinen Hügelland, im Westen Bergland. 35 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 44 pCt. Weiden, 5 pCt. Gewässer. Rindviehzucht und Ackerbau sind Haupterwerbszweige; die Industrie beschränkt sich auf Kleingewerbe und Hausindustrie; vorkommende Erzlagerstätten werden nicht ausgebeutet.

Cavan, gutgebautes Städtchen, 85 Meilen nordwestlich von Dublin, Bahnstation in fruchtbarem Thale, ist Hauptort der Grafschaft, industriell wie commercieel nicht wichtig. — Belturbet, Marktstädtchen, 9 Meilen nordwestlich von Cavan, am schiffbaren (Dampfboote) Erne, aber abseits der Bahn, mit lebhaftem Handel. — Cooteshill, 12 Meilen östlich von Cavan, abseits der Bahn, handelt lebhaft mit Leinwand und Bodenprodukten.

#### 25. Fermanagh.

714 sq. m. und (1871) 92688 Einw.; von Leitrim, Cavan, Monaghan, Tyrone und Donegal umgrenzt, wird reichlich vom Erne und seinen beiden schönen und großen Seen bewässert. Der südwestliche Theil ist meist ödes Gebirgsland; der Theil nordöstlich vom Erne und den Seen dagegen flacher, doch auch stellenweise Hügelland. Der Fluß Erne und seine Seen werden von Belturbet in Cavan abwärts mit Dampfern befahren. Von der Oberfläche sind 23 pCt. bebaut, 40 pCt. Weideland, 10 pCt. Gewässer. Rindviehzucht ist Haupterwerb; die Industrie dürftig.

Enniskillen, 106 Meilen nordwestlich von Dublin, hübsches Städtchen auf einer Insel des Erne mit Vorstädten an den Flussufern, Bahnstation, fabricirt Messerschmied- und Strohwaaaren; außerdem nur Industrie für den Localconsum.

#### 26. Monaghan.

499 sq. m. und (1871) 112785 Einw.; von Cavan, Fermanagh, Tyrone, Armagh und Louth umgeben, ist meist Hügelland, ohne schiffbare Flüsse. 48 pCt. der Bodenfläche sind angebaut, 41 pCt. Weide. Ackerbau ist Haupterwerb; der Bergbau liefert Blei; die Industrie beschäftigt einige Flachspinnereien. Mehrere Bahnverbindungen sind vorhanden, außerdem der Ulster-Kanal, der die Seen mit dem Lough Neagh verbindet.

Monaghan, Hauptstädtchen, 76 Meilen nordwestlich von Dublin, Bahnstation am Ulster-Kanal, handelt mit Leinwand. — Glaslough, Marktstädtchen, 6 Meilen nordöstlich von Monaghan, abseits der Bahn, an einem See, fabricirt Leinwand. — Clones, blühendes Marktstädtchen am Ulster-Kanal, handelt mit Leinwand und Bodenprodukten. — Castleblaney, 73 Meilen von Dublin, Eisenbahnknotenpunkt und Marktstädtchen.



## 27. Armagh.

512 sq. m. und (1871) 179221 Einw.; vom Lough Neagh, von Tyrone, Monaghan, Louth und Down umgeben, ist im Süden hügelig, in der Mitte wellenförmig, im Norden, gegen Lough Neagh zu, flaches Moorland. 55 pCt. der Bodensfläche sind angebaut, 29 pCt. Weide und Moor, 6 pCt. Gewässer. Ackerbau ist weit wichtiger, als die Viehzucht, der Bergbau liefert Blei; ansehnliche Leinwandindustrie ist ein namhafter Erwerbszweig. Eisenbahnverbindungen sind reichlich vorhanden.

Armagh, Städtchen, 98 Meilen nördlich von Dublin, Eisenbahnnotenpunkt, mit mehreren öffentlichen Anstalten, localer Industrie, Leinwand- und Garnhallen, lebhaftem Handel. — Leinwandfabrikation und Leinwandhandel treiben ferner: Portadown, lebhafter Eisenbahnnotenpunkt am schiffbaren Bann; Lurgan, Marktstädtchen und Bahnstation; Ready, Dorf in der Nähe von Armagh. — Newry, Städtchen und Bahnstation am gleichnamigen Flusse, mit mehreren öffentlichen Anstalten, fabricirt Leinen-, Baumwoll- und Glaswaaren, hat Eisen- und Messinggießereien, Wagenfabrikation und andere locale Industriezweige. Ein 15' tiefer und 5 Meilen langer Schiffahrtskanal führt nach Carlingford-Bay. Zum Hafen gehören 120 Schiffe; der Küstenhandel ist sehr lebhaft; doch werden keine britischen Produkte exportirt.

## 28. Down.

957 sq. m. und (1871) 293927 Einw.; grenzt östlich und südlich an die irische See, außerdem an Antrim und Armagh, ist meistens fruchtbares Hügelland, nur im Süden von kahlen Bergen durchzogen. Die Bewässerung geschieht durch den Fluß Bagan, den ein Kanal mit dem Lough Neagh verbindet. Ein anderer Kanal führt aus dem Bann-Flusse zur Carlingford-Bai. Von der Oberfläche sind 54 pCt. angebaut, 27 pCt. Weiden. Ackerbau und Viehzucht werden lebhaft betrieben; der Bergbau liefert Blei und Silber. Die Industrie hat zahlreiche Leinwandfabriken entstehen lassen; die Fischerei an den Küsten beschäftigt über 1700 Boote. Der Verkehr strebt hauptsächlich nach dem Norden (Belfast).

Downpatric, Städtchen und Bahnstation, 140 Meilen nördlich von Dublin, am Quoile-Fluß, mit localer Industrie und Leinwandfabrikation. — Strangford, Seestädtchen an der Einfahrt zur Strangford-Bai, 7 Meilen östlich von Downpatric, abseits der Bahn, besitzt 60 Schiffe und treibt Küstenhandel; britische Produkte werden nicht exportirt. An der anderen Seite der Einfahrt in die Bai, Strangford gegenüber, liegt Portaferry. — Newtown Ards, schön gelegenes Marktstädtchen am oberen Ende des Lough Strangford, hat wichtige Leinwandweberei und Muslinstickerei; Bahnstation. — Comber, Marktstädtchen und Bahnstation, 3 Meilen von Newtown Ards, fabricirt Leinwand. — Holywood, Hafenstädtchen und Bahnstation an der Belfast-Bai, mit Dock und Leinenindustrie, treibt Leinweberei und Fischerei. — Bangor, Marktstädtchen und Endpunkt einer Zweigbahn, am Eingange zur Belfast-Bai, mit Dock und Leinenindustrie, treibt Küstenhandel. — Donaghadee, hübsches Marktstädtchen und Eisenbahnenendpunkt am Nordkanal, mit einem durch Dämme geschützten Hafen, treibt Muslinstickerei,

Rüstenhandel und Fischerei. Ein submariner Telegraph führt nach Portpatrick an die englische Küste. Bangor und Donaghadee sind die beiden irischen Häfen, welche der englischen Küste zunächst liegen; Dampfercurse vermitteln den Verkehr über den Nordkanal. — Banbridge, Marktstädtchen und Bahnstation, 21 Meilen westlich von Downpatrick, am Bann-Fluß, fabricirt Leinwand, Garn und gemischte Zeuge. — Leinwandfabrikation wird ferner betrieben in Gilford, 4 Meilen vom vorigen, Dromore, 5 Meilen von Banbridge, Rathfriland, 9 Meilen von Banbridge. — Warrenspoint, romantisch gelegenes Marktstädtchen und Eisenbahnenendpunkt an der Carlingford-Bai, hat Rüstenhandel und Austerboote.

## 29. Antrim.

1190 sq. m. und (1871) 403630 Einw.; nördlich und östlich von der See, außerdem von Londonderry, dem Lough Neagh und Down begrenzt; ist theils Hügelland, theils flach. 36 pCt. der Bodenfläche sind bebaut, 46 pCt. Moor- und Weideland, 8 pCt. Wasser. Die Viehzucht ist wichtig; die Grafschaft ist der eigentliche Industriebezirk Irlands und enthält circa 47 Leinenfabriken, außerdem Baumwoll-, Jute- und Seidenindustrie. Die Fischerei beschäftigt über 800 Boote, das Mineralreich liefert Steinkohlen und bedeutende Quantitäten Salz. Die Eisenbahnverbindungen concentriren sich namentlich im Süden der Grafschaft.

Belfast, 174394 Einw., im innersten Winkel der Bay von Dublin, an der Mündung des Lagan in dieselbe. Ueber den Fluß führen drei Brücken. Belfast ist ziemlich regelmäßig gebaut, mit vielen prächtigen Gebäuden; der nördliche Theil der Stadt ist der älteste und der Sitz des Handels und der Schifffahrt; südlicher liegt die neuere Vorstadt Malone; im nordwestlichen Stadttheile liegen die zahlreichen Fabriken mit hohen Kaminen. Belfast hat zahlreiche öffentliche Anstalten (darunter eine Universität) und Vereine und ist der erste Industrieplatz Irlands. Hier concentriert sich namentlich die Leinenindustrie und der Leinwandhandel. In Belfast arbeiten über 30 Flachsspinnereien mit etwa 500000 Spindeln, viele Webereien, 5 große Fabriken für Baumwollwaaren, große Seilerbahnen und Segeltuchfabriken, Eisengießereien, Maschinen-, Glas- und chemische Fabriken, Zuckerrfabriken, Brauereien und Brennereien, viele Dampfmühlen, Alabaster-Schleiferei, Gerberei u. a. Große Schiffswerke sind vorhanden. Nicht minder wichtig als die Industrie sind Handel und Schifffahrt. Belfast besaß (1872) 432 Schiffe von über 64000 Tons, worunter 20 Dampfer; weitaus der meiste Seeverkehr geht über die irische See nach England und Schottland. Importirt werden hauptsächlich Getreide, Petroleum, Wein und Spirituosen, Flach- und Leinfaat, Talg, Zucker, Thee; exportirt Leinengarn, Salz, Spirituosen, Eisen. Im Rüstenhandel sind Leinwand und Vieh Hauptverkehrsobjekte. Zur Unterstützung des Handels dienen die im unteren Stadttheile befindlichen Docks, 4 Eisenbahnlinien, welche von Belfast ausgehen (Ulster-Bahn, Belfast and County-Down-Bahn, Belfast and Northern-Counties); Dampferfahrten nach England und Schottland (nach Liverpool 156 Meilen, nach Glasgow 129 Meilen); Börsen und Banken, Aktiengesellschaften verschiedener Art, Handelsgebäude, Leinwandhalle u. a.

Carrieffergus, Städtchen und Bahnstation an der Belfort-Bay, in günstiger commercieller Lage, Schiffen bis zu 100 Tons zugänglich, mit Leinenindustrie, Lederfabrikation u. a. In der Nachbarschaft befinden sich großartige Salzwerte. — Larne, Eisenbahn-Endpunkt, 18 Meilen nordöstlich von Belfast, am Eingang zur Bay Lough Larne; fabricirt Baumwollwaaren, Segeltuch, Leder; der Hafen ist nur kleinen Schiffen zugänglich. — Glenarn, Marktstädtchen an der Küste, 25 M. nördlich von Belfast, ohne Bahnverbindung, treibt Salziederei und Küstenhandel. — Ballycastle, an der Nordküste, gegenüber der Insel Rathlin, ohne Bahnverbindung; treibt Fischfang und geringen Küstenhandel. — Portrush, Küstendorf, 17 Meilen westlich vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, mit Dampferverbindung nach Schottland. — Lisburn, hübsches Marktstädtchen am Lagan, 7 Meilen südwestlich von Belfast, Knotenpunkt von vier Bahnlinien, mit Leinenfabrikation, Muslindruckerei und großer chemischer Fabrik. — Antrim, Marktstädtchen, 13 Meilen nordwestlich von Belfast, nahe dem Lough Neagh, Eisenbahnknotenpunkt, mit Leinwand-Industrie. — Kandalstown, Marktstädtchen in der Nähe des Lough Neagh, 4 Meilen westlich von Antrim, Bahnstation; mit Baumwollindustrie. — Ballymena, Marktstädtchen und Bahnstation, 11 M. nördlich von Antrim, in dichtbevölkertem Bezirke, hat Leinenindustrie. — Ballymoney, Marktstädtchen und Bahnstation, 27 Meilen von Antrim, handelt mit Leinwand und Victualien.

### 30. Londonderry.

818 sq. m. und (1871) 173932 Einw.; grenzt im Norden an die See, nordwestlich an den Lough Foyle, außerdem an Tyrone und Antrim; besteht aus einer Gebirgserhebung, welche sich nach Osten zum Thale des Bann, nach Westen zu den Thälern des Foyle, Fangan und Roe abdacht. 38 pCt. der Bodenfläche sind bebaut, 23 pCt. Weide. Rindviehzucht ist Haupterwerbszweig; die Industrie gering; Verkehr nur an der Küste und in den größeren Flußthälern.

Londonderry, 25242 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, am Foyle-Fluß, mit mehreren öffentlichen Anstalten, treibt Flachsspinnerei und andere größtentheils locale Industriezweige, auch Salmfang. Zum Hafen gehören gegen 40 Seeschiffe; es wird hauptsächlich Küstenhandel getrieben. — Newtown-Brimabady, 15 Meilen östlich von Londonderry, Endpunkt einer Zweigbahn, treibt Flachshandel. — Coleraine, Eisenbahnknotenpunkt, 27 Meilen nordöstlich von Londonderry, 4 Meilen oberhalb der Mündung des Bann; fabricirt Papier, Seife, Lichter, Leder und Leinwand und treibt ansehnlichen Salm- und Walfang. Die Stadt besitzt einige Seeschiffe, exportirt jedoch keine britischen Produkte und treibt meistens Küstenhandel. — Port Stewart ist ein kleiner Seehafen, 3 Meilen nordwestlich von Coleraine. — Leinwandfabrikation und Leinwandhandel treiben: Dilrea, Magherafelt und Monymore.

### 31. Tyrone.

1260 sq. m. und (1871) 215668 Einw.; umgeben von Londonderry, Donegal, Fermanagh, Monaghan und Armagh, hat im Osten und Westen

große Ebenen, die durch Hügelgruppen getrennt sind. Hauptfluß ist der Foyle. 35 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 21 pCt. Weide. Rindviehzucht ist Haupterwerbszweig; das Mineralreich liefert Kohlen; die Industrie arbeitet in mehreren Flachspinnereien.

Omagh, Hauptstädtchen, am Strule, 143 Meilen nordwestlich von Dublin, Eisenbahnnotenpunkt, treibt lebhaften Korn- und Leinwandhandel. — Newtown Stewart, Marktstädtchen und Bahnstation am Strule, der hier schiffbar wird. — Straleane, Marktstädtchen und Eisenbahnnotenpunkt, am Foyle, 17 Meilen nördlich von Omagh. — Fintona, Marktstädtchen und Bahnstation, 8 Meilen südlich von Omagh, mit Leinenindustrie. — Dungannon, Marktstädtchen und Bahnstation, 22 Meilen östlich von Omagh, fabricirt Leinen- und Thonwaaren und handelt mit Flachß und Steinkohlen. Letztere finden sich zu Coal Island, 3 Meilen von Dungannon. — Cookstown, Marktstädtchen, westlich von Lough Neagh, Endpunkt einer Zweigbahn, treibt Leinwandhandel.

### 32. Donegal.

1865 sq. m. und (1871) 217992 Einwohner; grenzt im Südwesten, Westen und Norden an den atlantischen Ocean, außerdem an Londonderry, Tyrone und Fermanagh, ist größtentheils Bergland, nur im Osten stellenweise flach. Die Küste ist zerklüftet und hat tiefe Buchten. Nur 20 pCt. der Oberfläche sind bebaut, 13 pCt. Weide. Rindvieh- und Schafzucht sind wichtig. Das Mineralreich liefert Blei und vorzüglichen weißen Marmor. Die Industrie ist gering; dagegen beschäftigt die Fischerei über 2000 Boote mit gegen 9000 Fischern.

Lifford, ärmliches Marktstädtchen mit Bahnstation, am Foyle, 163 Meilen nordwestlich von Dublin, gegenüber Strabane. — Stranorlar, Marktstädtchen, 10 Meilen westlich vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, mit Bleicherei. — Letterkenny, 13 Meilen nordwestlich von Lifford, Marktstädtchen, ohne Bahnverbindung, am Swilly-Fluß. 1 Meile tiefer liegt der Hafen Port Quay, Schiffen bis zu 150 Tons zugänglich. — Rathmelton, Marktstädtchen, 7 Meilen nordöstlich vom vorigen, ohne Bahnverbindung, fabricirt Leinwand. — Donegal, Marktstädtchen, 27 Meilen nordwestlich von Lifford, an der Mündung des Est, Schiffen von 12 Fuß Tiefgang zugänglich, abseits der Bahn. — Ballyshannon, Marktstädtchen und Eisenbahn-Endpunkt, an der Mündung des Erne in die Bay von Donegal, mit Salzfiederei, localer Industrie und unbedeutendem Handel.

## V. Inseln in den britischen Meeren.

### 1. Die Insel Man,

unter dem  $54^{\circ} 4'$  und  $54^{\circ} 27'$  nördl. Breite,  $4^{\circ} 47'$  und  $4^{\circ} 20'$  westl. Länge, mitten in der irischen See, fast gleich weit von der englischen, wie von der irischen, aber näher an der schottischen Küste gelegen, 13 Meilen lang und 8 Meilen breit, mit einer Oberfläche von 200 sq. m. — Eine halbe Meile von ihrer südwestlichen Spitze entfernt liegt die kleine Insel Calf of Man und die Felseninseln Rutterlings. Die Bevölkerung betrug (1862) 52469

Einwohner. Die Insel wird der Länge nach von einer Bergkette durchzogen, die sich am höchsten Punkte zu 2004 Fuß erhebt. Die Klüften sind oft steil. Man ist einer der ergiebigsten britischen Bergbaudistrikte, der Grubenbetrieb liefert Silber, Blei, Zink, Eisen und Kupfer. Das Klima ist feucht; der Ackerbau auf die flacheren Gegenden beschränkt; in den Bergen wird Schafzucht getrieben. Die in Fischerbooten und Geräthschaften (über 500 große Boote) angelegten Kapitalien werden auf 60000 Pfd. St. veranschlagt. Die Insel besitzt zwei kleine Eisenbahnen; die eine führt von Douglas (an der Ostküste) quer durch die Insel nach der Westküste; die andere von demselben Orte in südwestlicher Richtung ebenfalls nach der Westküste.

Douglas ist commercieell der wichtigste Punkt; das Städtchen hat einen durch einen Damm geschützten Hafen, ist der Vereinigungspunkt der genannten beiden Bahnlinien und steht in Dampfbootverbindung mit Liverpool (75 M.), Whitehaven und Dublin. — Politisches Hauptstädtchen ist Castletown, an der Südküste der Insel. — Eisenbahn-Endpunkte an der Westküste sind Port Erin und Peel.

## 2. Die Kanalinseln.

Insel Jersey, 56627 Einw.; zwischen  $49^{\circ} 9'$  und  $49^{\circ} 16'$  nördl. Breite und  $1^{\circ} 58'$  und  $2^{\circ} 14'$  westl. Länge, an der Südseite des britisch-französischen Kanals, vor der offenen, von französischen Küsten flankirten Bay von St. Michel gelegen; steht geographisch ebenso wie die übrigen Kanalinseln Frankreich ungleich näher als England. Die Insel ist 12 Meilen lang und 7 Meilen breit, hat eine Oberfläche von 45 sq. m., fällt im Norden mit schroffem Felshang ab und dacht sich nach Süden allmählig ab. An der Nordküste liegen Boulay-Bay mit einem Hafendamm, Catherine's-Bay mit großem Zufluchts-hafen; im Westen St. Owens-Bay, durch eine Batterie geschützt; im Osten Gouville-Bay und im Süden auch 2 Bays. Die Bevölkerung treibt Acker- und Obstcultur und fabricirt Apfelwein. Eine vorzügliche Race von Kühen und eine kleine aber ausdauernde Pferderace haben hier ihre Heimat. Rhederei und Fischfang sind sehr wichtig.

Hauptort ist St. Helier, an der Bay von St. Aubin, mit Fort und einem durch Dämme geschützten Hafen; es hat regelmäßige Dampferverbindungen mit Guernsey, nach Plymouth, Southampton und anderen britischen Häfen, sowie nach den französischen Häfen St. Malo (42 englische Meilen) und Granville.

Insel Guernsey, sammt den kleineren Nachbarinseln 33969 Einw. Guernsey selbst fällt nach Süden steil, nach Norden allmählig ab, ist 9 Meilen lang und 5 Meilen breit, mit 26 sq. m. Oberfläche. Der Boden ist ausnehmend fruchtbar; ungefähr Zweidrittheile desselben sind Acker- und Gartenland. Der Boden ist unter sehr viele Eigenthümer zersplittert, welche außer Weizencultur auch Obstbau und den Bau anderer Bodensfrüchte treiben. Die vorzüglichen Alderney-Kühe gedeihen auch hier wie auf Jersey; ebenso die Kleinen jähren Pferde. Schifffahrt und Fischerei beschäftigen gleichfalls viele Bewohner. Exportirt werden Granit und Viehprodukte.

Das einzige Städtchen ist St. Peter's Port (St. Pierre) an der Ostküste, mit sicherer Rhede und ansehnlichen Hafengebäuden. Der Hafen wird



von einem Fort verteidigt und steht in regelmäßiger Dampferverbindung mit London (270 M.), Southampton (113 M.), Weymouth (75 M.), Plymouth (92 M.), Jersey (30 M.) und Alderney (21 M.).

Die kleineren Inseln sind:

Sark (Serq), ein Felseneiland,  $3\frac{1}{2}$  Meilen lang und  $1\frac{1}{2}$  Meilen breit, mit hohen Felsufeln und etwa 500 Bewohnern, die sich mit Ackerbau und Fischfang beschäftigen.

Jerme (Erme), 3 Meilen östlich von Guernsey,  $1\frac{1}{2}$  Meilen lang und  $\frac{1}{2}$  Meile breit, mit kaum 20 Einwohnern; die Schifffahrt ist gefährlich.

Jethou,  $\frac{1}{2}$  Meile von Jerme, kleine Felseninsel, von etwa 5 Menschen bewohnt.

Alderney (Aurigny), 15 Meilen von Guernsey, 7 Meilen vom Kap La Hague, mit 8 Meilen Umfang, ein Felseneiland mit stark besestigtem, durch großartige Bauten geschütztem Hafen, berührt durch die Alderney-Küste.

In der Nachbarschaft liegen die Felseninseln Bourhon und Ortaç, westlicher noch die Casquets mit 3 Leuchttürmen.

Anmerkung. Für das vereinigte britische Königreich ist, was den geographischen und topographischen Theil betrifft, hauptsächlich zu Grunde gelegt: E. S. Ravenstein: Das britische Reich (in Stein und Hörchelmanns Handbuch der Geographie und Statistik, 1858—1864); außerdem wurden die neueren statistischen Angaben aus den amtlichen Blaubüchern u. a. verwendet. Bemerkelt wird noch, daß in Großbritannien fast jede der genannten Ortsgassen auch Eisenbahnstation ist; es wurde deßhalb dieß nicht eigens angeführt, sondern nur bei jenen wenigen Plätzen, welche keine Bahnstationen haben, dieser Mangel angegeben.

## VI. Auswärtige Besitzungen.

(Da dieselben eine eingehendere Behandlung theils schon in Andree's Handelsgeographie der außereuropäischen Staaten gefunden haben, theils, soweit sie sich in Europa befinden, bei den Ländern, zu welchen sie geographisch gehören, behandelt werden sollen, kann hier bloß eine kurze übersichtliche Zusammenstellung gegeben werden. Die Ziffern derselben sind dem statistischen Handbuche von G. F. Kolb, 7. Aufl., 1875, entnommen).

Die sämtlichen britischen Colonieen und anderen Besitzungen Großbritanniens umfassen nach officiellen Angaben, ohne die indischen Schutzstaaten, 7.647.841 engl. Quadrat-Meilen oder 360.735 geographische Quadrat-Meilen mit einer Einwohnerzahl von 203 Millionen Seelen. Von Seite der britischen Regierung werden die Colonieen sehr verschieden behandelt. Die sogenannten Besitzungen, bloße militärische Positionen, werden absolutistisch regiert; die eigentlichen Colonieen dagegen mit vorwiegend weißer Bevölkerung haben ihre Parlamente und verwalten ihre inneren Angelegenheiten und Finanzen selbstständig. Die einzelnen Besitzungen sind:

### 1. In Europa:

Gibraltar,  $1\frac{7}{8}$  sq. m. oder  $0,08$  geogr. Quadrat-Meilen mit 35668 Einwohnern.

Malta, Gozzo und Comino, 115 sq. m. oder  $5,4$  geogr. Quadrat-Meilen mit 149084 Einw.

Helgoland,  $5\frac{1}{2}$  sq. m. oder  $0,25$  geogr. Q.-M. mit 1913 Einw.

## 2. Im britischen Nordamerika:

Besitzungen:	Engl. sq. m.	Geogr. □ M.	Bevölkerung.
Ontario (Ober-Canada) . . . . .	107780	5070	1.620851
Quebec (Unter-Canada) . . . . .	193355	9094	1.191516
New Brunswick . . . . .	27322	1285	285594
Nova Scotia . . . . .	21731	1022	371800
Newfoundland . . . . .	40200	1891	146536
British Columbia . . . . .	200000	9407 }	10586
Vancouver's Island . . . . .	13000	611 }	
Prince Edwards Island . . . . .	2273	102	94021
Hudsonsbay-Länder . . . . .	?	?	?
Manitoba . . . . .	14340	674	11945
North-West-Territory . . . . .	2.750000	129350	28700
Ganz British Nordamerika circa	3.370000	158500	3.783549

Da die Länder der Hudsonsbay wie jene von British Columbia nicht bestimmt begrenzt sind, bleiben genaue Angaben für jetzt unmöglich.

## 3. Mittel- und Südamerika.

Besitzungen:	Engl. sq. m.	Geogr. □ M.	Bevölkerung.
Bermudas-Inseln . . . . .	24	1	14791
Bahama (Lucayos) Inseln . . . . .	3021	141	39162
Turks- und Caicos-Inseln . . . . .	420	19	4723
Jamaica . . . . .	6400	301	506154
Jungfern-Inseln, Tortola . . . . .	94	4	6426
St. Christophher (St. Kitts) . . . . .	68	3	28169
Angilla (Schnaden-Insel) . . . . .	35	1	2773
Nevis . . . . .	20	1	11735
Antigua . . . . .	183	8	35157
Montserrat . . . . .	47	2	8693
Dominica . . . . .	291	13	27178
St. Lucia . . . . .	248	11	31610
St. Vincent . . . . .	131	6	35688
Barbadoes . . . . .	166	7	162042
Grenada . . . . .	133	6	37694
Tobago . . . . .	97	4	17054
Trinidad . . . . .	1755	82	109638
Britisch Honduras . . . . .	18500	635	24710
Britisch-Guyana . . . . .	76000	3575	193491
Falkland-Inseln . . . . .	6500	306	803
	109033	5133	1.297687

## 4. In Afrika.

Besitzungen:	Engl. sq. m.	Geogr. □ M.	Bevölkerung.
Cap der guten Hoffnung . . . . .	200610	9436	641196
Oriqualand West . . . . .	17800	837	25477
Natal . . . . .	11162	525	293832
Mauritius . . . . .	708	33	317069
Ascension . . . . .	34	1½	27
St. Helena . . . . .	47	2	6241
Gambia . . . . .	21	1	14190
Sierra Leone . . . . .	468	22	38936
Goldküste . . . . .	6000	232	400000
Ehemals holländischer Besitz . . . . .	500	23	120000
Insel Lagos . . . . .	—	—	62021
	236652	11163	1.356968

## 5. In Australien und Polynesien.

Colonieen:	Engl. sq. m.	Geogr. □ M.	Bevölkerung.
Neusüdwales . . . . .	323437	15214	508981
Victoria . . . . .	88198	4148	731528
Südaustralien . . . . .	760000	36218	185626
Queensland . . . . .	678600	31921	120104
Westaustralien . . . . .	978000	46005	24785
Tasmanien . . . . .	26215	1233	99328
Neuseeland . . . . .	106259	4994	256393
Norfolk-Insel . . . . .	13	—	481
	2.990722	139733	1.922226

## 6. In Asien.

	Engl. sq. m.	Geogr. □ M.	Bevölkerung.	Ortschaften.
Indien (mit Birma) . . . . .	938366	44138	191.307070	407061
Ceylon . . . . .	24454	1150	2.405287	?
Hongkong . . . . .	32	1 $\frac{1}{2}$	120124	—
Sabuan . . . . .	44	2	4897	—
Straits Settlements . . . . .	1206	56	308097	—

## Spanien.

## Lage, Grenzen, Größe und Eintheilung.

Das europäische Territorium des jetzigen Königreichs Spanien hat eine äußerst günstige Weltlage zwischen 36° und 43° 46' nördl. Breite und 8° 17' und 20° 59' östl. Länge, bespült im Süden und Südosten vom atlantischen und mittelländischen Meere, im Westen vom atlantischen Ocean, im Norden vom biscayischen oder cantabrischen Meer, während die festländischen Grenzen im Westen an Portugal, im Nordosten an Frankreich und die Republik Andorra, stoßen. Es läßt sich zwar nicht läugnen, daß die pyrenäische Halbinsel etwas weit vom Herzen Europas aus in das atlantische Gebiet vorgeschoben ist und deshalb eine gewisse Vereinsamung in politischer wie in commerzieller Hinsicht eintreten mußte. Die Nachtheile der Entfernung vom continentalen Centrum werden aber gewiß aufgewogen durch die Berührung zweier so frequenter Meere wie der atlantische Ocean und das mittelländische Meer sind, und gewiß ist es nicht jene weit westliche Lage, welche die Schuld trägt, daß Spanien heutzutage eine bescheidene Stellung im Welthandel einnimmt.

Die Festlandsgrenzen betragen 229 Leguas (1 Legua = 6,6 Kilom.); davon treffen 131 auf die Grenze gegen Portugal, 87 auf Frankreich, 10 auf Andorra und 1 auf das britische Gebiet von Gibraltar. Die Küstenlänge

wird auf 487 Leguas berechnet, nämlich 231 Leguas am atlantischen, 256 am mittelländischen Meere. Die Gesammtoberfläche beträgt 16,356 Quadratleguas = 9200 geogr. Quadratmeilen. Hieron kommen auf das Festland 15,966 Quadratleguas.

In geographischer, geschichtlicher, politischer und administrativer Hinsicht besteht Spanien aus drei Haupttheilen: Dem continentalen Territorium, den benachbarten Besitzungen (los adyacentes) und den überseeischen Besitzungen (el ultramar). Zu den Adyacenten gehören: Die balearischen und pithyusischen Inseln, die Presidios an der nordafrikanischen Küste, die Canarischen Inseln und die Chafarinen-Inseln vor der afrikanischen Westküste. Das europäische Festland Spanien zerfällt in die Königreiche Neucastilien (mit 4 Provinzen), Altcastilien (8 Provinzen), Galicien (4 Provinzen), Leon (3 Provinzen), Navarra (1 Provinz), Aragonien (3 Provinzen), Valencia (3 Provinzen), Murcia (2 Provinzen), in die Fürstenthümer Asturien (2 Provinzen) und Catalonien (4 Provinzen); in die sog. baskischen Provinzen Biscaya, Guipuzcoa und Alaba; und in die Landschaften Extremadura (2 Provinzen) und Andalusien. Letztere besteht aus 4 maurischen Königreichen; Granada (mit 3 Provinzen), Cordoba, Sevilla (3 Provinzen) und Jaen. Mit den balearischen und canarischen Inseln, welche auch 2 Provinzen bilden, zählt Spanien 49 Provinzen. (Die Namen der einzelnen Provinzen s. unten.)

#### Bevölkerung.

Die Bevölkerung betrug im Jahre 1860 15.673536 Einw.; nach neueren Angaben 16.835506. Diese Bevölkerung ist in starker Zunahme begriffen; denn sie betrug 1849 nur 12.411654 Seelen, 1723 gar nur 7½ Mill. Die Vertheilung der Bevölkerung über das Land ist ziemlich ungleichmäßig; während in einzelnen Provinzen nur zwischen 4—500 Seelen auf die Quadratlegua treffen, finden sich in anderen über 2000 auf dem gleichen Raume. Noch ungleichförmiger ist das Ansiedlungsverhältniß, d. h. die Vertheilung größerer und kleinerer Ortschaften über das Land. Sehr viele sogenannte Städte (Villas) sind bloß Dörfer, von ganz ländlicher Bevölkerung bewohnt. Man zählte (1847) 87,556 Ortschaften, und an Städten 4876 (theils Villa's, theils sogenannte Ciudades). Was die Nationalität betrifft, so sind die Spanier ein Mischvolk von Celten, Römern, Gothen und Manen, Sueben und Vandalen, Mauren und Arabern. Direkte Nachkommen der Mauren finden sich noch in den Thälern der Alpujarren und in der Sierra Nevada. Die Basken betragen etwa ½ Mill. Seelen; dazu kommen gegen 1000 deutsche Colonisten in der Sierra Morena und gegen 45,000 Zigeuner. Bezüglich der Gruppierung der Bevölkerung nach Erwerbszweigen ergab eine Erhebung im Jahre 1857 Folgendes. Man zählte:

ländliche Grundbesitzer . . . . .	2.433901
städtische Grundbesitzer . . . . .	1.807899
Arbeiter . . . . .	595635
Viehzüchter und Hirten . . . . .	840528
Industrielle . . . . .	148043
Handeltreibende . . . . .	119234
Fabrikanten . . . . .	67327
Lehrer und Professoren . . . . .	35736
Inhaber von Verkaufslocalen . . . . .	88728

Geistliche, Mönche und Nonnen . .	52958
Beamte . . . . .	104857
Pensionisten und Halbsoldbeamte . .	49345
„Titulados“ (hoher Adel) . . . . .	1456
Militärpersonen, Gensdarmarie u. . .	118847
Matrosen . . . . .	5233
Sträflinge und Gefangene aller Art . .	20086

Das eigentliche Proletariat wird auf 1 1/2 Mill. Köpfe geschätzt.

### Horizontalgliederung des Landes.

Das Land ist sehr spärlich gegliedert; die Meeresküste zeigt nur wenig Einbuchtungen und Landvorsprünge. Die Nordküste namentlich läuft als Steilküste von der französischen Grenze mit geringen Ausnahmen fast geradlinig nach Nordwesten. Die Küstengebirge ziehen fast allenthalben bis an's Meer; nur die Flüsse bilden Einschnitte und die sogenannten „Rias“, Meeresarme, welche den norwegischen Fjords ähnlich, aber bei weitem nicht so häufig und so ausgedehnt sind. Solche Rias sind namentlich die Ria de Camarinas, die Ria de la Coruna, die Ria de Betanzos, die Ria del Ferrol, die Ria de Carino und die Ria de Vivero an der Küste von Galicien; die Ria de Ribadeo, die Ria de Pravia und die Ria de Abilés an der asturischen Küste und die Ria de Santander und Ria de Bilbao am cantabrischen Ufer. Den nordwestlichsten Vorprung bildet das Cap Finisterrae; südlich desselben finden sich noch (an der Westküste gegen den atlantischen Ocean) mehrere Rias.

Die südliche und südsüdliche Küste dagegen zeigen eine Reihe weiter flacher Meeresbuchten und sind zugänglicher und minder gefährvoll, als die West- und Nordküste. Es befinden sich an den südlichen und südsüdlichen Küsten auch die wichtigsten spanischen Seehäfen. Die Buchten dieser Küsten sind: Die von Cadix und jene von Lagos, westlich von Gibraltar, die Bucht von Gibraltar selbst, sodann die Buchten von Malaga, Cartagena, Alicante und Valencia östlich von Gibraltar. Westlich von Gibraltar ist die Küste meistens flach und sandig; östlich dagegen abwechselungsweise bald niedrig und sandig, bald ausgezackte Steilküste. Eine hohe stark zerklüftete Felswand bildet namentlich die Küste zwischen Cap Gata und Cap Palos. Von da bis Alicante wird sie flach und sandig, dann wieder steil bis zum Cap St. Antonio. Jenseits desselben ist sie abermals mit Ausnahme einiger isolirter Felsvorsprünge flach und sandig, mit mehreren Seen. Noch östlicher folgt das sumpfige Delta des Ebro, jenseits dessen wieder ein Stück Steilküste (die Ausläufer der catalonischen Gebirge) erscheint. Doch versflachen sich die Ufer bald wieder und die Flachküste reicht nun bis zur Mündung des Tordera-Flusses, wo die Pyrenäen das Meer erreichen. Es folgt noch der kleine Golf von Rosas; östlich von ihm endet die spanische Küste mit Cap Cruz.

### Verticalgliederung.

Das Innere Spaniens besteht aus einer centralen Hochebene, welche, rings von Gebirgen umgeben, sich von Osten nach Westen zu allmählich abdacht. Im Osten hat sie eine Höhe von über 1000 Meter; an ihrem Westabfall nur noch gegen 500.

Diese Hochebene fällt an ihrem östlichen Rande terrassenförmig nach



dem Thalbecken des Ebro und dem Golfe von Valencia ab. Nach Norden zu erhebt sie sich zum cantabrischen Gebirge und stürzt mit diesem jäh gegen die Bai von Biscaya ab. Gegen Westen endet die Hochebene in den Thälern der großen von Ost nach West fließenden Ströme, zwischen welchen sich Gebirge erheben. Der südliche Abhang der Hochebene, von den Bergen der Sierra Morena gebildet, fällt theils gegen die andalusische Ebene, theils gegen das mittelländische Meer zu allmählig ab.

Die Gebirge Spaniens stehen theils auf dieser centralen Hochebene oder bilden deren Ränder, theils erheben sie sich selbstständig außerhalb der Hochfläche.

Dies ist namentlich der Fall mit dem bedeutendsten spanischen Gebirge, den Pyrenäen, welche im Westen mit niedrigen Bergen anfangen, in ihrer Mitte am höchsten aufsteigen (Maladetta und Mont Perdu) und gegen Osten als schroffes Felsgebirge gegen das mittelländische Meer zu abfallen. Von der centralen Hochebene Spaniens ist das pyrenäische Bergland durch das große Thalbecken des Ebro getrennt. Im Westen hängen die Ausläufer der Pyrenäen durch mäßige Erhebungen zusammen mit dem cantabrisch-asturischen Gebirge, welches vom Quellgebiet des Ebro an als wildes und großartiges Felsgebirge den Grenzwall von der centralen Hochebene gegen die Bai von Biscaya bildet, 63 Meilen lang ist und in den Penhas de Europa Höhen über 8000' erreicht. Gegen Südwesten zu geht dieses Gebirge in das galicische Bergland über, das aus zahlreichen, vielfach verzweigten Bergketten, Thälern und Schluchten besteht. Das iberische Gebirgssystem, aus vielen zusammenhängenden Gebirgsketten und Gebirgsplateaus bestehend, bildet die östliche Grenzumwallung der centralen Hochebene gegen das Thal des Ebro zu und breitet sich im Süden, wo es bis zum mittelländischen Meere reicht, sehr aus. Seine Hauptbestandtheile sind das schneebedeckte Idubeda-Gebirge (über 7000' aufragend), die Parameras-Kette von Molina (eine kahle plateauartige Berglandschaft), die walddreiche plateauartige Serrania de Guença (von geringer Höhe) und die Valencianischen Gebirge, theilweise außerordentlich wild, schroff und felsig, bis zu 7000' ansteigend. Im Inneren der spanischen Hochebene, auf ihr stehend und durch die großen spanischen Stromthäler von einander und von den benachbarten Berglandschaften geschieden, erheben sich noch mehrere Gebirgsketten, unter welchen hier nur die Serra d'Estrella (am Culminationspunkte 7200' hoch), das Guadarrama-Gebirge (über 7300'), die Sierra de Gredos (8000') erwähnt werden sollen. Den südlichen Grenzwall der spanischen Hochebene bildet die ausgedehnte Sierra Morena, ein ernstes Waldgebirge, von vielen Strömen durchbrochen, aber ohne bedeutende Höhen. Nach Süden zu fällt sie in das große Tiefland des Guadalquivir ab. Südlich von diesem erhebt sich das isolirte großartige Gebirgssystem von Granada. Dieses besteht aus einer Reihe kleiner Hochflächen, welche von einander getrennt und umrandet sind durch mehrere Gebirgsketten. Die bedeutendste derselben ist die mächtige Sierra Nevada, ein hoch aufgethürmtes Schneegebirge, welches im Cumbre de Mulhacen, dem höchsten Berge Spaniens, die Höhe von 11,000' erreicht. Die Thäler südlich von der Sierra Nevada führen den Namen: las Alpujarras. Aber auch die anderen zur granadinischen Bergmasse gehörigen Gebirge, namentlich die walddreiche,

7000' hohe Sagra Sierra und die furchtbar wilde, über 6000' hohe Serrania de Ronda sind ansehnliche Bergzüge.

### Bewässerung.

Die spanischen Ströme gehören größtentheils dem Stromgebiete des atlantischen Oceans, zum kleineren Theile dem des mittelländischen Meeres an. Die großen spanischen Flüsse haben reißenden Lauf und sind deshalb gar nicht oder nur auf kurze Strecken schiffbar. Die wichtigsten derselben sind:

1. Die Flüsse der Nordküste. Dieselben sind alle nur kurz; aber für die Schifffahrt insofern erwähnenswerth, als in ihrem Unterlaufe das Meer die Flußwasser flaut und dadurch der Unterlauf Tiefe und Wasserreichtum genug gewinnt, um Schiffe zu tragen.

2. Der *Minho*, eigentlich nur ein Küstenfluß, bewässert die nordwestlichsten Theile Spaniens, hat im Ganzen eine Länge von 35 geogr. Meilen und fließt, nachdem er sich mit seinem wichtigsten Nebenflusse, dem *Sil* vereinigt hat, durch ein sehr schönes fruchtbares Thal, später durch Felsenengen dem atlantischen Ocean zu und wird schiffbar bei *Salvatierra*, 5 Meilen oberhalb seiner Mündung.

3. Der *Duero* entspringt auf dem *Izubeda*-Gebirge, fließt anfangs südlich und südsüdlich, später westlich durch *Altcastilien* und *Leon* zur portugiesischen Grenze, wendet sich dann südwestlich und tritt endlich ganz nach Portugal über, wo er sich bei *Oporto* in den atlantischen Ocean ergießt. Er hat das größte Stromgebiet unter den Flüssen der pyrenäischen Halbinsel, nämlich 1600 Quadrat-Meilen in Spanien und Portugal, seine Gesamtlänge beträgt 100 geogr. Meilen. In Spanien ist er schmal und könnte wohl schiffbar gemacht werden. Zur Zeit aber wird er in Spanien nicht befahren.

4. Der *Tajo*, in der *Serrania de Guenca* entspringend, fließt Anfangs nordwestlich, später westlich und südwestlich, zuerst durch fruchtbare Gegend, dann durch die baumlose öde Steppe von *Neucastilien*, später wieder durch fruchtbarere Landschaften und romantische Schluchten (bei *Toledo* und *Almaraz*), bis er nach Portugal übertritt. In Spanien ist er nicht schiffbar. Sein Stromgebiet in beiden Ländern umfaßt 1400 Quadratmeilen; seine Gesamtlänge beträgt 120 geogr. Meilen.

5. Der *Guadiana*, aus Sümpfen auf dem *Campo de Montiel* entspringend, läuft zuerst durch eine öde Thalmulde südwestlich zur Grenze von Portugal, wo er in wildem Thale das *Algarbische* Gebirge von der *Sierra Morena* scheidet. Er ist schmal, wasserarm und versandet, so daß er im Sommer nur als eine Reihe von Lümpeln erscheint, die durch schmale Bäche verbunden sind. Von einer Schiffbarkeit ist in Spanien keine Rede, obgleich das Stromgebiet des Flusses im Ganzen 1200 Quadratmeilen groß ist und seine Länge 105 geogr. Meilen beträgt.

6. Der *Guadalquivir* entspringt in der *Sierra de Cazorla*, fließt Anfangs nordöstlich, dann nördlich, immer als Bergstrom, wendet sich dann westlich und südwestlich und nimmt hierauf mehrere, an Wassermenge dem Hauptflusse weit überlegene Zuflüsse aus der *Sierra Morena* wie aus der *Sierra Nevada* auf. Bis in die Nähe von *Sevilla* fließt er größtentheils durch

de Gegenden. Schon vor Sevilla beginnt er große Krümmungen zu machen, theilt sich unterhalb Sevilla's in mehrere Arme und bildet dadurch große Inseln. Vor seiner Mündung vereinigen sich mehrere dieser Arme wieder. Der Guadalquivir ist, obgleich sein Stromgebiet nur 950 Quadratmeilen, seine Länge nur 70 Meilen beträgt, doch in seinem Unterlaufe wenigstens ein stattlicher Strom und bis Sevilla aufwärts großen Seeschiffen zugänglich. Oberhalb Sevilla's ist er versandet, war aber früher bis Cordoba schiffbar.

7. Der Ebro entspringt auf der Bergterasse von Rejnoja und fließt zuerst durch hohe Plateaulandschaften und durch Engpässe in das iberische Tiefland. Bei Logrono wird er für kleine Schiffe fahrbar, ist aber noch mehrmals durch Stromschnellen unterbrochen und wird erst von Tortosa ab ganz ruhig. Unterhalb Amposta beginnt das Delta des Stroms, der sich nach einem Laufe von 90 Meilen Länge und bei einem Stromgebiet von 1200 Quadratmeilen in das mittelländische Meer ergießt. Er ist im Ganzen schmal, die Schifffahrt der Sandbänke, Klippen und Stromschnellen wegen vielfach gefährlich und unterbrochen. Von seinen Zuflüssen ist der Segre eine kurze Strecke weit für flache Boote fahrbar.

Die mangelhafte Schifffahrtheit der spanischen Ströme ist größtentheils dem Gebirgscharakter des Landes zu verdanken, theilweise aber auch der Waldverwüstung in den Quellgebieten der Ströme. Früher waren weit größere Wasserläufe der Schifffahrt zugänglich, darunter solche, die heutzutage ganz unbedeutend sind, z. B. der Manzanares. Es besteht keine Möglichkeit, die Flüsse selbst fahrbar zu machen; man hat daher schon seit Jahrhunderten angefangen, längs der Flussufer Schifffahrtskanäle zu erbauen. Die wichtigsten derselben sind:

1. Der Kaisercanal von Aragonien, von Kaiser Karl V. begonnen, 88 Kil. lang,  $10\frac{1}{4}$  span. Fuß tief und  $74\frac{1}{2}$  Fuß breit, beginnt bei Tudela am Ebro, überschreitet auf großartigen Brücken mehrere Thäler und endet bei Monte Torreto in der Nähe von Zaragoza. Er dient zur Schifffahrt im Thale des Ebro und zur Bewässerung.

2. Die Ebrocanäle unterhalb Zaragoza bestehen aus dem älteren St. Carloscanal, der unterhalb Tortosa das versandete Ebrodelta durchschneidet. Er war bis in die neuere Zeit wegen Versumpfung unbrauchbar. Jetzt ist nicht allein dieser Canal wieder brauchbar gemacht, sondern durch eine Actiengesellschaft der ganze Lauf des Ebro vom Carlos-Canal, resp. von der Mündung an bis Zaragoza canalisirt, um mit Dampfschiffen befahren werden zu können (s. unten bei Binnenschifffahrt).

3. Der Castilianische Canal, 210 Kilom. lang, geht von Mar del Rey nach Simancas längs des Bisuerga-Flusses und wird vorzüglich zum Transport für die Bodenprodukte Altcastiliens benützt.

4. Der Manzanares-Canal wird zur Schifffahrt nur wenig benützt.

#### Klima und Vegetation.

Spanien zeigt auffallende Verschiedenheiten in Hinsicht auf Klima und Vegetation. Während an der Nordküste Klima und Vegetation entschieden das Gepräge Mitteleuropas tragen und an den Küsten des mittelländischen Meers Granada und Andalusien (bis zur Sierra Morena), sowie einige andere

Nachbarlandschaften ausgeprägt afrikanischen Charakter haben, hat das übrige Spanien die Merkmale der wärmeren gemäßigten (südeuropäischen) Zone.

Im nördlichen Theile herrscht in den Küstenthälern fast immerwährender Frühling, nur unterbrochen durch die heftigen Stürme, von welchen die Bai von Biscaya heimgesucht wird; auf den Hochflächen des Inneren dagegen ist das Klima excessiv; starke Kälte im Winter und glühende Hitze im Sommer wechseln ab, während zu jeder Jahreszeit große Trockenheit und heftige Stürme herrschen. In den eigentlichen Sommermonaten werden namentlich die Ebenen von Neucastilien stauberfüllte glühendheiße Oeden; unter einer düsteren nebeligen Sonnengluth schmachtend. Günstig dagegen ist das Klima in den tiefer gelegenen Flußthälern, wo es dem französischen ziemlich nahe kommt, so namentlich in Catalonien. Die südöstlichen Küstenlandschaften bis Alicante, die Tafellandschaften von Murcia, Ostgranada, Algarbien u. s. f. besitzen wie erwähnt ein geradezu afrikanisches Klima, mit acht Monaten Frühling und 4 Monaten Sommer.

Diesen klimatischen Verschiedenheiten entspricht die Vegetation. An der Nordküste trägt sie einen Landschaftscharakter, welcher dem des südwestlichen Deutschlands ähnlich ist: Wiesen und Laubholzwaldungen, Obst-, Getreide- und Gemüsebau. Auf den Hochebenen des Inneren fehlen die Wiesen; dafür sind ausgedehnte Strecken mit Halbsträuchern (namentlich Cistus und Thymian) bewachsen. Doch finden sich auf den spanischen Plateaus auch große Waldungen (Nadelholz, immergrüne Eichen), während andererseits ganze Landschaften als baumlose Oeden erscheinen. Die Gebirge tragen Alpenvegetation. In dem östlichen Ebrothale und seinen Umgebungen herrscht theils die Steppenvegetation der centralen Hochebene, theils kommen aber auch die verschiedenen Charakterpflanzen der Mittelmeerküsten zur Geltung: Delbaum, Wein, Maulbeer-, Feigen- und Mandelbaum u. a.

In den südlichen Theilen Spaniens herrscht schon die Pflanzenwelt der südlichen Mittelmeerländer, also jene von Nordafrika, Sicilien, Syrien.

### Landwirthschaft.

Die Landwirthschaft ist entschieden der wichtigste Erwerbszweig des spanischen Volkes und beschäftigt mindestens  $\frac{1}{2}$  der Bevölkerung. Von der Gesamtoberfläche des Landes sind 45 pCt. für den Ackerbau in Angriff genommen; nahezu 9 pCt. sind Waldboden; das Uebrige ist theils unproductiv, theils wird es auch von Steinbrüchen, Bergwerken, Straßen, Gewässern zc. erfüllt. Wegen der gebirgigen Beschaffenheit des Landes wird es wohl der fleißigsten Kultur nie gelingen, mehr als 75 pCt. des Bodens productiv zu machen.

Die Verschiedenartigkeit von Klima und Boden gestattet die Kultur sehr mannigfacher Bodenprodukte und diese Produktion könnte bei rationellerem Betrieb noch ungemein gesteigert werden. Der Betrieb ist aber zur Zeit noch ein höchst primitiver, die Werkzeuge sehr urwüchsig, die Düngung vernachlässigt, ein ersprießlicher Absatz der Bodenfrüchte wegen mangelnder Verkehrsmittel sehr erschwert. In Südspanien fehlt es vielfach an Wasser; dort wie in Centralspanien erlahmen in der glühenden Sommerhitze auch die fleißigsten Arbeitskräfte. Seit neuerer Zeit aber, namentlich seit der Erbauung der Eisenbahnen, ist die spanische Landwirthschaft in lebhaftem Aufschwunge begriffen.

In Catalonien, Valencia, Murcia, Granada, Altcastilien, Navarra, Galicien und in den baskischen Provinzen werden trotz aller veralteten bäuerlichen Gewohnheiten, trotz der mangelhaften Ackergeräte und trotz der Schwierigkeiten der Bewässerung die landwirtschaftlichen Arbeiten mit musterhaftem Fleiße bewerkstelligt. Vom Catalonier sagt das Sprichwort sogar, er verstehe aus Steinen Brod zu machen. In Catalonien, Valencia und den baskischen Provinzen werden jetzt schon künstliche Dünger angewendet. Zahlreiche „ökonomische Gesellschaften von Vaterlandsfreunden“, landwirtschaftliche Schulen, Provinzialvereine, landwirtschaftliche Produktenbörsen, Bodencreditanstalten und, meist auf Gegenseitigkeit begründete Versicherungsanstalten wirken zur Hebung der Bodenproduktion.

Eine sehr wichtige Frage für die spanische Landwirtschaft bildet die Bewässerung. In dieser Hinsicht ist durch die Regierung, durch Vereine, Großgrundbesitzer und Gemeinden sehr viel gefördert worden. Die großartigsten Bewässerungsanstalten rühren allerdings noch von den Mauren her. So hat man die Ebene von Tarragona durch Bewässerung in ein gartenähnliches Gefilde verwandelt, welches jährlich eine Weizenernte und dazu noch 3—4 Bohnenernten liefert; in Valencia sind große Flächen theils durch zahllose Wasserkanäle und Gräben, theils durch sogenannte Norias (Brunnen mit Schöpfrädern) so bewässert, daß sie drei verschiedene Ernten (Weizen, Mais und Gartenfrüchte), ja stellenweise 4—5 Ernten ergeben. In Arragonien ist der Königs canal und der Canal de Lauste, in Catalonien sind die Kanäle de Castanos, de Manresa, de Urgel zur Bewässerung der umliegenden Landschaften bestimmt; auch in Granada, Murcia, Neucastilien und anderwärts sind ausgezeichnete Bewässerungsanstalten vorhanden. In Südspanien werden in musterhafter noch von den Mauren ererbter Art Bewässerung und Terrassenbau verbunden, um selbst den steilen Berghängen ergiebige Ernten abzugewinnen.

Die Verschiedenartigkeit von Boden und Klima ließ in Spanien auch sehr verschiedene Wirtschaftssysteme sich entwickeln. In Estremadura herrscht bei Großgrundbesitz und dünner Bevölkerung Dreifelderwirtschaft, ebenso größtentheils in Aragonien; anderwärts, wo die Bevölkerung stärker und der Boden minder ergiebig ist, Fruchtwechselwirtschaft; in den Gebirgsgegenden Spatencultur.

Hinsichtlich der einzelnen Bodenprodukte ist zu erwähnen:

Getreide wird fast in allen Landestheilen angebaut, zumeist aber in Alt- und Neucastilien und Leon. Hauptgetreide ist der Weizen, während Roggen nur im Norden und in den Hochgebirgsgegenden der Sierra Nevada und der Pyrenäen vorkommt. Die Gerste ist überall verbreitet; ebenso der Mais, der aber hauptsächlich in den Küstengegenden am Mittelmeer gebaut wird. Hafer wird nur stellenweise gebaut, Reis bei Valencia, Hirse, Moort- und Negershirse in verschiedenen Provinzen. In einigen Gebirgsgegenden baut man auch Buchweizen. Der Gesamtertrag an Getreidearten ist nicht genau ermittelt, ist aber jedenfalls energisch im Steigen begriffen. Man schätzte ihn zu Anfang des Jahrhunderts auf 65 Millionen Fanegas (1 Fanega = 54, Liter), in neuerer Zeit auf 140 Mill. Fanegas. Gewiß ist, daß um das Jahr 1805 die spanische Getreideproduktion noch nicht den inländischen Bedarf deckte, in-



dem damals große Massen Getreide importirt wurden, wogegen jetzt schon seit 1850 nicht allein Weizen, sondern auch Mehl und Getreidebranntwein exportirt werden (nach England und Cuba). Der Export an Getreide und Mehl ist allerdings ein sehr schwankender. 1856 erreichte er den Werth von 435 Mill. Realen; später kamen Missernten mit hohen Getreidepreisen und Getreide-Einfuhr.

Hülsenfrüchte sind eine Specialität der spanischen Bodenproduktion und ein entschieden nationales Nahrungsmittel. Namentlich Pflückererbsen und Bohnen. Von ersteren werden nicht unbedeutende Quantitäten (nach America) ausgeführt.

Gras und Futterkräuter. Wiesen des Flachlandes gibt es nur in Nordspanien: in den baskischen Provinzen, Altcastilien und Leon, Asturien und Galicien. In Südspanien gibt es nur Alpenwiesen in den höheren Gebirgsgegenden. Weideland (namentlich für Schafzucht) ist in sehr ausgedehntem Maße über ganze Landschaften verbreitet. Futterkräuter werden in Südspanien in Masse gebaut; dort gibt die Luzerne jährlich 5—14 Ernten.

Gemüse- und Gartencultur. Gemüse und Gartenfrüchte werden massenhaft producirt und können mit der steigenden Vervollkommnung der Verkehrsmittel in kurzer Zeit ein sehr wichtiger Exportgegenstand werden, sind es auch theilweise jetzt schon. Kohl und Salat, Zwiebeln, Knoblauch, Gurken, Melonen, spanischer Pfeffer und Tomaten, Rüben und Artischocken, auch Erdbeeren sind Hauptgegenstände des Gemüse- und Gartenbaues und werden jetzt davon für jährlich 3—5 Mill. Realen (meist über Santander) ausgeführt.

Als ein besonderer Zweig der Gartencultur dürfte auch die sehr ausgedehnte Produktion an Obst und Südfrüchten Erwähnung finden. Und zwar ist sowohl die Cultur der mitteleuropäischen Obstsorten sehr verbreitet, so daß in Nordspanien Apfelwein ein nationales Getränk bildet, während Welsch- und Haselnüsse in Massen exportirt werden; als auch die Cultur von Kastanien und Südfrüchten. Letztere bilden gleichfalls einen ansehnlichen Exportartikel. Die Dattelpalme wird nur in einem kleinen Bezirk (Elche) cultivirt. Was die Exportplätze der einzelnen Fruchtarten betrifft, so werden Haselnüsse meist über Tarragona nach England, Kastanien aus Bilbao, eigentliche Südfrüchte aus Malaga exportirt. Der Exportwerth an Citronen und Orangen beträgt jährlich 10—18 Mill. Realen, an Mandeln und Nüssen 17—24 Mill. Realen.

Handelspflanzen. Die wichtigste darunter ist der Delbaum, welcher an den Ufern des Guadalquivir und am Fuße der Sierra Morena in ganzen Waldungen vorkommt. Montora und Córdoba liefern die besten Mandeln. Die Bäume werden sorgsam gepflegt; die Delbereitung aber wird mit sehr geringer Sorgfalt betrieben. Ein Fortschritt in letzterer Richtung würde Spanien wohl zu einem übermächtigen Concurrenten aller Olivenöl produzierenden Länder erwachsen lassen. Der Delexport ist Jahr für Jahr ziemlich wechselnd; er erreichte schon den Werth von 119 Mill. Realen, betrug dagegen in anderen Jahren nur 49, 62 und 72 Millionen. Außer Oliven werden auch Mandeln und Nüsse zur Del fabrication verwendet, ferner Mohn-, Senf-, Raps- und Rüb samen, Lein dotter, Erdmandeln u. a. Unter den Faserpflanzen sind Hanf und Flachs, an den Südküsten die Baumwollstaube, um Valencia die

Agave, in vielen Gegenden das wildwachsende Spartograss zu erwähnen. Hanf und Spartograss werden exportirt. Unter den Farbpflanzen sind Krapp (Leon und Alcastilien) und Safran (Neucastilien, Aragonien und Balearen) wichtig. Auch Wau und Waid werden angebaut. In neuerer Zeit hat man der Kultur des Zuderrohrs (an den Südküsten) viel Aufmerksamkeit zugewendet; das Rohr von Oahaiti namentlich liefert vorzügliches Zuder, welcher so gut ist wie der westindische.

Der Weinbau ist einer der wichtigsten Zweige der Bodenproduktion und es werden sowohl Wein, als auch Weinessig, Branntwein, frische und getrocknete Trauben exportirt. Der Wein kömmt in allen spanischen Provinzen vor, gedeiht am besten aber in den Provinzen am mittelländischen Meere. Die Xeres- und Malaga-Weine, der Benicarló und Alicante aus Valencia, der Malvasier von Sitjes, der Tinto aus Aragonien sind die berühmtesten Sorten; die Zahl der Sorten ist aber ungemein groß. Der Betrieb des Kelterns ist mangelhaft, ebenso der Anbau des Weinstocks selbst. Die südspanischen Weine werden allein exportirt; der Exportwerth beträgt jährlich 3—400 Mill. Realen. Die Produktion ist am stärksten in Malaga, der Export in Xeres. Der Xeres geht (als Sherry) größtentheils nach England, der Malaga nach Westindien und Südamerika. Aus Bizcaya, Navarra und Aragonien wurden seiner Zeit colossale Massen leichter Rothweine nach Frankreich exportirt, um dort in Bordeaux verwandelt zu werden. Der Werth des Rosinenexports beläuft sich auf 60—90 Millionen Realen; der Werth des Traubeneports ist sehr ungleich; überstieg aber auch schon die Summe von 52 Mill. Realen.

Ueber den Landesproduktenhandel Spaniens liegen folgende neuere Angaben vor (Angaben in Zollcentnern):

	die Ausfuhr betrug:			die Einfuhr im Jahre 1870:
	1865—1869 jährlich	1869	1870	
Weizen	562000	128000	169000	1.250000
Reis	120000	62000	112000	6000
Roggen	40000	99000	28000	70000
Serfte	41000	40000	500000	
Weizen	24000	19000	300	

An Hanf und Flachss wurden 1870 25876 Zollcentner eingeführt und nur 3104 Zollcentner ausgeführt. Die Tabakeinfuhr im genannten Jahre betrug 156910 Zollcentner. Das Spartograss gewinnt immer mehr Handelsbedeutung. Raup ausgerissen und getrocknet, kann es schon zu Geweben, Flechtwerk, Seilerwaaren u. s. f. verwendet werden. Der Handel damit ist wesentlich erleichtert, seit man es mit Schraubenpressen condensirt, mit Eisenreifen umklammert und so zum Verladen bringt. Es wurden davon exportirt:

1870	1.929379	Zollcentner
1871/72	1.215588	"
1873	935468	"

An Wein wurden exportirt:

Im Jahresdurchschnitt	1865—1869	1.488998	Hectoliter.
	1870	1.508468	"
	1873	2.524427	"

## Thierzucht.

Dieselbe gehört zu den Hauptquellen des Volksreichthums in Spanien. Zuverlässige neuere Angaben fehlen. Während die Gesamtzahl des vierfüßigen Viehes im Jahre 1858 zu 20 Millionen Stück (worunter 13,7 Mill. Schafe, 2,7 Mill. Ziegen, 1,3 Mill. Stück Rindvieh, 1 Mill. Schweine, 906,668 Esel und Maulthiere, 269,243 Pferde) angegeben wird, soll derselbe 1865 betragen haben: 680,373 Pferde, 1,021,512 Maulthiere, 1,298,334 Esel, 2,967,303 Stück Rindvieh, 22,468,969 Schafe, 4,531,736 Ziegen, 4,531,228 Schweine und 3104 Kameele. Die ehemals hochberühmte Pferdezucht ist seit etwa 20 Jahren nach längerem Verfall wieder in neuem Aufschwunge begriffen. Die edelste spanische Pferderace ist die andalusische. Wegen der für den Bedarf nicht zureichenden Zahl müssen Pferde importirt werden. Auf die Zucht von Maulthieren und Eseln dagegen wird von jeher große Sorgfalt verwendet und diese Thiere werden auch in keinem anderen Lande übertroffen. Die Maulthiere werden häufig größer als die Pferde und durchschnittlich weit höher bezahlt. Die Hornviehzucht florirt hauptsächlich in den Nordprovinzen. Die zahmen Thiere sind nicht sehr groß, aber gut gebaut; die wilden Kampfstiere werden, wie anderwärts das Hochwild, gehegt. Milchwirthschaft wird bloß in den Nordprovinzen getrieben. Butter und Käse, Schlachtvieh, Häute und Hörner werden exportirt. Die einst so glänzende Schafzucht ist mehr und mehr in Verfall gerathen. Es gab eine Zeit, wo kein Land der Erde in Bezug auf die Wollproduktion mit Spanien concurriren konnte; jetzt ist es schon vielfach überflügelt. Die berühmtesten spanischen Schafe sind die Merinos (Wanderschafe), mit sehr langer und feiner Wolle; sie sind anderwärts zur Veredlung verwendet worden. Diese Thiere leben immer im Freien, und zwar während des Sommers in Heerden zu 10 bis 40,000 Stück in den Gebirgsgegenden, im Winter meistens in Estremadura. Dieses Umhertwandern und Abweiden geschah bisher nach einem alten Gesetze (Mesta), welches dem Ackerbau, den es mit lästigen Dienstbarkeiten zu Gunsten der Schafzucht belastete, sehr schädlich war. Jetzt ist dieses Gesetz umgewandelt worden, wodurch zwar dem Ackerbau Gelegenheit zu erhöhter Thätigkeit geboten, dem Wiederaufleben der Schafzucht aber neue Hindernisse bereitet wurden, da man sich nur schwer an eine Aenderung des seit Jahrhunderten gepflogenen Betriebs gewöhnen kann. Die Schafschur findet unter altherkömmlichen Festen im Mai statt. Die meiste Wolle geht nach Frankreich, England und Westindien. Ueber Quantität und Werth der Wollproduktion fehlen zuverlässige neuere Angaben. 1858 wurde dieselbe auf eine Quantität von 41 Mill. Pfund berechnet (1850 noch auf 85 Mill. Pfund, der Werth der Ausfuhr auf 18 Mill. Reales).

Ziegen werden in Spanien mehr als in irgend einem anderen europäischen Lande gezüchtet, aber ausschließlich in Gebirgsgegenden, wo sie den Wäldern viel Schaden zufügen. In der Sierra Nevada besitzen manche Bauern 3—5000 Stück. Der gewonnene Ziegenkäse bildet einen namhaften Gegenstand des inneren Handels; Felle werden massenhaft exportirt.

Die Schweinezucht wird allenthalben, namentlich in Estremadura, getrieben, und liefert vorzüglichen Schinken, der nebst anderen Schweinefleisch-

Produkten und Borsten exportirt wird. Die Häute von Schweinen und Ziegen dienen, mit Pech ausgegossen, als Weinschläuche.

Lebendes Vieh aller Art wird, namentlich nach Portugal und England, in bedeutenden Mengen ausgeführt.

An Federvieh werden insbesondere Hühner gezüchtet, in Estremadura und Andalusien sehr viel Truthühner. Eier gelangen zum Export, viel namentlich nach England (über Vigo).

Von kleineren Thieren sind noch zu erwähnen die Seidenraupen, welchen hauptsächlich in Valencia ausgedehnte Pflege gewidmet wird und deren Produkt zumeist nach Frankreich exportirt wird; ferner die Cochenille, deren Zucht seit 1820 in Spanien eingeführt wurde. Das Produkt wird nach England verkauft.

Jagd und Fischerei sind in Spanien vollständig frei. Letztere ist commercieell nicht ohne Bedeutung. Der Fang, das Einsalzen und Räuchern von Thunfischen, Sardinen, Sardellen und Salmen ernährt an den Küsten zahlreiche Menschen, die Gesammtausbeute betrug in einzelnen Jahren schon über 80 Mill. Realen an Werth, wovon ein Theil exportirt wird. Auch die Flüsse sind reich (Forellen). Von spanischen Fischern werden überdies an den südspanischen und nordafrikanischen Küsten Korallen gefischt.

#### Wälder und Waldprodukte.

Von dem Territorium Spaniens ist der fünfte Theil, über 10 Millionen Hectaren, Waldland. Dieser große Waldbestand war aber bisher — theils wegen Vernachlässigung der Forstwirtschaft Seitens der Regierung, theils wegen der freien Jagd, Hutung und Brennholznutzung in den Staatswäldern, theils auch wegen vielfacher gesetzlich erlaubter Beschädigungen durch die Schäfer, wegen der Ziegenherden, endlich wegen einer Art nationaler Gleichgültigkeit und Vernachlässigung der Bäume überhaupt — in einem sehr schlechten Zustande. Viele sogenannte Wälder bestehen bloß aus großen Wildnissen von Sträuchern und neuere Erhebungen zeigen, daß in der That nicht einmal auf der Hälfte jener 10 Millionen Hectaren wirklich Holz wächst. Die spanische Holzproduktion reicht in der That für den Bedarf nicht aus und es muß deshalb Holz aus Norwegen und den Ostseeländern importirt werden. Dies mag indessen einen Grund auch in den schlechten Verkehrsmitteln des Landes haben. Da an vielen Orten das Holz wegen mangelhafter Straßen nur auf kleinen Karren oder Lastthieren transportirt werden kann, ist begreiflicher Weise an den Küsten das importirte Holz wohlfeiler. Gute Verkehrsmittel und Forstgesetze würden hinreichen, um das, was in Spanien an Waldungen noch besteht, zu schützen und so fruchtbar zu machen, daß Spanien mindestens den eigenen Bedarf decken könnte. Denn es sind doch noch schöne geschlossene Bestände vorhanden, und zwar Buchen in Navarra und Vizcaya, Eichen in der Umgebung von Gibraltar, Kiefern in der Serrania de Guenca und der Sierra Segura; anderwärts Kastanien u. s. f. Seit etwa zwanzig Jahren bestrebt sich die Regierung in mehrfacher Hinsicht, Einrichtungen zur Verbesserung der Waldnutzung in's Leben zu rufen. Ergiebige Renten geben bis jetzt nur die Korkeichenwälder. 1858 wurden für 3 Mill. Realen Kork, für 24 Mill. Korkeiseln exportirt.

## Bergbau und Hüttenwesen.

Kein Land Europas ist reicher an mineralischen Schätzen, als Spanien. Der berühmte Bergbau, welchen Spanien im Alterthume zur Zeit der Römerherrschaft befaß, verfiel während des Zeitalters der amerikanischen Entdeckungen und erst als die meisten der amerikanischen Eroberungen verloren gegangen waren, wandte man den heimischen Mineralschätzen wieder neuen Fleiß zu. Ein ungewöhnlich reicher Silberfund in der Sierra Almagrera war Veranlassung zu einer üppigen Blüthe der Grubenspekulation und des Schwindels, zu einer Reihe verfehlter Unternehmungen, während zugleich wirklich gute Gruben durch Raubbau verwüstet wurden. Erst im Laufe dieses Jahrhunderts wurde durch eine neuere Berggesetzgebung Ordnung in diese Zustände gebracht und nachdem man 1849 den Bergbau unter Aufsicht der Minendirektion gestellt hatte, zeigte sich ein mächtiges Aufblühen des Bergbaues, der nicht allein jetzt den Stolz der spanischen Volkswirtschaft bildet, sondern noch eine viel reichere Zukunft vor Augen hat, wenn einmal erst hinreichende Verkehrsmittel geschaffen sind.

1859 zählte man in Spanien außer mehreren großen Staatsbergwerken 12,077 Privatbergwerke, wovon jedoch nur 4477 in Betrieb sich befanden. Die meisten dieser Gruben gehören Aktiengesellschaften, an welchen englisches, belgisches und deutsches Kapital stark betheilig ist. Seit 1856 besteht auch eine Gesellschaft der Spanischen Bergwerke (asociacion general de minas españolas) mit einem Kapital von 60 Mill. Realen.

Hinsichtlich der einzelnen Bergbauprodukte ist zu erwähnen:

Eisen ist reichlich vorhanden, insbesondere in den nördlichen Provinzen (bei Somorostro in Vizcaya die großartigsten Gruben). Mehrere Eisengruben in Navarra und Asturien sind Staatseigenthum. 1859 gab es im Ganzen 172 Eisengruben. Die durchschnittliche Jahresproduktion wird auf 1 Million Centner veranschlagt und nahezu der dritte Theil davon wird in's Ausland exportirt.

Blei ist einer der wichtigsten Gegenstände des spanischen Bergbaues. Die ergiebigsten Minen sind die von Linares und Falses (Staatswerke), jene der Sierra de Gador, Sierra Almagrera und Sierra Cartagena. 1859 existirten 744 Bleigruben, davon  $\frac{2}{3}$  in der Provinz Granada. Zur Zeit liefert Spanien etwa  $\frac{1}{4}$  der gesammten Bleiproduktion der Erde.

Quecksilber. An Quecksilber ist Spanien reicher als irgend ein europäisches Land. Die weltberühmten Gruben von Almaden (Staatseigenthum) liefern jährlich durchschnittlich 16,000 Ctr., früher sogar 20,000 Ctr. Hier wird Zinnober und Quecksilber gewonnen und es zeichnet sich der Erzgang von Almaden dadurch aus, daß er nach der Tiefe zu stets mächtiger wird. Die in Almaden stets vorhandenen Quecksilbervorräthe reichen aus, um Europa für 40 Jahre mit Quecksilber zu versehen. Nur die neueren kalifornischen Quecksilberminen (zu Neu-Almaden) concurriren erfolgreich mit Spanien. Der Centner Erz enthält 6—7 pCt. Quecksilber. In den Provinzen Alicante und Oviedo gibt es auch viele Privatbergwerke; in ganz Spanien gab es 1859 26 Zinnober- und 2 Quecksilbergruben.

Auch Kupfer ist ein für Spanien höchwichtiges Mineral. Die Kupfer-



minen von Rio Tinto (Staatswerke) stehen obenan; in ganz Spanien gab es (1859) 270 Gruben. Die Minen von Rio Tinto, im Betrieb einer englischen Gesellschaft, dürften die ergiebigsten der Welt sein; man schätzt den Erzgang, so weit man ihn kennt, auf 187 Mill. Str. Erz, welches 4—5 pCt. Kupfer enthält. Die Gewinnung des Kupfers hier ist ungewöhnlich leicht, aber Holz sehr theuer und deshalb die Produktionskosten hoch. 1874 waren in Rio Tinto 1076 Bergleute beschäftigt; die Werke gaben damals monatlich 80 Tons Metall.

Zink ist ebenfalls in Massen vorhanden. 1859 gab es 31 Zink- und 156 Salmeigruben. Die werthvollen Salmeiwerke zu Alcaraz sind Staats-eigenthum; auch in Guipuzcoa sind ergiebige Zinkbergwerke.

Silber wird zwar bei weitem nicht mehr in jener Fülle gewonnen, wie im Alterthum; doch existirten im Jahre 1859 noch 2332 Silbergruben, die meisten in Almeria und Murcia. Sehr ergiebig sind die Minen der Sierra Amagreira, jene zu Hienbelañcia und zu Favera (bei Tarragona). Spanien kann jetzt  $\frac{2}{7}$  der ganzen europäischen Silberproduktion liefern.

Gold wird nur wenig, namentlich aus Gruben in Catalonien und aus dem Sande des Sil-Flusses gewonnen.

Steinkohlen sind in großen Massen vorhanden, werden aber bis jetzt noch lange nicht hinreichend ausgebeutet. Man erwartet, daß nach Herstellung der nöthigen Bahnlinien die spanische Kohle massenhaft zum Export gelangen und mit der englischen Kohleneinfuhr concurriren werde. Den ganzen Kohlen-vorrath Spaniens hat man vorläufig auf 2293 Mill. Tonnen veranschlagt, was einem Kapitalwerth von 17,197 Mill. Francs entspricht. Jährlich könnten 2 Mill. Tonnen geliefert werden. Einstweilen stieg die Produktion von  $3\frac{1}{2}$  Mill. metr. Centner im Jahre 1861 auf  $5\frac{1}{2}$  Mill. metr. Centner im Jahre 1869 und betrug 1871  $5\frac{1}{4}$  Mill. metr. Centner. Der Regierung gehören Kohlenwerke in Asturien, welches überhaupt die meisten Kohlengruben hat. Dieselben vertheilen sich (1859) überhaupt folgendermaßen über das Land: Asturien 274 Gruben, Leon 55, Palencia und Teruel je 27, Barcelona und Burgos 20, Lerida 18, Cordoba und Sevilla je 14, Guipuzcoa 11, Gerona 9, Soria 7, Alaba und Logrono je 6, Santander 4. Die übrigen Provinzen sind nur mit geringeren Zahlen betheiligt. Man hat in neuerer Zeit noch mächtige Lager aufgefunden.

Schwefel wird in Masse gewonnen, namentlich in Murcia und Ost-Granada. Der Regierung gehören die Schwefelgruben von Hellin und Benamaurel.

Salz ist gleichfalls ein Hauptartikel der Montanproduktion. Die spanische Salzproduktion wird in Europa nur von der österreichischen übertroffen; man gewinnt Steinsalz und Salz aus Verdunstung, letzteres meist aus Meerwasser. Die colossalsten Steinsalzmassen befinden sich zu Cardona und Minglanilla, bei erstgenanntem Orte liegt ein ganzer, durchgängig aus Steinsalz bestehender Berg, nur mit einer dünnen Erdschichte bedeckt. Die Salzproduktion ist Regal; in Cardona wird sie für die Regierung durch den Herzog von Medinaceli betrieben. Die Regierung verkauft den Centner zu 50 Realen und erhält ihn vom Herzog für 4 Realen. Salz durch Verdunstung wird aus salzigen Seen in Murcia, aus Lagunen in der Nähe von Cadix, an der Mündung des

Guadalquivir und auf Jaiga gewonnen; Sulfid; nirgend. Riche Salpeters, salzige Bäche, Lacken und Lager sind noch unbekannt. Ueber Cadix wird sehr reines Seesalz exportirt.

An anderen Mineralprodukten sind noch zu erwähnen: Zinn, Antimon, Mangan, Kobalt, Nidel, Eisen- und Arsenikkies, Asphalt, Alaun, Glaubersalz, Steinöl, Topase und andere Edelsteine, endlich vorzügliches Baumaterial aller Art, sowie unedlere Erden. Zum Schluß geben wir noch eine neuere Zusammenstellung über die Erzeugnisse der spanischen Montanindustrie im Jahre 1867 (Kob):

Zahl der Bergwerke.	Produkt.	Arbeiterzahl.	Produktion in metr. Ctrn.
302	Steinkohlen . . . .	4326	5.115.497
43	Braunkohlen . . . .	748	3.6397
245	Eisenerze . . . . .	2366	2.544.807
187	Zinnoerze . . . . .	3238	868.224
802	Bleierze . . . . .	14323	3.370.934
46	Kupfererze . . . . .	2934	2.374.881
16	Eisenerze . . . . .	1245	16482
145	Eisnerhaltige Bleierze	3258	3055.599
13	Quecksilber . . . . .	2560	197.564
92	Mangan . . . . .	2146	37.721

und die Hüttenproduktion des gleichen Jahres betrug in metr. Ctrn.:

Roh Eisen . . . . .	419338	Bleiprodukte . . . . .	635994
Guß Eisen . . . . .	41854	Eisnerhaltiges Blei	99893
Schmiedereisen . . . .	356897	Kupfer . . . . .	38296
Zinn . . . . .	20639	Schweid . . . . .	16475
Quecksilber . . . . .	21607	Edele . . . . .	22153

In den Bergwerken waren im Jahre 1868 34886 Arbeiter, in den Hüttenwerken 9079 Arbeiter beschäftigt. Der Geldwerth der gesammten mineralischen Produktion wurde 1868 auf 35½ Millionen Escudos (1 Escudo = 2 Fr. 10 Cent.); hiervon trafen auf die Staatswerke 15½ Millionen Escudos. Eine andere (französische) Berechnung dagegen ergibt einen Geldwerth von 142 Mill. Fr.

### Industrie.

Spanien ist noch kein Industrieland; aber es muß anerkannt werden, daß die Spanier seit mehreren Jahrzehnten, so oft nur die politischen Stürme einigermaßen ruhten, sich redlicher bemüht haben, die industrielle Entwicklung ihres Landes zu fördern und dadurch der colossalen Kraft ihrer vielfach noch schlummernden Urproduktion wirtschaftliche Antriebe zu verleihen und Absatzgelegenheit zu verschaffen. Dieser Fortschritt findet seinen ziffermäßigen Ausdruck in einer sehr bedeutend zunehmenden Einfuhr von Maschinen und Maschinentheilen wie von Rohbaumwolle für die spanische Baumwollindustrie, ferner in dem rasch wachsenden Steinkohlenconsum und in dem steigenden Werth einzelner Haupt-Ausfuhrgegenstände. Auch die Zahl der Gewerbetreibenden ist rasch im Wachsen; sie betrug z. B. 1845 erst 277252 selbstständige Gewerbetreibende, 1861 dagegen schon 481664.

Spanien hat schon seit langer Zeit gewerbliche Freiheit eingeführt; auch für Patentschutz ist gesorgt. Zur Beförderung der Industrie dienen

die Gewerbevereine (asociaciones industriales), die sogen. Gremios (Vereinigung von Gewerbetheuern zu verschiedenen Zwecken, am häufigsten zur Aufbringung der Gewerbesteuer), die Ausstellungen von Landes-Produkten, die technischen Schulen (Industrieschulen, Ingenieur- und Bergschulen u. a.).

Die Baumwollindustrie bildet den wichtigsten Zweig der spanischen Industrie. Im Jahre 1861 beschäftigte sie 52886 Arbeiter und 32886 Stühle, während die Gesamtproduktion auf 1237 Mill. Realen geschätzt wird. Dieser Industriezweig hat seine stärkste Ausbreitung in Catalonien, namentlich in und um Barcelona, und zwar in der Weise, daß in den Städten die großen Fabriken, auf dem Lande längs der Küste dagegen die Manufaktur baumwollener Blonden und Spitzen betrieben werden. Die meisten neueren Fabriken liegen an der Bahn von Barcelona nach Martorell im Llobregat-Thale. Außer Barcelona sind Vich, Tarragona, Reus, Mataro Hauptstöße dieser rasch aufblühenden Industrie.

Die Schafwollindustrie entspricht bei weitem nicht der Menge und Güte des in Spanien producirten Rohstoffs. Sie beschäftigte im genannten Jahre 25181 Weber mit 7451 Stühlen und wurde die Produktion auf 427 Millionen Realen veranschlagt. Segovia, Barcelona und Burgoz erzeugen die beste Waare; aus Terraza, Burgoz, Segovia, Manresa, Sabadell zc. kommen Tücher, welche an Feinheit den französischen gleich stehen.

Die Leinwand- und Hanfindustrie beschäftigte im Jahre 1861 6401 Arbeiter und 5120 Stühle. Der Produktwerth wurde auf 106 Mill. Realen veranschlagt. Diese Industrie ist am meisten verbreitet in Galicien, Valencia, Malaga. Die Handspinnerei ist noch allgemein. Wichtiger als die Erzeugung feiner Leinwandwaaren ist die von Segeltuch in einigen Seestädten.

Die Seidenindustrie beschäftigte im genannten Jahre 8709 Arbeiter und 2723 Webstühle bei einem Produktwerth von 275 Mill. Realen. Auch diese Branche hat ihren Hauptsitz in Catalonien und Valencia; auch in Madrid, Toledo, Talavera, Sevilla, Malaga, Zaragoza und Granada. Für die Erzeugung von Rohseide bildet Valencia den Mittelpunkt.

Die Metallwaarenindustrie entspricht zwar auch nicht dem im Lande producirten Rohmaterial, ist aber doch schon ziemlich ansehnlich. Ihr Hauptsitz sind die baskischen Provinzen, wo Eisen- und Kupferwaaren, Waffen (in Gypar und Plasencia), auch Maschinen verfertigt werden. Messerwaaren und blanke Waffen aus Toledo haben ihren altberühmten Ruf heute noch bewahrt; Madrid, Sevilla und Barcelona liefern Bijouterie-, Gold- und Silberwaaren; großartige Eisengießereien sind zu Malaga und Sevilla.

Die Lederindustrie konnte bei der großen Produktion an Rohhäuten auch lebhaft aufblühen. Ihr dienen großartige Gerbereien in Catalonien, in Córdoba (Corduán), in Toledo, Malaga und Burgoz, ferner Weißgerbereien in Sevilla, Granada und Valladolid.

Die Papierfabrikation ist namentlich in Catalonien und Valencia verbreitet, wo zahlreiche Papiermühlen und Fabriken arbeiten; Porzellan liefert die königliche Fabrik Moncloa bei Madrid; Fayence und Töpferwaaren Alcora und Medina.

Die Glasfabrikation ist nicht sehr ausgedehnt, doch werden in San Medonso schöne Spiegel und auch in Gijon geschätzte Gläser erzeugt.

Die Espartograssflechtereie (in den südlichen Provinzen) ward schon erwähnt; auch die Korfküpsselfabrikation, die zahlreichen Oelmühlen auf dem Lande, die großen Mehl- und Mehlwaaren-Fabriken Altcastiliens sind nennenswerth. Bierbrauereien sind in den letzten 50 Jahren meistens von Deutschen gegründet worden.

Die Tabakfabrikation ist, wie auch der Tabakverkauf, Staatsmonopol. Große Staatsfabriken hiefür, jede mit 3—4000 Arbeitern, bestehen zu Sevilla (auch für Schnupftabak; mit einer täglichen Produktion von 600000 bis 700000 Stück Cigarren), zu Madrid, Santander, Valencia, Coruna, Gijon. Es werden in Spanien nicht nur Tabake aus Cuba, sondern auch Magdeburger, Badener und Pfälzer Tabake eingeführt und verarbeitet. Der Schleichhandel importirt überdieß große Mengen ausländischer Cigarren, da dieselben billiger sind als die Waare der Staatsfabriken und letztere auch für den Bedarf nicht ausreichen. Der Verkauf geschieht bei den spanischen Cigarren und bei den Papiercigarren nach dem Gewicht, bei den importirten Cigarren aus der Havana und von den Philippinen nach dem Stück.

### Handel.

Der inländische Handel Spaniens entzieht sich jeder Berechnung und ist in seiner Größe, seinen Richtungen und Objecten nur Schätzungen zugänglich. Für ihn bildet Madrid das Centrum; andere wichtige Plätze sind Valladolid, Valencia, Burgos, Oviedo, Vitoria, Zaragoza und Granada für den Binnenhandel. Die Hauptgegenstände des inneren Handels sind Victualien (Getreide und Mehl, Gartenfrüchte und Gemüse, Fische, Fleisch und Fleischwaaren), Wein, Südfrüchte, Del, Essig, Schnee, Eis, Salz und Conditoreiwaaren, Holz und Kohlen, Leder und Lederwaaren, grobe Tücher und Wolle, Kurzwaaren, Eisen- und Stahlwaaren, Hüte, Seife und Schuhwaaren. Am lebhaftesten ist der Binnenhandel in den baskischen Provinzen, in den Provinzen von Santander, Catalonien, Valencia, Malaga, Cadix und Sevilla; auch in Galicien, Asturien und Altcastilien. Estremadura hat den geringsten Binnenhandel. Der inländische Großhandel beschäftigt sich größtentheils damit, die Rohprodukte des Landes zu sammeln und in den größeren Handelsplätzen zu concentriren. Der Kleinhandel ist namentlich für Gewaaren und Wein sehr entwickelt; der Hausirhandel sorgt fast nur in den Städten für städtische Haushaltsbedürfnisse. Der Binnenhandel ist mit Gewerbe- und Handelssteuer belastet. In den baskischen Provinzen ist der Handel mit den Monopolartikeln Salz und Tabak gestattet und deshalb eine sehr lästige Zwischenzolllinie zwischen diesen und den benachbarten Provinzen gezogen.

Die zahlreichen Messen, welche in den spanischen Städten und Märkten schon seit dem Mittelalter am Tage des Schutzpatrons der betreffenden Gemeinde abgehalten werden, sind für den Großhandel ohne Bedeutung. Die besuchtesten Messen sind zu Talavera de la Reyna (Neucastilien), Valencia, Valladolid, Medina de Rioseco und Soria (Altcastilien), Puente de la Reyna, Estella und Corella (Navarra), Granollers und Tarrasa (Catalonien), Ronda und Puerto de St. Maria (Andalusien). Wichtige Viehmärkte sind zu

Zafra (Estremadura), Ubeda (Jaen) und Mayrena de Alcor (Sevilla); Wollmärkte zu Guenca (Neucastilien) und Bejar (Leon).

Der äußere Handel ist zwar in früheren Jahren durch ausgedehntes, auf den Zolllisten beruhendes Zahlenmaterial öfter dargestellt worden; für die letzten Jahre aber fehlen zuverlässige Angaben, so daß es schwer ist, zu sagen, ob die erfreuliche Hebung des spanischen Handels, welche zu Anfang der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts begann, fortgedauert hat. Wie lebhaft diese Steigerung war, geht aus folgenden Ziffern hervor. Es betrug (in Mill. Realen)

	im Jahre 1843	1850	1857	1859	1860	1867
die Einfuhr:	457	672	1555	1262	1488	1781
die Ausfuhr:	329	485	1168	1026	1099	1155

Im Allgemeinen ist in Spanien, mit Ausnahme einzelner Jahre (insbesondere 1853—55), die Einfuhr stets größer als die Ausfuhr, und es würde dies in einem noch höheren Grade der Fall sein, wenn jener große Theil der eingeführten Waaren auch in Rechnung gebracht werden könnte, der auf dem Wege des Schleichhandels in das Land geht. Letzterer ist theils wegen Herabsetzung oder Aufhebung vieler Zölle, theils wegen der besseren Befolgung der Zollwächter, die nun nicht mehr so häufig bestochen werden können, viel geringer als früher, aber doch noch ziemlich ausgedehnt. Tabak, Cigarren, französische und englische Webewaaren sind es hauptsächlich, welche auf Schleichhandelswegen eingeführt werden. In den Jahren 1857 und 1858 wurden je für 4½ Mill. Realen eingeschmuggelte und verbotene Waaren confiscirt; man ist aber in Spanien der Ueberzeugung, daß etwa zwanzigmal so viel wirklich eingeschmuggelt worden sei.

Im Jahre 1867, dem letzten, aus welchem officielle Angaben vorliegen, vertheilte sich der Handel Spaniens folgendermaßen:

	Einfuhr aus:	Ausfuhr nach:
Europa	119.537000	81.127000 Pesos.
Afrika	632000	2.145000 "
Amerika	38.186000	38.841000 "
Asien	1.667000	824000 "

Der Verkehr mit den wichtigsten fremden Ländern stellte sich wie folgt (in Millionen Realen):

	Einfuhr.	Ausfuhr.		Einfuhr.	Ausfuhr.
Frankreich . . . . .	701	332	Cuba . . . . .	160	207
Großbritannien . . . . .	544	338	La Plata-Staaten . . . . .	15	54
Schweden und Norwegen . . . . .	47	3	Venezuela, Columbia . . . . .	34	2
Portugal . . . . .	10	38	Brasilien . . . . .	10	15
Italien . . . . .	23	14	Puer Rico . . . . .	8	13
Sibraltar, Malta . . . . .	24	9	Algier . . . . .	5	21
Deutschland . . . . .	0,2	27	Bereinigte Staaten . . . . .	13	0,5
Belgien . . . . .	7	7	Mexiko und Guatemala . . . . .	0,3	5
Dänemark . . . . .	4	3			
Gesamthandel . . . . .				1781,5	1155,5

Betrachtet man die Zahlen der einzelnen Länder gegenüber denjenigen früherer Jahre, so ergibt sich folgendes:

Im Handel mit Frankreich hat sich die Einfuhr von dorthier nicht unbedeutend gehoben und ebenso die Ausfuhr spanischer Produkte. Der Handel mit Großbritannien hat sich seit 1857 ungefähr verdoppelt. Im Handel mit



Schweden ist seit 1857 die Einfuhr von dort (Holz, Eisen) bedeutend gestiegen (sie betrug 1858 nur 27 Mill. Realen), während die Ausfuhr um den vierten Theil abgenommen hat. Im portugiesisch-spanischen Handel sind seit 1857 Ein- und Ausfuhr gestiegen, letztere stärker. Im deutsch-spanischen Handel haben sich die größten Veränderungen seit 1857 ergeben, nicht so sehr in der Ausfuhr Spaniens nach Deutschland, als vielmehr in der Einfuhr von dorthier, die sich in einer nahezu unbegreiflichen Weise verringert hat. Denn während sie in den oben angegebenen Ziffern nur mit 200000 Realen bezeichnet steht, betrug 1857 die Einfuhr aus Preußen allein 5 Millionen, die aus Hamburg 17 Millionen. Beim belgisch-spanischen Handel ist eine bemerkenswerthe Verringerung der Einfuhr aus Belgien von 1857 bis 1867 zu constatiren; weit auffallender ist dagegen die Zunahme dieses Handels in neuester Zeit; denn 1873 betrug die Ausfuhr nach Belgien 22 Mill. Fr., die Einfuhr von dorthier 14 Mill. Fr. Der spanisch-dänische Handel ist von 1857 bis 1867 ziemlich gleich geblieben; im spanisch-italienischen Verkehr hatten sich Aus- und Einfuhr merklich verringert.

Die Haupteinfuhrartikel des genannten Jahres waren (in Pesos):

Baumwolle 11.315000, Zucker 10.820000, Cacao 5.837000, Wollenge 5.694000, Stodfische 5.099000, Chemikalien 4.785000, Kohlen 3.912000, Holz 3.369000, Häute 4.746000, Baumwollwaaren 2.397000, Seidenwaaren 2.845000, Eisen 1.980000, Thiere 1.529000, Seide 1.251000, Leinen- und Hanfwaaren 1.185000.

Hauptausfuhrartikel waren:

Wein 31.730000, Blei 10.897000, Olivenöl 9.161000, getrocknete Früchte 8.440000, Mehl 8.419000, Getreide 7.614000, Kort 3.879000, frische Früchte 3.776000, Vieh 3.585000, Silbermünzen 3.330000, Wolle 2.230000, Mineralien 2.036000, Schuhwert 1.785000, Branntwein 1.606000, Seife 1.317000, Espartograss 1.290000, Gemälde 1.004000.

Die nationale Consumtion der spanischen Bevölkerung hält sich in sehr bescheidenen Grenzen; eigentlicher Luxus wird nur wenig getrieben. Dieß zeigt z. B. die Zuderconsumtion, welche von 4,3 Zollpfund pro Kopf in den Jahren 1858—64 sich nur auf 5,3 Zollpfund jährlich in der Zeit von 1865—68 hob. Ebenso unbedeutend ist die Steigerung des Kaffeeconsums; die Weinconsumtion ist gar nicht gestiegen. Es ist begreiflich, daß bei einer vorzugsweise Landwirthschaft und Viehzucht treibenden Bevölkerung die Consumtion nur langsam zunimmt und daß damit die Zunahme des Einfuhrhandels parallel läuft.

Die Länder Europa's, aus welchen Spanien seine Einfuhr hauptsächlich bezieht, sind, wie aus den oben angegebenen Ziffern erhellt, Frankreich und England. Diesen beiden gegenüber sind die Verkehrsziffern mit den anderen Ländern nur von weit geringerer Bedeutung. Bezeichnend ist die engl. Einfuhr nach Spanien im Jahre 1874: für 742000 Pfd. St. Kohlen, für 636000 Pfd. St. Eisen, 583000 Pfd. St. Leinenwaaren, 288000 Pfd. St. Baumwollwaaren, 242000 Pfd. St. Maschinen; während die französische Einfuhr 1873 nach Spanien angegeben wird mit 23 Mill. Fr. Wollwaaren, 13 Mill. Fr. Rohbaumwolle, 8 Mill. Fr. Seidenwaaren, 7 Mill. Fr. Schmuckachen und Galanteriewaaren, ferner für je 7 Mill. Fr. Baumwollwaaren, Metallwaaren, Pferde und Maulthiere, Kurzwaaren und Knöpfe, Holz. In geringerem Werth sind die französischen Sendungen an Häuten, Seide, Wolle,

Leber, Holzwaaren, Maschinen, Zucker, Papier und Büchern, Steingut und Porzellan, Garn, Spirituosen, Uhren, Eisen und Stahl.

### Handelspolitik, Zollwesen.

Die spanische Handelspolitik hat seit dem Zeitalter der Entdeckungen fast unablässig daran gearbeitet, das wirtschaftliche Leben des Landes zu zerstören. Dieß gilt ganz besonders von der unheilvollen Colonialpolitik, welche zum größten Schaden des Mutterlandes wie der eroberten Länder nur darauf ausging, die letzteren auszubeuten. Als sich dieselben dann endlich losrissen, war der heimische Haushalt nahezu zu Grunde gerichtet und die fremden Hülfquellen hörten größtentheils auf. Dieß gehört indessen der Geschichte an.

In Bezug auf das Zollwesen währte das aus der Zeit des großen Colonialbesizes herrührende Absperkungssystem bis 1840. Unter der constitutionellen Regierung begann man endlich an die Besserung der volkswirtschaftlichen Zustände zu denken, aber erst 1849 trat das System der Schutzzölle an Stelle des Prohibitivsystems. Die Zahl der Artikel, deren Einfuhr gänzlich untersagt war, wurde von 93 auf 25 reducirt; dennoch blieben nicht weniger als 1300 zollpflichtige Artikel übrig. Nach 1849 stieg in Folge dieser Reduktion der Import sehr bedeutend; aber nach mehreren Jahren zeigte sich, daß die spanischen Einfuhrzölle noch immer zu zahlreich und zu hoch waren. Man war 1869 genöthigt, einen neuen Zolltarif einzuführen, welcher alle Einfuhrverbote aufhob und die Zollsätze weiter verringerte. Eine abermalige Milderung derselben ist seit 1. Juli 1875 eingetreten.

### Handelsrecht.

Seit 1. Januar 1880 gilt der Codigo de commercio. Diesem Gesetzbuche liegt zwar der französische Code de commerce zu Grunde, doch ist der spanische Codigo viel sorgfamer und vollständiger gearbeitet. Dazu wurde ein Handelsprozeßgesetzbuch vom 24. Juli 1880 veröffentlicht. Der Codigo de commercio enthält in 5 Büchern 1219 Artikel. I. Buch: Von den Kaufleuten und Handeltreibenden. II. Buch: Von kaufmännischen Contracten im Allgemeinen, ihren Formen und Wirkungen (Handelsgesellschaften; Kauf und Verkauf; Tausch; Darlehen und Zinsen; Depositum; Bürgschaft; Versicherung und Landtransport; Wechsel; Anweisungen; Creditbriefe; Verjährung). III. Buch: Vom Seehandel. IV. Buch: Von den Fallimenten. V. Buch: Von der Rechtspflege in Handelsfachen.

Wechsel, Anweisungen und Creditbriefe sind stempelpflichtig. Madrid steht zwar im Wechselverkehr mit Amsterdam, Genua, Hamburg, Lissabon, Livorno u. s. f.; aber gewöhnlich finden sich im Madrider Courszettel nur Notirungen auf London und Paris.

### Consulatwesen, Handelsverträge.

Spanien unterhält Consulate in allen Handelsstaaten. Die Zahl der Consulate beträgt etwa 360. Die Consuln sind entweder vom Staat besoldete Beamte, so namentlich alle Generalconsuln, oder bloß Kaufleute. Ebenso sind auch in Spanien alle Culturstaaten durch Consuln vertreten.

Handels- und Schifffahrtsverträge sind mit den wichtigsten Handelsstaaten geschlossen.

### Strassen.

Für Strassenbau ist, nachdem man ihn bis in die neueste Zeit arg vernachlässigt hatte, seit etwa 20 Jahren viel gethan worden; so viel als die traurigen Finanzzustände nur gestatteten. Ende 1874 waren in ganz Spanien 7 $\frac{1}{2}$  Mill. Kilometer fahrbare Strassen ersten Rangs vollendet und 797519 Kilometer im Baue. Die meisten dieser Strassen kamen auf die Provinzen Madrid, Burgos, Toledo, Guenca, Granada, Leon, die wenigsten auf Vizcaya, Guipuzcoa und Almeria. Strassen zweiten Rangs waren 4 $\frac{1}{2}$  Mill. Kilom. vollendet und gegen 2 Mill. Kilom. im Bau. Außerdem gibt es Strassen dritten Rangs (Vicinalwege). Von Strassen ersten und zweiten Rangs werden noch (nicht überall) Straßengelder erhoben und die Strassen zum Zwecke der Erhebung mit Ketten abgesperrt. Erwähnenswerth ist die Güte der spanischen Brücken, welche freilich nicht zahlreich genug sind.

Außer den Posten (s. u.) verkehren auf den spanischen Strassen mancherlei öffentliche Fuhrwerke: Diligencen, welche den französischen nachgebildet sind, vierräderige Galeeren und zweiräderige Tartanen und Karren, sämmtlich mit bestimmten Routen, Abfahrtszeiten und Fahrtagen. In den Gebirgsgegenden aber, wo die Wege nur schmal und häufig steil sind, kann man noch langen Maulthiercaravanen begegnen, deren Führer in der Regel scharf bewaffnet sind.

### Eisenbahnen.

Im Eisenbahnbau blieb Spanien lang zurück und als man endlich, getrieben durch das Beispiel des übrigen Europa, daran ging, Bahnen zu bauen, geschahen die Fortschritte nicht in befriedigender Weise. Das Spanische Eisenbahnnetz gleicht auch jetzt noch mit seinen wenigen Linien einem unentwickelten Kumpfe ohne Glieder. Die erste spanische Bahn war die durch englisches Kapital und englische Ingenieure 1848 erbaute Linie Barcelona-Mataro. Zwischen 1843 und 1847 wurden zahlreiche Concessionen erteilt, welche ein ausgedehntes Bahnnetz mit dem Mittelpunkte Madrid und den wichtigsten Seep läzen als Endpunkten entstehen lassen sollten. Die Concessionirung geschah meistens unter scheinbar höchst vortheilhaften Bedingungen für die Unternehmer, so daß sich deren genug fanden, hauptsächlich Engländer. Bald aber zeigte sich, daß die gebirgige Gestalt des Landes, sowie die Armuth desselben an Bevölkerung und Industrie den Bau vertheuerten und keinen hinreichenden Verkehr ergaben. Die concessionirten Linien brauchten lang zur Vollendung; einige blieben bis in die Gegenwart unvollendet, und die vollendeten ergaben so schlechte Betriebsergebnisse, daß der Staat 1869 genöthigt war, den Eisenbahngesellschaften durch ein besonderes Gesetz die Möglichkeit eines Uebereinkommens mit ihren Gläubigern zu bieten, um die Bankrotte dieser Gesellschaften zu vermeiden. Der Bürgerkrieg der letzten Jahre hemmte gleichfalls die Weiterentwicklung des Spanischen Bahnnetzes. Dasselbe zeigt jetzt im Uebersicht eine nördliche Gruppe von Bahnlmnen, von Madrid ausgehend und sich allmählig nach Nordwest und Nordost verästelnd, mit ihren vollendeten Linien bis an einzelne Küstenpläze reichend, östlich mit Anschluß an Frank-

reich; ferner eine östliche Linie, ebenfalls von Madrid ausgehend und mit der nördlichen Gruppe verbunden; sie führt an das mittelländische Meer bei Barcelona und mündet in eine Mittelmeerlinie, welche zwischen Barcelona und Valencia der Küste entlang führt; eine südöstliche Gruppe wendet sich von Madrid nach den südöstlichen Häfen Cartagena, Alicante und Valencia und hängt bei Alcazar zusammen mit einer südwestlichen Gruppe, die sich hauptsächlich in Andalusien und Granada ausbreitet und Verbindung mit dem portugiesischen Bahnnetz hat. Alle Strecken sind nicht für den großen durchgehenden Verkehr in geraden Linien gebaut, sondern in marnigfachen Krümmungen. Ende 1875 standen 5796 Kilom. in Betrieb.

### 1. Die spanische Nordbahn.

Diese Bahn von Madrid bis Irun (an der französischen Grenze), 631 Kilom. lang, wendet sich von Madrid zuerst nordwestlich über Escorial, Avila und St. Chidrian nach Medina, 199 Kilom. von Madrid. In Medina gehen zwei Seitenzweige ab: einer westnordwestlich nach Salamanca, 78 Km., noch im Bau begriffen; ein anderer, 89 Kilom. lang, nordwestlich nach Zamora, von wo er weitere Fortsetzung nach den Seehäfen von Vigo und Coruna am atlantischen Ocean finden soll. Er ist in Betrieb bis Zamora. Die Hauptlinie der Nordbahn setzt sich von Medina nordnordöstlich fort über Valladolid nach Venta de Banos und Valencia, wo sich andere (s. u.) Bahnen nach Santander und nach Branauelas anschließen. Die Nordbahn selbst läuft nun fast östlich über Burgos als Gebirgsbahn nach Miranda, von wo andere Bahnen nördlich nach Bilbao und südwestlich nach Saragossa führen. Bei Masua, wo eine andere Bahnlinie von Osten her mit der Nordbahn sich vereinigt, macht letztere eine plötzliche Wendung nach Norden und läuft, mit dem gebirgigen Terrain von Navarra und Guipuzcoa kämpfend, nach San Sebastian und der Grenzstation Irun zum Anschlusse an die französische Südbahn. Die Grenze wird bei Hendaya überschritten.

Die spanische Nordbahn hat 10 Jahre lang (bis 1874) ihren Actionären weder Zinsen noch Dividende bezahlt. So blieb ein Kapital von 100 Mill. ohne Ertrag. In neuester Zeit scheint sich dieses traurige Verhältniß aber doch zum Besseren zu wenden. In Folge der carlistischen Insurrection war der Verkehr auf der besten Strecke des Netzes, zwischen Irun und Miranda, fortwährend unterbrochen. Trotzdem ergab sich ein Netto-Ueberschuß von über 3 Mill. Fr.

Die Hauptlinie dieser Bahn hat eine Länge von 543 Kilom. (1874).

### 2. Mar del Rey-Venta de Banos.

Diese Bahn schließt sich in Venta de Banos an die Nordbahn an und läuft über Valencia, wo sie mit der nach Leon führenden Bahn zusammentrifft, nach Mar del Rey, 91 Kilom. lang. — Sie findet ihre direkte nordöstliche Fortsetzung in der Bahn:

3. Mar del Rey-Santander, 139 Kilom. lang. Sie übersteigt zwischen Reinosa und Santander den asturisch-cantabrischen Gebirgszug in schöner und romantischer Landschaft.

4. Die Nordwestbahn (Galicische Bahn). Dieselbe führt von Valencia (Anschluß an die Nordbahn) nordwestlich über Leon, dann direkt west-

lich nach Astorga, wo sie sich wieder nördlich wendet nach Bramuelas und von da nach Ponferrada. Sie ist von Valencia bis Ponferrada 238 Kilom. lang und soll hier an die Linie Ponferrada-Coruna schließen. Sie war im vergangenen Jahre von Valencia bis Bramuelas, also größtentheils, im Betrieb; zwischen Astorga und Ponferrada übersteigt sie die Gebirgskette von Leon.

Die Spanische Nordwestbahn hatte 1874 319 Kilom. in Betrieb und eine 114 Kilom. lange Strecke von Corogna nach Lugo im Bau und der Vollendung nahe. Der Reinertrag stellte sich auf 2,2 Mill. Realen (etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. Fr.).

5. Ponferrada à La Coruña. Diese Bahn, 312 Kilom. lang, schließt sich an die vorgenannte an und führt, größtentheils als Gebirgsbahn, stellenweise im Thale des Minho über Lugo nach dem Hafen von La Coruña. Sie ist zwar in Angriff genommen, war jedoch 1875 noch nicht in Betrieb.

6. Orense à Vigo, an die vorgenannte Bahn anschließend, führt von derselben zum Seehafen von Vigo, theils im Thale des Minho, theils über bergiges Terrain, 126 Kilom. lang, ebenfalls 1875 noch unvollendet.

7. Leog à Gijon. Diese Bahn zweigt von der Nordwestbahn bei Leon ab und läuft, 194 Kilom. lang, über La Pola, das Cantabrische Gebirge übersteigend, nach dem Seehafen von Gijon an der Bay von Biscaya. 1875 waren die Strecken von Leon nach La Pola und von Sama nach Gijon vollendet, die Mittelstrecke über den Gebirgspass noch nicht.

8. Tudela à Bilbao. 250 Kilometer lang, führt diese Bahn von Castellon im Ebrothale (von hier läuft eine andere Linie südöstlich nach Saragossa zc.) über Calahorra und Logrono nach Miranda, wo sie die Nordbahn kreuzt und weiter nördlich über die baskischen Gebirge nach dem Seehafen von Bilbao. Sie ist eine der merkwürdigsten europäischen Bahnen; zwischen Bilbao und Miranda führt sie durch Gebirgslandschaften von schauerlicher Wildheit und imponirender Großartigkeit.

9. Madrid-Zaragoza. Die Bahn ist 341 Kilom. lang und läuft von Madrid über Guadalajara, fortwährend ansteigend, bis sie bei Medina-celi die Sierra Ministra übersteigt und sich dann durch romantische bergige Landschaften allmählig nach dem Thale des Ebro hinabzieht. Bei ansehnlicher Länge trifft sie keine bedeutende Stadt außer den Endpunkten. Die Gesellschaft, welcher diese Bahn gehört, besitzt auch die Linie Madrid-Alicante (Ferro Carriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante). Sie hatte 1874 eine Roh-einnahme von 36 Mill., eine Reineinnahme von 22 Mill. Fr. Nach Verzinsung des Anlagekapitals bleibt ein Reingewinn von nahezu 6 Mill. Fr.

Die Gesellschaft baut auch eine Zweigbahn nach den Bleiminen von Binarens und hat die Bahnstrecke Cordoba-Sevilla ebenfalls angekauft.

10. Zaragoza-Escatron, 81 Kilometer lang, war 1875 noch unvollendet.

11. Zaragoza-Alfaja. Diese Bahn, im Ganzen 218 Kilometer lang, führt im Thale des Ebro von Zaragoza aufwärts nach Tudela und Pampeluna, wo sie sich plötzlich westwärts wendet und in Alfaja Verbindung mit der Nordbahn findet. In Castellon am Ebro vereinigt sie sich mit der Tudela-Bilbao-Bahn und bildet mit ihr und mit den südöstlich sich anschließenden

den Linien die nächste Verbindung zwischen der Bay von Biscaya und dem Mittelmeer.

12. Zaragoza-Barcelona. 365 Kilom. lang, führt diese Bahn zuerst nordöstlich bis Lardienta (Abzweigung nach Huesca), dann südöstlich über Lérida und Manresa nach Barcelona.

13. Lardienta-Huesca, eine kurze Zweigbahn der vorigen, 21 Kilom. lang. Diese Bahn soll in nordöstlicher Richtung nach Boarre und Taca (in den Pyrenäen) fortgeführt werden. Im Betrieb ist nur die erstgenannte Strecke.

14. Lérida à Montblanch, 57 Kilom.

15. Montblanch-Neus, 30 Kilom.

16. Neus-Tarragona, 13 Kilom.

Diese drei zusammenhängenden Bahnen stellen die Verbindung zwischen der Stadt Lerida (an der Zaragoza-Barcelona-Bahn) und Tarragona her. 1875 war die Bahn in Betrieb von Tarragona bis Vinaiga.

17. Barcelona-Martorell, 28 Kilom., führt von Barcelona in nordwestlicher Richtung nach Martorell.

18. Martorell-Tarragona, 73 Kilom.

19. San Saturnino à Igualada, eine Zweigstrecke der vorgenannten Bahn, 25 Kilom. San Saturnino ist eine Station zwischen Martorell und Tarragona. War 1875 noch nicht im Betrieb.

20. Barcelona-Granollers-Gerona (Linea interior o Sea de Granollers) führt von Barcelona 99 Kilom. lang über Granollers und Empalme nach Gerona.

21. Barcelona-Arenys-Gerona (Linea del Litoral o Sea de Mataro), 105 Kilom. lang, läuft von Barcelona an der Küste entlang über Mataro und Arenys nach dem Hafen von Torreda und zieht sich dann landeinwärts nach Empalme, wo sie sich mit der vorgenannten Bahn vereinigt. Die nordöstliche Fortsetzung dieser Bahn über Figueras zur französischen Grenze und zum Anschluß an die französische Südbahn ist zwar concessionirt und im Werke, war aber 1875 noch nicht im Betrieb. Diese Fortsetzung würde eine Länge von 27 Kilom. haben und damit wäre auch der Ostabhang der Pyrenäen mit einem Frankreich und Spanien verbindenden Schienenstrange versehen, welchem in Zukunft der spanisch-südeuropäische Verkehr zufließen muß.

22. Granollers à San Juan de Abadesas. Diese Bahn führt von Granollers nördlich in die Ostpyrenäen nach Abadesas, 84 Kilom. lang, ist projektiert und im Werke, war jedoch im Fahrtenplan von 1875 noch nicht enthalten.

23. Barcelona-Sarrea, Lokalbahn bei Barcelona, 4 Kilom. lang.

24. Valencia-Tarragona, 260 Kilom. lang, verbindet, längs der Küste des Mittelmeers hinlaufend, die genannten Städte.

25. Madrid-Almansa-Alicante (Ferro Cariles de Madrid a Zaragoza y a Alicante). Diese bedeutende Bahn, 455 Kilom. lang, läuft von Madrid über Castilejo, von wo eine Zweigbahn nach Toledo führt, durch die Ebenen von Neucastilien nach Alcazar (Abzweigungen der Bahnen nach Malaga, Sevilla und Badajoz), zieht sich dann von Villarobledo ab durch



bergige Gegend nach Albacete und Chinchilla (Abzweigung nach Cartagena), weiter östlich nach Almansa (Abzweigung nach Valencia) und über Villena nach Alicante.

26. Castillejo-Toledo, an der vorgenannten Linie bei Castillejo abzweigend, 26 Kilom.

27. Albacete-Cartagena, 246 Kilom., zweigt bei Albacete (eigentlich bei Chinchilla) von der Bahn Nr. 25 ab und zieht, größtentheils in den Stromthälern des Segura und seiner Nebenflüsse, an die Mittelmeerküste bei Cartagena, wobei Murcia berührt wird.

28. Valencia-Almansa, 116 Kilom., zweigt ebenfalls von der Bahn Nr. 25, und zwar bei Almansa, ab und läuft über Jativa nach Valencia.

29. Valencia-Grao, kurze Verbindungsstrecke von Valencia nach dem Küstenplatze Grao.

30. Malaga-Córdoba, 191 Kilom., von Córdoba südlich zuerst durch die andalusische Ebene, dann über die Sierra de Malaga nach Malaga.

31. Cadix-Sevilla-Córdoba. Von Córdoba nach Sevilla, 131 Kilom.; von da über Utrera (Knotenpunkt mehrerer Zweigbahnen) nach Xerez, 94 Kilom., und von da nach Cadix noch 53 Kilom.

32. Utrera-Moron, von vorgenannter Linie abzweigend, 35 Kilometer.

33. Utrera-Marchena, Zweigbahn von Utrera in nordöstlicher Richtung nach Marchena, 63 Kilom.

34. Córdoba-Alcazar, 294 Kilom. Von Córdoba zuerst im Thale des Guadalquivir nach Baeza, dann nördlich über die Sierra Morena nach Manzanares (resp. Madrid. Eigenthum der Ferro Cariles Madrid a Zaragoza y a Alicante).

35. Manzanares-Badajoz. Von vorgenannter Linie bei Manzanares abzweigend, führt über nördliche Ausläufer der Sierra Morena westwärts in das Thal des Guadiana, überschreitet denselben bei Don Benito und bleibt an ihm bis Badajoz. Hier schließen sich die portugiesischen Bahnen an. Länge der Bahn von Badajoz nach Ciudad Real 336 Kilom. und von da nach Manzanares 64 Kilom. Auch diese Bahn gehört zum Netze der Ferro Carriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

36. Almorchon à Belmez, 63 Kilom., von vorgenannter Linie bei Almorchon abzweigend.

37. Córdoba-Belmez. An die vorgenannte anschließend, von Almodiguill nach Belmez, 18 Kilom.

38. Sevilla-Alcala, 14 Kilom.

39. Granada-Loja, von Granada westlich im Thale des Xenil nach Loja, 54 Kilometer. Die Weiterführung dieser Bahn zum Anschluß an die Strecke Malaga-Cordoba ist im Fahrtenplan von 1875 noch nicht enthalten.

Die vorgenannten Bahnen standen, soweit nichts Anderes ausdrücklich bemerkt ist, 1875 in Betrieb. Außerdem sind an größeren Linien noch im Werke oder wenigstens projektirt:

Eine Linie von Madrid über Talavera und Caceres nach Badajoz, mit

Abzweigung von Cáceres nach Mérida (an der Linie Badajoz-Ciudad-Real); ferner eine im Bau befindliche Linie von Mérida nach Sevilla, 188 Kilom. lang; sodann eine größere Linie von Zamora nach Vigo an den atlantischen Ocean; endlich eine Bahn von Saragoza über Teruel südlich nach Alicante, kleinerer Unternehmungen und Abzweigungen nicht zu gedenken.

Die so eben erwähnten Linien wären dringend nöthig, um das spanische Bahnnetz einigermaßen zu vervollständigen und großen Landstrichen die nothwendigsten Bedingungen wirthschaftlichen Aufschwungs zu bieten.

### Seeschifffahrt.

Die Zeit, da Spanien zu den ersten Seestaaten der Welt gehörte, ist lange vorüber. Die spanische Seemacht ging mit dem Verluste der ameritanischen Besitzungen ganz bedeutend zurück und ist erst in neuester Zeit wieder in einer erfreulichen Besserung begriffen — Dank der unverwüthlich günstigen Lage Spaniens für den Seeverkehr und der großen Zahl guter Seehäfen an den spanischen Küsten. Die Regierung, die theilhaftigen Städte und manche Gesellschaften haben es sich seit Jahrzehnten zur Aufgabe gemacht, durch Hafen- und Leuchtthurmbauten und andere Einrichtungen den Bedürfnissen des Schiffsverkehrs entgegen zu kommen. 1864 zählte man an den spanischen Küsten schon 161 Leuchtfeuer.

An der atlantischen Küste besitzt Spanien 56 Häfen, worunter Cadix, Sevilla, Santander, Bilbao, Vigo, Coruna und Gijon besonders wichtig sind. An der Mittelmeerküste 61 Häfen, namentlich wichtig: Valencia, Alicante, Malaga, Barcelona, Tarragona, Algeciras, Almeria und Cartagena. Auf den Balearischen Inseln ist Palma Haupthafen.

Die Zahl der Seeschiffe betrug:

1858	4507	Schiffe, worunter	89	Dampfer mit zusammen	255880	Tonnen
1858	6118	"	82	"	408024	"
1867	4514	"	151	"	390700	"

Hiezu kommen 1867 noch 6498 Fahrzeuge mit 26812 Tonnen für den Hafenverkehr und gegen 12000 Fischerboote.

1867 betrug der Gesamtschiffsverkehr:

eingelaufene Schiffe	6927	mit	983246	Tonnen
ausgelaufene Schiffe	7552	mit	848999	Tonnen.

Die Betheiligung der Haupthäfen, resp. Zollämter war, Aus- und Einfuhr zusammen (in Pesos):

Barcelona	53.455000,	Malaga	21.919000,	Jrun	16.666000,	Bilbao	14.575000,	Valencia	13.535000,	Santander	13.518000,	Cadix	13.147000,	Sevilla	10.051000,	Jerez	8.984000,	Tarragona	8.763000,	Cartagena	7.148000,	Madrid	6.820000,	Palma	5.972000,	Alicante	5.907000,	San Sebastian	4.678000,	Santa Maria	4.580000,	Coruna	3.865000,	Huelva	3.179000,	Vigo	2.329000,	Junqueira	1.857000,	Badajoz	1.768000,	Almeria	1.647000,	Udra	1.587000.
-----------	------------	--------	------------	------	------------	--------	------------	----------	------------	-----------	------------	-------	------------	---------	------------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	--------	-----------	-------	-----------	----------	-----------	---------------	-----------	-------------	-----------	--------	-----------	--------	-----------	------	-----------	-----------	-----------	---------	-----------	---------	-----------	------	-----------

Die spanische Rhederei entspricht noch bei Weitem nicht den großen Anforderungen, welche die geographische Lage des Landes in dieser Hinsicht stellt. Wenn im spanischen Volke nicht eine große Begabung zur Seefahrt läge, wären die Triumphe der Conquistadoren im Zeitalter der Entdeckungen nicht möglich gewesen. Aber diese Begabung scheint seither eingeschlummert und noch immer

nicht wieder gewagt zu sein. Es ist dieß daraus ersichtlich, daß sich Spanien seinen Dampfschiffverkehrsverkehr größtentheils von englischen, italienischen, französischen und belgischen Unternehmungen besorgen läßt. Die Häfen von Bilbao, Santander, Vigo, Coruna, Cadix, Alicante, Valencia, Barcelona u. a. stehen in regelmäßigem Dampferverkehr mit französischen und englischen Häfen, theils durch die französischen Messageries maritimes, theils durch die Ligne Peninsulaire u. a. Von spanischen Dampfschiffverkehrs-Unternehmungen dürfte hauptsächlich die von Lopez & Comp. in Santander und Cadix zu erwähnen sein, welche regelmäßige Fahrten zwischen den spanischen Hafenplätzen, sowie nach Cuba unterhält.

### Post.

Das spanische Postwesen wurde 1848 gründlich reformirt und dabei namentlich das Briefporto ermäßigt. Seitdem ist die Zahl der Briefe bedeutend gestiegen. Dieselbe betrug:

1846	18 Mill.	1861	58 Mill.
1854	25 "	1864	67 "
1857	38 "	1868	71 "
1859	47 "	1870	74 "

oder  $4\frac{1}{2}$  Briefe im letzten Jahre auf den Kopf der Bevölkerung.

An Zeitungen und Drucksachen wurden im Jahre 1869 nur 9 Millionen Stück versendet.

Die Sendungen werden, soweit sie nicht auf den Eisenbahnen Beförderung finden, auf den von Madrid ausgehenden Hauptstraßen durch Couriersposten befördert, auf Nebencoursen durch zweirädrige Karren (Tartanen) und durch reitende Postboten.

### Telegraph.

Urgen Mißgriffe machte man im Telegraphenwesen, indem man 1848 bis 1851 noch optische Telegraphen von sehr eigenthümlicher Construction mit großen Kosten errichtete, welche später doch durch elektrische Telegraphen ersetzt werden mußten. Das geschah allerdings mit anerkanntem Eifer, so daß Spanien 1871 schon 11754 Kilometer Telegraphenlinien besaß. Die Zahl der Bureau's betrug im Jahre 1869 193, jene der Depeschen im Jahre 1870/71:

im internen Verkehr . . .	131790 amtliche und 791765 private,
im auswärtigen Verkehr . .	4474 amtliche und 68883 private Depeschen.

### Münze, Maaß und Gewicht.

Gesetzliche Münzeinheit ist nach den Gesetzen von 1848 und 1854 der Real de vellon (schlechtweg „Real“ genannt), eine Silbermünze im Werth von 21 deutschen Reichspfennigen; eingetheilt in 24 Maravedis (eine imaginäre Münze). Gangbare Münzarten sind:

in Gold: die Unze (Onza) = 320 Realen, sowie die halbe Unze = 160 Realen; ferner der „Doblon de Isabel“ = 100 Realen; der „Gold-

Doblon" = 80 Realen, und der „halbe Doblon“ (escudo de oro) = 40 Realen; endlich die Coronilla = 20 Realen.

in Silber: der Duro oder spanische Thaler = 20 Realen. Er ist die in der Welt geläufigste Silbermünze und namentlich in Amerika und Asien unter dem Namen „Piaſter“, der in Spanien selbst unbekannt ist, allgemein geläufig. Der nordamerikanische Dollar ist nur eine Nachbildung davon. Der „halbe Duro“ (escudo) = 10 Realen. Dieser „Escudo“ ist in neuerer Zeit Rechnungsmünze geworden, da der Real als Münzeinheit doch zu klein ist. Auch die Peseta = 4 Realen wird als Rechnungsmünze angewendet. Der „Silberreal“ (real de plata) = 2 Real 17 Maravedis. Die „halbe Peseta“ = 2 Realen. Der gemeine Real (real de vellon) ist die kleinste Silbermünze.

in Kupfer: der Cuarto =  $\frac{1}{4}$  Real, die Decima =  $0,4$  Real, die „halbe Decima“ =  $\frac{1}{20}$  Real.

Von fremden Münzen circuliren in Spanien allgemein die französischen und italienischen Fünftfrancsstücke, in Spanien „Napoleones“ genannt; sie werden überall zu 19 Realen angenommen. In Catalonien cursiren auch Francs und Halbfrancs, anderwärts nord- und südamerikanische Dollars.

Längenmaaß ist die spanische Elle (Vara lineal) zu 3 Fuß (pieds) =  $8,350$  Decimeter. Der Fuß = 12 Zoll à 12 Linien. Der Fuß hält  $27,8$  Centimeter. Außerdem sind als Längenmaaße üblich: die Braza = 2 Varas, die Estadal = 4 Varas.

Megmaaße sind: die gesetzliche Meile (legua legal) =  $5555\frac{1}{2}$  Meter, 26 Leguas = 144 Kilom.; die „gemeine Legua“ = 20000 Pies =  $5572,7$  Meter; die „neue Legua“ (legua nueva) = 8000 „Varas“ =  $\frac{9}{10}$  geogr. Meilen; die „geographische Legua“.

Flächen- und Ackermaaß ist die Fanegada =  $64,2$  Ar.

Getreidemaß ist der Cahiz zu 12 Fanegas, die Fanega =  $54,8$

Liter.

Weinmaaß ist der Moyo = 258,2 Liter. Er enthält 16 Cantaras (Arüge) à 16 Liter.

Del wird nach „Arroben“ gemessen, jede zu  $12\frac{1}{2}$  Liter.

Körpermaaß ist die „Rubitvara“ = 584 Kubikdecimeter.

Handelsgewicht ist die Tonelada (Tonne) zu 20 Centner = 921 Kilogr.; der spanische Centner zu 4 „Arroben“ = 46 Kilogr.; die „Arroba“ =  $11\frac{1}{2}$  Kilogr. Sie enthält 25 spanische Pfund (libra) à = 460 Gramm. Der spanische Centner hat 92 Zollpfund.

Das französische metrische Maaß- und Gewichtssystem ist zwar eingeführt und sollte schon seit 1859 Geltung haben, aber man rechnet noch allgemein nach den alten einheimischen Maaßen und Gewichten.

### Credit und Banken.

Ende 1864 bestanden in Spanien folgende Banken:

1. Die Bank von Spanien, hervorgegangen aus der 1829 gegründeten Spanischen Bank von San Fernando; reorganisiert 1849 und 1856. Sie hat wegen ihrer gefährlichen Verbindung mit der Regierung schon mehrere schwere Krisen durchgemacht. Ihre Geschäfte sind Disconto-, Giro-, Conto-

corrent-, Incaſſo-, Leiſ- und Zettelgeſchäfte. Das effectiv eingezahlte Capital betrug 1864 162 Mill. Realen. Sie hat Succurſalen in Valencia, Alicante und Cartagena.

2. Die Bank von Barcelona, gegründet 1844, mit 40 Millionen Realen Actiencapital, wovon 20 Mill. eingezahlt.

3. Die Bank von Cadix, gegründet 1846, mit 50. Mill. Capital, wovon 20 Mill. eingezahlt.

4. Die Bank von Malaga, gegründet 1856, Actiencapital effectiv 10 Millionen.

5. Die Bank von Sevilla, gegr. 1856, eingez. Capital 16 Mill.

6. Die Bank von Valladolid, gegr. 1857, eingez. Capital 6 Mill.

7. Die Bank von Zaragoza, gegr. 1857, eingez. Capital 6 Mill.

8. Die Bank von Santander, gegr. 1857, eingezahltes Capital 7 Millionen.

9. Die Bank von Bilbao, gegr. 1857, eingez. Capital 10 Mill.

10. Die Bank von Coruna, gegr. 1857, eingez. Capital 4 Mill.

11. Die Bank von Jerez, gegr. 1859, eingez. Capital 6 Mill.

12. Die Bank von San Sebastian, gegründet 1862, eingezahltes Capital 4 Millionen.

13. Die Bank von Neus, gegr. 1862, eingez Capital 2 Mill.

14. Die Bank von Burgos, gegr. 1863, eingez. Capital 4 Mill.

15. Die Bank von Pampelona, gegr. 1863, eingezahltes Capital 4 Mill.

16. Die Bank von Obiedo, gegr. 1864, eingez. Capital 4 Mill.

17. Die Bank von Vitoria, gegr. 1864, eingez. Capital 4 Mill.

18. Die Bank von Valencia, gegr. 1864, eingez. Capital 4 Mill.

19. Die Bank von Santjago, gegr. 1864, eingez. Capital 3 Mill.

20. Die Banco Balear, gegr. 1864, eingez. Capital 4 Mill.

21. Die Bank von Tarragona, gegr. 1864, eingezahltes Capital 5 Millionen.

Im Jahre 1874 beſchloß man (Detret vom 19. März), eine neue „Nationalbank“ zu gründen, wogegen die alte Bank von Spanien und alle Provincialbanken liquidiren oder ſich mit der neuen Bank fuſioniren ſollten. Die neue Bank ſollte ein Capital von 100 Mill. Peſetas haben und zunächſt der Regierung 125 Mill. vorſchießen. Dafür darf ſie bis zu 500 Mill. Peſetas Banknoten mit nur  $\frac{1}{4}$  Baardeckung ausgeben.

Von anderen Creditanſtalten ſind zu erwähnen:

Die Allgemeine Spaniſche Mobiliarcreditgeſellſchaft, gegründet 1856 durch den Pariſer Bantier Pereire zu Madrid.

Die Spaniſche Handels- und Induſtriegeſellſchaft, zu Madrid 1856 (durch Rothschild in Paris u. Conſ.) gegründet.

Die Allgemeine Creditgeſellſchaft in Spanien, ebenfalls 1856 zu Madrid gegründet.

Spartkaſſen ſind in Spanien ziemlich zahlreich verbreitet; die größten Geſchäfte unter denſelben machen die zu Madrid und zu Barcelona.

In den letzten Jahrzehnten ſind zahlreiche neue Actiengeſellſchaften entſtanden; auch Spanien hat ſeine Gründerperiode gehabt. Trotzdem waren

Ende 1866 erst 55 Credit-, Handels- und Fabrikgesellschaften vorhanden, wozu noch die Actiengesellschaften für öffentliche Arbeiten (Eisenbahnbauten u.) kommen, welche 1867 die Zahl von 27 erreichten mit 425 Millionen Escudos Nominalkapital, 261 Mill. Escudos Prioritätsanleihen und 138 Mill. Escudos Staatsubvention.

### Finanzen.

Der spanische Staatshaushalt befindet sich in großer Unordnung, die schon aus früheren Jahrhunderten datirt — trotz der reichen inneren Hülfquellen des Landes und trotz der kolossalen Ausbeutung des ehemaligen Colonialbesitzes. Weder die absolutistischen Regierungen noch der Constitutionalismus waren im Stande, Ordnung in diese finanzielle Zerrüttung zu bringen; der Absolutismus hatte auch gar keinen Willen dazu und verschmähte die niedrigsten Mittel nicht, um den königlichen Kassen Geld zuzuführen. Hierzu kamen die lang anhaltenden Kriege und Revolutionen, welche gleichfalls den Staatshaushalt fortwährend in den kläglichsten Zuständen festhielten, so daß man seiner Zeit trotz der Strenggläubigkeit von Volk und Regierung nach dem geistlichen Eigenthume und selbst nach dem Eigenthume der Gemeinden griff. Die spanische Staatsschuld insbesondere reicht in ihrer Entstehung bis in die Zeit des Mittelalters zurück und betrug schon zur Zeit König Philipps V. 800 Mill. Realen. Ferdinand IV. erkannte die Schuld gar nicht mehr an; erst späterhin wurden einige Abschlagszahlungen gemacht. Als dann die amerikanischen Besitzungen sich größtentheils losrissen, die Silberflotten ausblieben, vermehrte sich die Schuld in riesigem Maße und betrug 1808 schon 7200 Millionen. — Das massenhaft ausgegebene Papiergeld sank bis zum Jahre 1811 auf 4 pCt. seines Nominalwerthes; die Schuld stieg während des Unabhängigkeitskrieges bis auf 11735 Mill. und betrug im Jahre 1820 schon 14361 Mill. Realen. Zwei Dritttheile dieser Schuld gehörten jedoch geistlichen Corporationen, welche 1820 aufgehoben wurden, wodurch sich die Schuld wesentlich verminderte. Aber es folgten neue Kriege und Revolutionen, neue Anlehen, neue Kirchengut-Confiscationen und Staatsgüterverkäufe, sowie erzwungene Zinsreduktionen. Auch in den Berechnungen herrschte heilloser Wirrwarr. Bis in die allerneueste Zeit herauf währte der fortdauernde latende Bankrott. 1872 betrug die Schuld noch 2973 Mill. Escudos (1 Escudo = 10 Realen = 2 Fr. 70 Cent.) Kapital und 81 Mill. Esc. Zinsen. Neue Schuldaufnahmen mißlangen seitdem.

Das Budget für 1873/74 weist folgende hauptsächlichste Einnahme- und Ausgabepositionen auf (in Pesetas à 1 Fr. 80 Cent.):

#### Einnahmen:

Grund- und Viehheerdensteuer . . . . .	158.487871
Gewerbesteuer . . . . .	27.515000
Enregistrement . . . . .	22.000000
Abgabe von Adelsstiteln . . . . .	1.500000
Bergwerksabgabe . . . . .	200000
Abgabe der Freihäfen auf den Canarischen Inseln . . . . .	315000
Verschiedene permanente direkte Steuern . . . . .	238000
Temporäre direkte Steuern (vom beweglichen Kapital, den Besoldungen, dem Handel und Eisenbahnverkehr)	48.068333
Zölle . . . . .	66.050000



Consulatsgebühren . . . . .	1 452500
Verschiedene indirekte Abgaben . . . . .	3.462780
Tabaksmonopol . . . . .	79.105000
Lotterie . . . . .	42.000000
Salzmonopol, Stempel und Anderes . . . . .	37.411985
Staatsbergwerke (sind verpfändet) . . . . .	—
Verkauf von Staatsgütern . . . . .	48.891837
Ertrag der Philippinen u. . . . .	5.000000
Kriegsschadigungen . . . . .	11.000000
	<hr/>
	589.648256.

## Ausgaben.

Hofstaat 7.518055; Cortes 828064; Staatskash 255.163382; Pensionen 41.194103; Cabinetpräsidium 713401; Aeußeres 3.398670; Justiz und Cultus 51.723064; Krieg 93.020604; Marine 23.792965; Inneres 21.744064; öffentliche Arbeiten 27.052740; Finanzministerium 101.244960.

Das Budget für 1874/75 bezifferte sich auf eine Einnahme von 708 Millionen bei einer Ausgabe von 627 Millionen und projectirte eine Reihe neuer Steuern.

Vor etwa 50 Jahren wurden die spanischen Papiere ziemlich lebhaft an den deutschen Börsen gehandelt; seit jener Zeit aber brachte die finanzielle Mißwirthschaft Spaniens und seine politische Zerrüttung auch seinen Credit so herunter, daß der deutsche Geldmarkt den spanischen Effecten verschlossen blieb. Erst seit kurzer Zeit hat sich dieses Verhältniß zu Gunsten Spaniens geändert; die spanische Rente ist wieder zu einem Gegenstande des Verkehrs geworden. Die spanischen Staatspapiere lauten alle auf Piafter in Beträgen von 50 bis 4800. In Paris werden die Zinsen zu 5 Fr. 40 Cent. und in London zu 4 Schilling 3 Pence per Piafter ausbezahlt.

## Politik und Sociales.

Bis in die neueste Zeit galt Spanien dem übrigen Europa als ein Land des Verfalls. Und in der That, wenn man die gesammten Verhältnisse von Land und Volk zur Zeit der Römerherrschaft betrachtet, wenn man sich die hohe Blüthe des Landes, seine dichte Bevölkerung, seinen vortrefflichen Anbau, seine reichen und intelligenten Städte zur Zeit des Maurenregiments ins Gedächtniß zurückeruft, wenn man der riesigen Macht gedenkt, mit welcher Spanien seit dem Zeitalter der Entdeckungen sein Scepter über Westindien, Central- und Südamerika und bis zu den Philippinen erstreckte, wenn man der bewunderungswürdigen Kühnheit seiner Conquistadoren und des Reichthums seiner Silberflotten gedenkt: dann erscheint allerdings der gegenwärtige Zustand des Landes sehr herabgekommen. Schon von der Vertreibung der gewerbefleißiger und intelligenten Mauren an datirt dieser Verfall. Das kühne und großartige Raubsystem der Conquista verließ dem Lande zwar blendenden äußeren Glanz, zerstörte aber die inneren Stützen des Volkslebens. Seit den großen Entdeckungen war der Sinn des Volkes nicht mehr auf den mühsamen aber sicheren Boden geordneten Arbeitslebens gestellt; der Spanier wollte nicht mehr arbeiten; er wollte Edelmann, Beamter, Abenteurer, Soldat, Geistlicher oder — Bedienter werden. Der städtische Gewerbefleiß kam in Mißachtung; die ländliche Arbeit litt unter den schlimmen Verhältnissen des Grundbesitzes, der sich zu einem sehr großen Theile in den Händen der Geistlichkeit und des Adels be-

fand; den geistigen Aufschwung des Volkes unterdrückte die Inquisition und die Mönchsherrschaft, den politischen das herrschende System des Absolutismus.

Um so großartiger aber erscheint die innere Tüchtigkeit des Volkes und der natürliche Reichtum des Landes, wenn man nun nach mehrhundertjährigem Verfall seit Anbeginn des gegenwärtigen Jahrhunderts einen mächtigen Regenerationsprozeß beobachtet, der, wenn auch unter den schwersten inneren Kämpfen, sich vollzieht. Spaniens Volk und Land ist im Begriffe, sich zu verjüngen. Die Colonieen sind bis auf Weniges dahin; aber mit dem Verfliegen ihrer Silberströme ward das Volk wieder auf die schlummernden Reichtumsquellen der Heimat aufmerksam. Das Mönchsregiment ist gestürzt, die Schreden der Inquisition verschmerzt, der Absolutismus im Princip beseitigt. Ein frischer reger Geist ist über das Volk gekommen. Man sucht die heimischen Mineralschätze wieder auf; die Bodenproduktion steigt fortwährend; mit dem Fleiße der alten Mauren sucht man ihn zu verbessern; Regierung und Privatunternehmungen bemühen sich einhellig, der heimischen Industrie und dem Verkehrsweisen Capitalien zuzuwenden; mehr und mehr werden auch ausländische Unternehmer und Capitalien von den reichen Naturschätzen des Landes angezogen. Es ist freilich überall erst der Anfang gemacht; aber dieser Anfang ist gut und reich an Hoffnungen. Wenn Spanien auf dem betretenen Wege fortgeht, wird es in einigen Jahrzehnten wieder vollberechtigt in die Reihe der europäischen Culturstaaen eintreten. Aber eines ist dazu unumgänglich nöthig: Spanien muß auch seine politischen Stürme, sein unheilvolles Parteitreiben endlich überwinden; die schroffen Parteigegensätze müssen endlich durch eine starke und doch nicht absolutistische Regierung, welche über ihnen steht, eingedämmt werden und die Parteien selbst müssen lernen, die Wohlfahrt der ganzen Nation über die Parteiinteressen zu stellen. Die militärischen Pronunciamientos müssen ein Ende finden und mit ihnen die Bürgerkriege, die so viel tapferes Blut gekostet, so viel Dörfer und Fluren verwüthet haben. Wenn dieß endlich geschieht, dann wird Spanien, das von der Natur so reich begünstigt und durch seine geographische Lage vor Collisionen mit anderen europäischen Mächten so sehr gesichert ist, das jetzt auf den Bahnen der politischen und geistigen Freiheit und des wirtschaftlichen Fleißes trotz mancher Hindernisse schon ein gutes Stück zurückgelegt hat, in Zukunft das großartigste Beispiel der Wiederberjüngung eines ganzen Volkes bieten.

## Die Provinzen und Städte.

(Die Bevölkerungsziffern sind aus den Jahren 1857—1860.)

### I. Neu-Castilien.

Das ehemalige Königreich Neu-Castilien mit 949 Quadratmeilen und 1.247254 Einwohnern umfaßt die Provinzen Madrid, Toledo, Guadalajara, Cuenca und Ciudad und Real. Es grenzt nördlich an Alt-Castilien, östlich an Aragonien und Valencia, südlich an Murcia, Jaen und Córdoba, westlich an Estremadura und ist ein Theil des großen spanischen Plateaulandes, an den Grenzen stellenweise gebirgig, im Inneren mit ausgedehnten Salzsteppen.

Der Boden ist, wo Bewässerung möglich ist, sehr fruchtbar; aber die Bevölkerung gering und deshalb große Landstrichen noch unangebaut. Hauptfluß ist der Tajo. Ein bedeutender Reichthum *Ren-Cauilens* liegt in seinen mineralischen Schätzen, welche ebenso wie der culturfähige Boden durch die in den letzten Jahrzehnten erbauten Bahnlinien von Madrid nach Extremadura, Ciudad Real und Andalusien wesentlich an Werth gewonnen haben.

#### 1. Provinz Madrid. 141 L.-R. und 489332 Einwo.

Madrid, die Haupt- und Residenzstadt Spaniens, mit 281170 Einwo. (1870 soll diese Zahl auf 332024 gestiegen sein), liegt unter 40° 24' 56" nördl. Br. und 13° 57' 42" östl. Länge von Ferro, etwa 2000 Fuß über der Meeresfläche, am Ufer des Manzanares und besteht aus einer eigentlichen mit niedrigen Mauern umgebenen Stadt und mehreren Vorstädten. In den letzten Jahrzehnten, namentlich seit Erbauung der Eisenbahnen, ist die Stadt stark gewachsen; die Vorstädte haben in der Hauptsache erst seit 1844 sich zu entwickeln begonnen. Madrid ist sehr alt, ohne dieß jedoch in seinem Aeußeren zu zeigen; die Straßen, deren es etwa 500 gibt, sind breit, gerade, reinlich und gut gepflastert, die Plätze regelmäßig, die Häuser gut gebaut. Die beliebtesten und schönsten Straßen sind die „Calle de Alcalá“, die „Calle de Hortaleza“, die „Calle de la Montera“, die „Calle mayor“, die „Calle de Carretas“ und „Carrera de San Gerónimo“. All diese Straßen und noch andere münden in den Platz der „Puerta del Sol“, der fast mitten in der Stadt gelegen und von prächtigen Gebäuden umgeben ist. Außer diesem Platz sind die „Plaza mayor“ und noch mehrere andere stattliche Plätze zu erwähnen. An öffentlichen Gebäuden, Spitalern, Bildungsanstalten, Theatern, Palästen und Gärten ist Madrid reich; ebenso an öffentlichen Brunnen, Brücken und Thoren. Madrid ist für spanische Verhältnisse wohl eine Industriestadt zu nennen; zu erwähnen sind besonders mehrere königliche Fabriken (für Tabakwaaren, Teppiche, Gold- und Silberwaaren und Porcellan); sodann die Madrider Goldschmied- und Juwelierarbeiten, die Teppich-, Seifen- und Parfümeriefabriken, der Wagenbau, die Fabrication von Fächern, Maschinen, Porcellan, Chocolade, mehrere Gasfabriken, die polygraphische Industrie. Zur Beförderung des Handels bestehen in Madrid: die Bank von Spanien, eine Handelsbörse seit 1831, eine Handelskammer (Junta de comercio) und ein Handelsgericht (Tribunal de comercio); seit neuerer Zeit auch Credit- und Versicherungsanstalten, Sparkassen u. s. f. Handel im großen Style wird in Madrid nicht getrieben; derselbe beschränkt sich auf den Verkehr nach und von den Seestädten und den kleineren Binnenhandelsplätzen, sowie auf die Versorgung der hauptstädtischen Bevölkerung; doch sind die Kaufläden in den Hauptstraßen glänzend und luxuriös ausgestattet.

Hinsichtlich der Verkehrsanstalten ist Madrid das Centrum des spanischen Eisenbahnnetzes; eine Linie zieht sich von hier nach Norden, eine nach Osten und eine nach Süden; alle drei verzweigen sich in beträchtlicher Entfernung erst. Außer diesen Bahnlinien ist der unbrauchbare Manzanariskanal vorhanden, der den Manzanares mit dem Tajo verbinden sollte; aber unvollendet blieb. Eine vierte von Madrid nach Südwesten (Vadajoz und Portugal) führende Bahnlinie ist im Baue.

Außer Madrid sind in der Provinz noch nennenswerth:

Aranjuez, Städtchen von 10725 Einw., Station an der nach Alicante führenden Bahn, südlich von Madrid, am Tajo, berühmt als zeitweilige Residenz.

Alcalá de Henares, altes Städtchen von 8634 Einw., Eisenbahnstation, in fruchtbarer Umgebung, mit ansehnlicher Lederfabrikation und einigen anderen industriellen Gewerben.

## 2. Provinz Guadalajara, mit 229 Q.M. und 204626 Einw.

Guadalajara, die Hauptstadt der Provinz, mit 6533 Einw., Eisenbahnstation, in einer Umgebung, welche viel Getreide, Del und Wein producirt.

Piendela Encina, ansehnliches Dorf mit 4068 Einw., in der Nähe der Madrid-Zaragoza-Bahn, berühmt durch seine reichen Silbergruben und große, einer englischen Gesellschaft gehörige Amalgamirwerke.

Molina de Aragon, Bergstädtchen von 3171 Einw., abseits der Bahn, hochgelegen, ein lebhafter Verkehrsplatz für landwirthschaftliche Produkte. In der Nähe bedeutende Kupferminen.

## 3. Provinz von Cuenca, 316 Q.-M. und 229514 Einw.,

Cuenca, altes Provinzialstädtchen mit 7610 Einw., Eisenbahnstation, romantisch gelegen in steriler Umgebung, aber ein Hauptsitz des spanischen Wollhandels.

## 4. Provinz von Ciudad Real, 368 Q.-M. und 247991 Einw.

Ciudad Real, Provinzialhauptstadt mit 10159 Einw., Eisenbahnstation, in fruchtbarer Ebene, welche viel Getreide, Wein, Del, Sumach, Kapern, Gemüse und Gartenfrüchte producirt.

Umagro, Städtchen von 10273 Einw., in fruchtbarer Landschaft, welche viel Wein, Del und Melonen erzeugt, mit großer Spizfabrik. Eisenbahnstation.

Ranzanares, Städtchen von 10257 Einw., in der Nachbarschaft des vorigen, Eisenbahnknotenpunkt; fabricirt Wollzeuge und handelt mit Wein.

Baldepenas, Städtchen von 10768 Einw.; handelt mit Wein. Am 7. August findet hier ein großer Markt statt. Station der von Madrid nach Sevilla führenden Bahn.

St. Cruz de Mudela, Städtchen von 4687 Einw., 2 Leguas vom vorigen, mit ergiebigen Antimongruben. Bahnstation.

Daimiel, Städtchen von 12500 Einw., gewerbtthätig, hat Tuch- und Leinenindustrie, fabricirt Thonwaaren u. a. In der Umgebung ansehnliche Schaf- und Schweinezucht. Station an der Bahn nach Badajoz.

Alcazar de San Juan, Städtchen von 7942 Einw., Eisenbahnstation; fabricirt Salpeter, Seife, Wollwaaren, Chocolate. In der Nähe bedeutende Eisen- und Galmeibergwerke.

Campo de Criptana, Städtchen von 6257 Einw., Eisenbahnstation, in fruchtbarer Umgebung.

Almaden, Städtchen von 7421 Einw., Eisenbahnstation; berühmt durch die schon von den Römern betriebenen großartigen Quecksilber- und Zinnober-

gruben, welche fortwährend 3—4000 Bergleute beschäftigen und Eigenthum der Regierung, aber meist verpacktet sind.

#### 5. Provinz von Toledo, 263 Q.-M. und 323782 Einw.

Toledo, alte Stadt von 17275 Einw., Eisenbahnstation, malerisch am Tajo gelegen, mit einer unübertroffenen großartigen Kathedrale, reich an geschichtlichen Erinnerungen und alten Bauten. Die Stadt fabricirt blanke Waffen, welche schon im Mittelalter (Toledo-Mingon) berühmt waren, und Marzipan, der nicht allein nach ganz Spanien, sondern auch nach Frankreich, England und America versendet wird. Toledo ist Endpunkt einer Zweigbahn.

Ocaña, altes gut gebautes Städtchen mit 5636 Einw., treibt Leinen-, Wolf- und Seidenindustrie. Die Umgebung liefert sehr viel Del- und Gartenfrüchte.

Madridejos, Städtchen von 6961 Einw., fabricirt ausgezeichneten Käse; die Umgebung sehr fruchtbar.

Quintanar de la Orden, Städtchen von 6842 Einw.; Eisenbahnstation; in fruchtbarer Landschaft.

Salavera de la Reina, Städtchen von 9285 Einw.; fabricirt Thonwaaren; die früher berühmte Seidenindustrie hat fast ganz aufgehört. Die Umgebung producirt ungemein viel Del und Früchte aller Art. Salavera ist Station an der im Bau begriffenen Madrid-Badajoz-Bahn.

## II. Estremadura.

Diese Landschaft enthält 785 Q.-M. und 697407 Einw.; sie umfaßt die Provinzen Badajoz und Cáceres, grenzt an Neucastilien, Leon, Portugal und Andalusien, und wird vom Tajo und Guadiana bewässert. Zwischen beiden Flüssen erhebt sich ein hohes Scheidegebirge, sonst ist die Landschaft flach oder hügelig, sehr fruchtbar, aber spärlich bevölkert und wenig angebaut, mit ausgebehnten Wäldern und Weideländereien. Die südlicheren Theile sind seit Alters her die Winterquartiere der spanischen Wanderschaft und hauptsächlich deshalb so schlecht bebaut. Man erwartet von der von Madrid nach Badajoz und Portugal führenden Eisenbahn eine Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse in Estremadura, wo die Bevölkerung wie das Land gute wirthschaftliche Anlagen besitzen, die nur bisher allzusehr vernachlässigt waren.

#### 1. Provinz Badajoz, 408 Q.-M. und 403735 Einw.

Badajoz, alte Stadt römischen Ursprungs, mit 22195 Einw., am linken Ufer des breiten und sandigen Guadiana, in fruchtbarer Ebene, 1½ Stunden von der portugiesischen Grenze; Eisenbahnstation und starker Waffenplatz. Badajoz ist der Sitz der Zollbehörden für den spanisch-portugiesischen Verkehr.

Im Uebrigen ist die Provinz arm an commercieell auch nur einigermaßen bedeutenden Ortschaften. Zu nennen wären vielleicht noch im Süden gegen Andalusien zu:

Zafra, mit 5965 Einw. und stark besuchten Viehmärkten;

Fuente de Cantos, mit 6385 Einw.; in der Nähe Kupfergruben;

Don Benito, mit 14836 Einw., Eisenbahnstation unweit des Guadiana; Mérida, Städtchen römischen Ursprungs, zur römischen Kaiserzeit eine große und vollreiche Stadt, hat jetzt nur 5505 Einw. und zahlreiche Reste von Römerbauten. Eisenbahnstation; künftige Eisenbahnknotenpunkt.

## 2. Provinz Cáceres, 377 Q.-M. und 298672 Einw.

Cáceres, Städtchen von 14795 Einw., römischen Ursprungs, in fruchtbarer Landschaft, treibt Gerberei und Wollindustrie. Künftig Eisenbahnknotenpunkt.

Trujillo, altes Römerstädtchen mit 7858 Einw.; treibt lebhaften und einträglichen Viehhandel.

Togrosan, 3237 Einw.; in der Nähe von mächtigen Phosphoritlagern, welche von einer englischen Gesellschaft ausgebeutet werden.

Plasencia, 6844 Einw., am Eingange eines großartigen und wunderschönen Gebirgsthales, römischen Ursprungs, mit alten stattlichen Bauten; im Mittelalter blühend und mächtig.

## III. Leon.

Das alte Königreich Leon umfaßt jetzt die Provinzen Leon, Zamora und Salamanca; es enthält 716 Quadratmeilen und 851129 Einwohner und grenzt an Estremadura, Portugal, Galicien und Asturien. Der Norden und Nordwesten ist Hochgebirgsland, auch der Süden theilweise bergig; doch ist Leon durchwegs sehr fruchtbar, theilweise stark bevölkert, in den Gebirgen gut bewaldet und reich an mineralischen Schätzen. Der Boden ist treffliches Ackerland, wenn auch größtentheils bloß Weidetrift für zahlreiche Merinoheerden. In den nördlichen und nordwestlichen Gegenden werden auch andere Viehgattungen gezüchtet. Der Bodenanbau liefert Getreide, Hülsenfrüchte, Flachs und Wein, in den Gebirgsthälern Obst, Kastanien, Gartenfrüchte und Gemüse.

### 1. Provinz Salamanca, 232 Q.-M. und 262383 Einw.

Salamanca, Stadt von 15213 Einw., römischen Ursprungs, mit stattlichen, theilweise prächtigen Gebäuden und einer alten berühmten Universität.

Benaranda de Bracamonte, kleines, aber lebhaftes und verkehrsreiches Städtchen von 4247 Einw., an einer wichtigen Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen.

Bejar, 10638 Einw., in hochromantischer Gebirgsgegend, ist ein wohlhabendes, thätiges Städtchen mit bedeutender Tuchindustrie; Hauptsitz des Wollhandels von Leon.

### 2. Provinz Zamora, 194 Q.-M. und 248502 Einw.

Zamora, Stadt von 13025 Einw., malerisch am rechten Ufer des Duero gelegen; im Mittelalter vollreich und wohlhabend; zuweilen Residenz. Eisenbahnstation.

Toro, 8430 Einw., am Duero, Eisenbahnstation; war ebenfalls im Mittelalter stark bevölkert und reich. Die Umgebung producirt viel Wein.



## 3. Provinz Leon, 290 Q.-M. und 340244 Einw.

Leon, Stadt von 10040 Einw., an der asturischen Heerstraße und zwei kleinen Flüssen, in baumreicher Ebene; Mittelpunkt des allerdings sehr herabgekommenen spanischen Flachs- und Leinwandhandels; hatte ehemals auch lebhaften Wollhandel, jetzt noch besuchte Pferdemärkte. Eisenbahnknotenpunkt.

Astorga, altes römisches Städtchen mit 4804 Einw.; bedeutend herabgekommen; hat noch einen frequenten Jahrmart in August. Bahnstation.

## IV. Galicien.

Enthält die vier Provinzen Coruña, Lugo, Orense und Pontevedra mit zusammen 534 Q.-M. und 1.799224 Einw.; es grenzt westlich, nordwestlich und nördlich an den atlantischen Ocean, östlich an Leon und Asturien, südlich an Portugal. Hauptfluß ist der Minho. Die Küsten sind vielfach gegliedert und enthalten zahlreiche Baien und Vorsprünge. Galicien ist gebirgig, aber fruchtbar und wegen des feuchten Klima's gut bewaldet; die Bevölkerung ist dichter, als in den anderen Theilen Spaniens und aller kulturfähige Boden sorgfältig angebaut. Gemüse, Hanf, Wein, Getreide und Kartoffeln sind Hauptprodukte; aber auch Wein und Kastanien gedeihen, streckenweise sogar Südfrüchte. Die Viehzucht ist neben dem Landbau wichtig und wird hauptsächlich der Milch und Milchprodukte wegen betrieben; Geflügel wird exportirt. Auch Fische sind ein namhafter Exportartikel, da sowohl die Flüsse als auch das Meer an den galicischen Küsten fischreich sind. Die Berge enthalten mancherlei nützliche Mineralien. Da die ausgedehnte Küste mit ihren vielen guten Häfen den Seehandel begünstigt, mußte sich in Galicien auch das Verkehrsweisen im Innern des Landes besser gestalten, als in anderen spanischen Provinzen. Die Bevölkerung, für deren Unterhalt die Produktion doch nicht ausreicht, ist genöthigt, einen Theil ihrer Arbeitskräfte an andere spanische Provinzen abzugeben, wo die Galicier als Tagelöhner, Lastträger, Hausknechte zc. häufig angetroffen werden.

## 1. Provinz Orense, 129 Q.-M. und 369138 Einw.

Orense, Städtchen von 6872 Einw., am Minho. In der Umgebung wächst geschätzter Wein.

## 2. Provinz Pontevedra, 82 Q.-M. und 446259 Einw.

Pontevedra, 6623 Einw., malerisches Städtchen im Hintergrunde der Ria von Pontevedra auf einer kleinen Halbinsel, in reizender und fruchtbarer gartenähnlicher Umgebung. Der Hafen ist commercieell bedeutungslos.

Vigo, 8214 Einw., Hafensstädtchen an der spanischen Westküste und nicht unwichtiger Handelsplatz, an der Ria von Vigo gelegen. Der Hafen ist groß und sicher und zur Ausbesserung von Schiffen sehr geeignet. Vigo hat auch jetzt schon einen recht lebhaften und einträglichen Handel, der noch eine bedeutende Steigerung erfahren wird, wenn erst die in das Innere des Landes führenden Bahnen fertig gestellt sind. Die ein- und auslaufenden Schiffe überstiegen schon vor längerer Zeit die Zahl von 1000. Die englischen und französischen St. Nazaire-Dampfer halten hier Station. In der Vorstadt

wohnen catalonische Fischer, welche im Großen Sardinien- und Thunfischfang treiben. Die reizend schöne bergige Umgebung erzeugt Wein, Mais, Bohnen, Gemüse aller Art und Süßfrüchte.

Luy, Städtchen von 2781 Einw., am Minho, in stark bevölkerter, fruchtbarer und wohl angebauter Umgebung, befestigt; handelt mit Leinwand und eingemachten Früchten und ist ein Hauptsitz des Schleichhandels zwischen Spanien und Portugal.

Caldas de Reis, an der Straße von Pontevedra nach Santjago, 1277 Einw., mit sehr frequenten Wochenmärkten. 2 Leguas weiter nördlich führt eine Brücke römischen Ursprungs über den Fluß Ulla, bis zu welcher kleine Seeschiffe aufwärts gelangen können.

Cambados, 1092 Einw., und Villagarcia, 1883 Einw., Hafensplätze in der Ria von Arosa.

### 3. Provinz von La Coruña.

La Coruña, Städtchen von 27354 Einw., starke Festung, Endpunkt der Nordwestbahn und bedeutender Handelsplatz. Der Hafen ist groß, ansehnlich und sicher; der Handel zwar nicht so wichtig, als jener von Bilbao und Santander, aber doch nach England und Amerika sehr lebhaft. Coruña ist auch Station für Kriegsschiffe und für die Spaniens Küsten berührenden Postdampfer. An Industrieunternehmungen sind die große königliche Tabakfabrik und eine Damastweberei zu nennen. Dampferverbindungen bestehen nach dem gegenüberliegenden Kriegshafen von Ferrol, sowie nach allen wichtigeren Seeplätzen Spaniens, auch nach England, Frankreich und Amerika.

Ferrol, 17404 Einw., Kriegshafen an der Ria von Ferrol, stark befestigt, mit großem Arsenal, Werften und Docks; commercieell unwichtig.

Weitere kleinere Hafensplätze der Provinz sind: Ortigueira, Cariño, Camariñas, Corcubion, Muros, Noja und Rianjo, sämtlich unbedeutend.

Santjago de Compostela, 26938 Einw., alterthümliche Stadt, hochberühmt als Wallfahrtsort, handelt mit Leinwand, Seide, Garn, Lederwaaren, Hüten und Papier. Die Umgebung ist sehr fruchtbar.

### 4. Provinz Lugo, 178 Q.-M. und 492516 Einw.

Lugo, Städtchen von 8054 Einw., in fruchtbarer vollreicher Ebene, am Minho, römischen Ursprungs, Eisenbahnstation, handelt mit Tuch und Seidenwaaren und treibt starke Lederfabrikation.

Unbedeutende Hafensplätze an der Küste sind Bivera und Ribadeo.

## V. Asturien.

Das Fürstenthum Asturien hat 192 Q.-M. und 540586 Einw.; es besteht nur aus der einen Provinz Asturien, grenzt im Norden an das biscayische Meer, außerdem an Galicien, Alt-Castilien und Leon. Bezüglich der Bodengestaltung bildet es den Nordabhang der Asturischen Gebirgskette und ist fast durchgängig Bergland mit nur kleinen Ebenen und einer felsigen zerrissenen Küste ohne große Häfen, aber mit vielen Ankerplätzen. Das Land ist gut

bewaldet und wasserreich und enthält viele Mineralschätze. Der Boden ist, soweit er kulturfähig ist, gut bewirtschaftet und trägt Getreide, Hülsenfrüchte, Kastanien und Obst, stellenweise auch Wein, namentlich aber vorzügliches Futter; deshalb ausgedehnte Viehzucht mit Alpenwirthschaft. Der Handel exportirt Rohstoffe.

**Oviedo**, 14156 Einw., Hauptstadt von Asturien, in fruchtbarer Ebene gelegen, treibt Lederindustrie und Waffenfabrikation. Eisenbahnstation.

**Gijon**, 10378 Einw., hübsches Städtchen, Eisenbahn-Endpunkt, Haupthafen und wichtiger Handelsplatz in Asturien; mit ansehnlicher Cigarrenfabrikation; handelt mit Steinkohlen, Eisen, Holz, Äpfeln, Fischen, Pferden, Vieh und Viehprodukten, Nüssen und Kastanien. Der Hafen ist schlecht und für große Schiffe zu seicht. Der Bahnhof von Gijon liegt mitten im Hafen auf eigens dazu erbautem Mole. In der Nähe von Gijon (bei Langreo) befinden sich sehr reiche Steinkohlengruben, deren Kohlen jetzt per Bahn nach Gijon kommen und hier mit den englischen Steinkohlen concurriren, obgleich sie nicht so gut sind.

**Avilés**, Hafenstädtchen von 3279 Einw., im Hintergrunde der Ria von Avilés. In der Nähe befindet sich eine große Kupferhütte.

Die übrigen Hafensplätze sind klein und bedeutungslos; ebenso die anderen Ortschaften im Inneren.

## VI. Alt-Castilien.

1194 Q.-M. und 1.629759 Einw. umfassend, enthält die Provinzen Burgos, Logroño, Santander, Sória, Segóvia, Avila, Valencia und Valladolid. Es grenzt nördlich an das biscayische (cantabrische) Meer, außerdem an Bizcaya, Alaba, Navarra, Aragonien, Neu-Castilien, Extremadura, Leon und Asturien und besteht aus dem nördlichen Theil der spanischen Hochebene und aus mehreren dieselbe umgebenden Gebirgen. Hauptflüsse sind der Duero und der Pisuerga. Die Ebenen Alt-Castiliens sind fast völlig baumlos, jedoch fruchtbar und gut angebaut; nur bei Valladolid öde Steppen und auf dem Hochplateau von Sória förmliche Wüsten. Angebaut werden die meisten mittel-europäischen Bodenprodukte, namentlich Weizen, Gemüse und Gartenfrüchte, Roggen und Gerste, Hanf und Flachs, auch Wein, Obst und Nüsse gedeihen. Die Rindvieh- und Schafzucht ist sehr ausgedehnt; in den Bergen finden sich Erze und Kohlenlager. Seit Eröffnung der vollendeten Eisenbahnlinien haben sich die Getreideausfuhr, die Industrie und der Wohlstand von Altcastilien bedeutend vermehrt; und wenn die projektierte Kanalisierung des Duero und weitere Bahnlinien ausgeführt und dadurch der Verkehr aus dem Inneren nach den Küsten erleichtert sein werden, dürfte sich die reiche Productionsfähigkeit Alt-Castiliens erst recht offenbaren.

1. Provinz Santander, 99 Q.-M. und 219966 Einw.

**Santander**, 28907 Einw., eine der bedeutendsten spanischen Hafen- und Handelsstädte, die in überaus raschem Aufschwung begriffen ist, liegt wunderschön auf einer Halbinsel am Eingang einer bergumtränzten Bay, ist, obgleich alt, doch modern gebaut. Der Hafen ist sehr sicher und den größten

Seeschiffen zugänglich. Santander besitzt eine lebhaft aufblühende Industrie, namentlich Cigarrenfabrikation, Bierbrauereien, Dampfmaschinen, Wollspinnereien, Papierfabriken, Eisengießereien, Schiffsbau und Schiffswerfte. Regelmäßige Dampferlinien führen nach anderen spanischen Häfen, wie nach den wichtigeren Häfen des Auslandes. Im Schiffsverkehr stehen außer der spanischen Flagge die englische, die französische, die dänische, niederländische und deutsche Flagge voran. Durch die spanischen Eisenbahnlinsen ist Santander in direkte Verbindung mit allen wichtigeren Produktionsgebieten und Handelsplätzen Spaniens gesetzt.

Unbedeutende Hafenplätze sind: Suances, San Vicente de la Barquera, Santoña, Laredo, Ampuero, Castro-Urdiales.

Im Inneren sind zu nennen:

Torrelavega, 1669 Einw., Hauptstation der Bahn von Santander nach Mar.

Reinosa, 2885 Einw., wichtige Bahnstation, mit lebhaftem Handel in Getreide, Mehl, Wein und Branntwein.

## 2. Provinz Valencia, 147 Q.-M. und 185955 Einwo.

Valencia, 12811 Einwo., römischen (?) Ursprungs, in einer Ebene am Carrion-Fluß, wichtige Eisenbahnstation; handelt lebhaft mit Getreide und wollenen Decken, welche hier verfertigt werden.

Mar del Rey, 2427 Einw., wichtige Bahnstation zwischen Madrid und Santander.

Duesa, gleichfalls wichtige und lebhafte Nordbahnstation, 3908 Einwo.

## 3. Provinz Valladolid, 143 Q.-M. und 246981 Einwo.

Valladolid, 41943 Einwo., in weiter Ebene am Pisuerga und am castilianischen Kanal gelegen, Eisenbahnstation, von modernem Charakter, weit-schichtig gebaut, mit vielen öffentlichen Anstalten, Kirchen und Klöstern. Die Stadt ist industriell und commercieel in entschiedenem Aufschwung begriffen; sie fabricirt Mehl, Papier, Chemikalien, Woll- und Leinwandwaaren, Hüte, Leder, Handschuhe und Knöpfe, Thonwaaren, hat eine große Eisengießerei und Bierbrauereien. Die Umgebung erzeugt Getreide, Wein, Pferde, Maulthiere und Schafe.

Tordesillas, 3768 Einwo., am Duero, mit Woll- und Lederindustrie und lebhaftem Handel.

Medina de Rioseco, 5333 Einwo., in fruchtbarer weinreicher Umgebung; war im Mittelalter ein wichtiger Handelsplatz und hat jetzt noch im April und September frequente Jahrmärkte.

Medina del Campo, 4238 Einwo., alte und berühmte, aber herabgekommene Stadt, jetzt wichtige Nordbahnstation.

## 4. Provinz Avila, 140 Q.-M. und 168773 Einwo.

Avila, 6419 Einwo., wichtige Nordbahnstation von düsterem Ansehen, mit heruntergekommenener Industrie. Die übrigen Ortschaften der Provinz sind ebenso unbedeutend; nur die Nordbahnstationen S. Chidrian und Arévalo dürften für den Getreidehandel nennenswerth werden.

## 5. Provinz Esgóvia, 128 C.-M. und 146292 Einw.

Esgóvia, 10339 Einw., isten zur Nummer 11 bezieht, mehrheitlich und von altem Schiefer überlagert am Fluß Esgóvia gelegen, mit großartigem römischen Auenwald.

San Ildefonso, 1815 Einw., hochgelegene, mit altem Schiefer, in welchem sich eine königliche Kupfer- und Eisenerzgrube befindet.

## 6. Provinz Eória, 180 C.-M. und 149549 Einw.

Eória, 5994 Einw., am Duero, oberhalb und mehrheitlich, handelt mit Wolle und hat Jahrmärkte im Juni und September.

## 7. Provinz Búrgos, 266 C.-M. und 337132 Einw.

Búrgos, 26086 Einw., berühmter Bauplatz, in angenehmer fruchtbarer Landschaft am Arlanzón, mit altem Schiefer und ausgezeichnet schöner Kathedrale; hat zahlreiche Fabriken und treibt namhaften Handel mit Wolle und Wollewaren. Im Juni ist hier große Messe. Die Stadt ist als Knotenpunkt mehrerer Hauptstraßen und Bahnstation günstig für den Verkehr gelegen.

Bribiesca, 3302 Einw., und Miranda de Ebro, wichtige Stationen an der Bahn nach Bilbao und Irún.

## 8. Provinz Logroño, 91 C.-M. und 175111 Einw.

Logroño, 11239 Einw., in sehr fruchtbarer Ebene, am Ebro, exportiert Bodenprodukte. Bahnstation.

Haro, 6594 Einw., industriell, in der Nähe von Kupferbergwerken und in reicher, vorzüglich cultivirter Gegend am Ebro.

Calahorra, 7104 Einw., und Alfaro, 5043 Einw., am Ebro, sind große, alte, aber sehr heruntergekommene Städte, jetzt Bahnstationen.

## VII. Baskische Provinzen.

131 C.-M. und 429186 Einw. enthaltend, umfassen die sog. Baskischen Provinzen die drei Landschaften Bizcaya, Alaba und Guipúzcoa. Dieselben grenzen nördlich an die See, sonst an Alt-Castilien, Navarra und Frankreich und sind im Allgemeinen sehr gebirgig, aber gut angebaut, reichlich bevölkert und in jeder Hinsicht von der Natur vortrefflich ausgestattet. Das Völkchen der Basken, welches sie bewohnt und welches stets gegenüber den anderen Theilen des spanischen Volkes viel Selbstständigkeit bewahrt hat, ist der Rest der spanischen Ureinwohner, fleißig, intelligent und ehrlich. Ackerbau und Industrie sind blühend, ebenso der Handel, welcher sowohl durch die starke Produktion, als auch durch die günstige commercielle Lage, durch gute Straßen und Seehäfen unterstützt wird. So steht das Land der Basken in jeder Hinsicht preiswürdig da und zeichnet sich vor den meisten anderen Provinzen Spaniens vorthellhaft aus. Der Grundbesitz ist zersplittert und die Grundeigentümer wohnen in den schönen Thälern und an den Berghängen meistens vereinzelt in zahllosen „caserios“ (kleinen Bauernhäusern) welche sich nur in der Nähe der Kirchen zu größeren Häusergruppen zusammendrängen. In den Thälern von Bizcaya und Guipúzcoa befinden sich an den Ufern der Flüsse

zahlreiche Fabriken, meistens mit Dampf- und Wasserkraft zugleich arbeitend. Bahnen durchziehen das Land in mehreren Richtungen, von Burgos nach Irun und Frankreich und von Tudela am Ebro nach der Seeküste bei Bilbao; außerdem sind trotz des gebirgigen Terrains gute Straßen in großer Ausdehnung vorhanden.

### 1. Provinz Alaba, 57 Q.-M. und 97984 Einw.

Vitoria, 15569 Einw., Provinzialhauptstadt und Bahnstation, in fruchtbarer Ebene am Zadorra und der Heerstraße nach Frankreich, fabricirt Leder und Lederwaaren, Eisengeschirr, Wagen u. a. Die übrigen Ortschaften sind commercieell minder wichtig.

### 2. Provinz Bizcaya, 40 Q.-M. und 168705 Einw.

Bilbao, 18771 Einw., bedeutender Handelsplatz, Seehafen und Eisenbahn-Endpunkt, in malerischem Stromthale an einer Meeresbucht gelegen, hat eine ansehnliche Industrie: Glas-, Steingut- und Papierfabrikation, Baumwollweberei, Leder- und Tuchfabriken, Ankerschmiede, Eisengießerei u. s. f. Der Handel ist jetzt schon sehr ansehnlich und fortwährend im Steigen, ebenso die Schifffahrtsbewegung, die allerdings große Schwankungen zeigt. In der Bay von Bilbao können große Schiffe mit der Flut bis zur Stadt gelangen. Der Außenhafen von Bilbao liegt 2 Leguas näher gegen die See bei Portugaleta, wo auch die großen Werften und Schiffsbauplätze, auf welchen fortwährend viele Rauffahrer gebaut werden, sich befinden. Bilbao selbst besitzt etwa 500 Seeschiffe. Dampferverbindungen bestehen nach allen spanischen Häfen, nach Frankreich und England.

Die sogen. Encartaciones sind die westlichen Thäler der Provinz, in welchen sich zahlreiche Eisenhämmer zerstreut finden.

Bei Sommorostro, 5081 Einw., sind die berühmten, schon seit den Tagen der Römer ausgebeuteten Rotheisensteinminen.

In der sogen. Tierra alta, den Berglandschaften, finden sich keine wichtigen Orte mehr.

### 3. Provinz Guipúzcoa, 34 Q.-M. und 162547 Einw.

San Sebastian, 9047 Einw., Festung, Provinzialhauptstadt, Eisenbahnstation und Hafen, auf einer Landenge zwischen zwei Meerbuchten gelegen, gut und modern gebaut. Der westlich von der Stadt gelegene Hafen „La Concha“ ist großen Schiffen zugänglich, jedoch unsicher; trotzdem übersteigt die Zahl der jährlich einlaufenden Schiffe 500. Die Stadt treibt lebhaften Transit- und Expeditionshandel.

Minder wichtige Plätze an der Küste sind: Motrico, Deva, Pasages mit versandetem Hafen, das industrielle Kenterica Fuenterrabia und Irun, letzteres ein gewerthätiges Grenzstädtchen mit Eisenbahnstation, nächst der französischen Grenze, 5513 Einw.

Im Inneren der Provinz liegen:

Tolosa, 7639 Einw., an der Hauptstraße und Eisenbahn nach Frankreich, mit lebhafter Industrie in Papier, blanken Waffen u. a.

Eisen- und Baumwoll-Industrie, Maschinen- und Waffenfabrikation wird



betrifft in der Umgegend Andoain, Saisate, Vergara (6307 Einwohner), Montregon, Eibar, Aizoaia, Fleixcia.

### VIII. Navarra.

190 Q.-M. und 249654 Einw. enthaltend, grenzt an Frankreich, an Guipúzcoa und Alaba, Logroño und Aragón und ist mit wenigen Ausnahmen sehr gebirgig, theilweise gut bewaldet und bewässert, sehr mineralreich. Hauptfluß ist der Ebro an der südlichen Grenze. Der Boden ist nicht so gut angebaut wie in den östlichen Provinzen, theilweise sogar ohne Salzflöhe. Es werden, namentlich in der sogenannten „Ribera“, Weiz, Getreide, Obst und Gartenfrüchte erzeugt und Viehzucht getrieben; die Industrie ist im Aufblühen begriffen und liefert hauptsächlich Robeisen, Ziegel, Glas, Papier, Tuch, Leder u. a. Die Straßen waren schon seit längerer Zeit gut; jetzt tragen auch die Eisenbahnen zur Verbesserung des Verkehrs bei.

Pamplona, 22702 Einw., Provinzialhauptstadt, Festung und Eisenbahnstation, am Fluß Arga auf hügeliger Hochebene in fruchtbarer Umgebung gelegen. Handel und Industrie sind nicht erbeblich.

Tudela, 8925 Einw., in fruchtbarer Ebene am Ebro gelegen, wichtige Eisenbahnstation.

Die übrigen Ortschaften in Navarra sind commercieell nicht von Bedeutung.

### XI. Aragonien.

845 Q.-M. und 891057 Einw. enthaltend, grenzt an Frankreich, Navarra, Alt- und Neu-Castilien und Valencia, besteht größtentheils aus dem Südsabfall der Pyrenäen, theilweise auch aus den Ebenen am Ebro, der mit seinen zahlreichen Zuflüssen die Landschaft bewässert. Der Boden ist an den Flüssen sehr fruchtbar; doch dehnen sich auch große sterile Salzsteppen dazwischen aus. Die Bevölkerung ist dünn und der Bodenanbau vernachlässigt, so daß auch fruchtbarer Boden verwildert; und dennoch erzeugt das Land mehr Getreide, Wein, Obst, Del und Hanf, als es selbst braucht. Die Gebirge sind reich an Wäldern und Erzlagerstätten. Alle Naturgaben aber, die über die Landschaft so reichlich ausgestreut sind, werden nur wenig benützt; das Land trägt überall die Spuren des Verfalls und ist einer der am meisten zurückgebliebenen Theile Spaniens, voll von Ruinen. Die Landwirtschaft liefert Bodenerzeugnisse aller Art; die mineralische Rohproduktion: Soda, Salz, Salpeter, Alaun, Eisen, Kupfer, Blei, Mangan, Antimon, Kobalt, Zirkblend, Silber, Steinkohlen und Schwefel. Die Industrie ist nicht entwickelt, doch fabricirt man grobe Wollstoffe, Tuch, Papier, Leder, Glas u. a. Das Darniederliegen der Volkswirtschaft in Aragonien datirt seit der Vertreibung der Mauren; dazu halfen aber auch politische Fehler späterer Zeit, sodann die Bürgerkriege, endlich Epidemien. Langjährige politische Ruhe und Verbesserung der Verkehrsmittel könnten gerade hier ungemein fruchtbringend wirken.

1. Provinz Huesca, 276 Q.-M. und 263230 Einw.

Huesca, 10069 Einw., uralte Stadt, in fruchtbarer Ebene, hat jährlich 4 große Märkte. Bahnstation.

Die Städte Barbastro, 7879 Einw., Fraga, 7229 Einw., Monzon und Jaca sind commercieell unwichtig.

Die Pyrenäenpässe, welche aus dieser Provinz nach Frankreich führen, übersteigen theilweise Höhen von über 9000 Fuß; der gangbarste darunter ist der Puerto de Sanfranc, 4711 Fuß hoch. Die sämtlichen Verkehrswege sind entweder nur zur Noth fahrbar oder bloß Saumpfade.

## 2. Provinz Zaragoza, 311 Q.-M. und 390551 Einw.

Zaragoza, 67428 Einw. (1872), Provinzialhauptstadt und Waffenplatz, am Ebro, in gut angebauter und dicht bevölkerter Umgebung, Eisenbahnknotenpunkt; ist eine alterthümliche Stadt; schon zur Römerzeit bedeutend, unter der maurischen Herrschaft hochberühmt und blühend, gerieth sie späterhin in unbeschreiblichen Verfall. In's tiefste Elend versank sie während der Belagerungen durch die Franzosen (1808 und 1809). Die ehemals blühende Industrie ist jetzt gering; fabricirt werden noch Mehl, Tuch, Salpeter, Leinewaren, Sandalen, Hüte, Knöpfe, Seidenwaren, Seife und Chocolade.

Außer Zaragoza sind in der Provinz keine Städte vorhanden, welche für Handel und Industrie von nennenswerther Bedeutung wären.

## 3. Provinz Teruel, 258 Q.-M. und 237276 Einw.

Teruel, 9509 Einw., alterthümliche Stadt auf steilem Hügel, am Lucia-Fluß; fabricirt Leder und treibt lebhaften Expeditionshandel nach Valencia.

Bei den Orten Djos negros, Villar del Salz, Castellat, Arcos und Armillas sind Salinen, bei Segura Bleibergwerke, bei Utrillas, Escucha und Palomas Steinkohlengruben.

## X. Catalonien.

Enthält 586 Q.-M. und 1.673842 Einw., grenzt nördlich an Frankreich, östlich an das mittelländische Meer, außerdem an Valencia und Aragonien; besteht aus einem Theile des Pyrenäenabhanges und dem Tieflande am Ebro und zerfällt in vier Provinzen. Der größte Theil des Landes ist sehr gebirgig, aber fruchtbar und durch seine fleißigen Bewohner überaus sorgfältig angebaut und bewässert. Es producirt Getreide, Wein, Del, Obst, Seide, Gemüse, Garten- und Süßfrüchte; die Pyrenäengehänge sind noch waldreich, in den Küstengegenden viel Korkeichen. Nutzbare Erze, Steinkohlen, Salzlager und Mineralquellen finden sich reichlich. Die Industrie ist in keinem Theile Spaniens so entwickelt wie in Catalonien, denn hier finden sich wirkliche Fabrikstädte mit vielen rauchenden Essen: außerdem auch zerstreute Fabriken in den Flußthälern. Der catalonischen Industrie entspricht auch der sehr entwickelte Handel, dessen Beziehungen über die ganze Erde hinreichen. Die Bevölkerung ist praktisch, nüchtern, scharfsinnig, körperlich und geistig gewandt, unternehmend und von zähem Fleiße beseelt. Dadurch ist es möglich geworden, daß catalonische Auswanderer, im Gegensatz zu den übrigen Spaniern, sich in der ganzen Welt zerstreut finden, namentlich in den amerikanischen Hafenstädten.

## 1. Provinz Lérida, 224 Q.-M. und 314531 Einw.

Lérida, 19627 Einw., Festung am Segre-Fluß, in theilweise sehr fruchtbarer Umgebung; fabricirt Glas, Leder, Papier, Woll- und Baumwollwaren. Eisenbahnnotenpunkt.

Außerdem sind in der Provinz neuemwerth: Calaf mit bedeutenden Steinkohlenlagern, Tremp mit Bleigruben, Erill-Castell und Peranera mit Kohlengruben, Larrégo, industrielles Städtchen von 2719 Einwohnern, Solsona, Städtchen von 2671 Einw., mit Quincaillerie, Leinen- und Baumwollindustrie. Im Norden der Provinz führen Saumpfade über die Pyrenäenpässe nach Frankreich.

Die Republik Andorra liegt als Enclave in der Provinz Lérida und besteht aus einem Hochthal der Pyrenäen, ist etwa 8 Q.-M. groß mit ungefähr 8—10000 Einwohnern, welche Viehzucht und Ackerbau treiben, grobe Wolltücher fabriciren und Holz, Holzkohlen, Käse, Schafwolle und Eisenerz produciren. Diese winzige Republik steht unter einem souveränen Rath von 24 Volksrepräsentanten, zahlt jedoch Abgaben an Frankreich und den spanischen Bischof von Urgel. Größere Ortschaften sind in ihr nicht vorhanden.

## 2. Provinz Gerona, 107 Q.-M. und 311158 Einw.

Gerona, 14615 Einw., Festung, am Ufer des Onar, in fruchtbarer Landschaft, römischen Ursprungs, ehedem reich und stark bevölkert, von alterthümlichem Ansehen. Wichtige Eisenbahnstation.

Figueras, 10370 Einw., Stadt mit starker Citadelle, in der Nähe von reichen Erzlagern (Kupfererz, Bleiglanz, Blende, Schwefel- und Arsenitkies), welche sich bei San Miguel de Cullera finden.

An der Mittelmeerküste liegen die kleinen Hafenplätze Llança, Cadaqués, Rosas, Castellon de Ampúrias, Torroella de Montgri, Palamós, S. Feliu de Guixols, Blanes und Floret de Mar.

Im Inneren ist neben mehreren kleineren Eisenbahnstationen und Industriedörfern zu nennen: Olot, sehr gewerbthätiges Städtchen von 9984 Einw., mit Quincaillerie- und Seifenfabriken, Baumwollspinnereien, Seiden-, Baumwoll- und Wollwebereien.

## 3. Provinz Barcelona, 140 Q.-M. und 726267 Einw.

Barcelona, 183787 (neuerdings 189949) Einw., Hauptstadt von Catalonien, Festung und Eisenbahnnotenpunkt, die thätigste Stadt Spaniens, liegt in prächtiger, fruchtbarer Landschaft an einer Bucht des Mittelmeers. Barcelona ist trotz seines hohen Alters — angeblich ward es von Hamilcar Barca gegründet — eine schön gebaute Stadt mit prachtvollen soliden Gebäuden, artsehnlichen Plätzen und Straßen und manchen Resten aus maurischer und gothischer Zeit; Wohlthätigkeits- und Bildungsanstalten sind zahlreich vorhanden; das Leben in den Straßen sehr lebhaft. Barcelona ist der Hauptsitz der spanischen Industrie; es hatte schon im Jahre 1854 ausgebehnten Dampfmaschinenbetrieb in seinen zahlreichen Baumwollfabriken, ferner über 1500 Seiden- und über 2000 Wollwebstühle, auch große Eisengießereien und Ma-

schinensfabriken; endlich eine regsame Industrie in Papier, Glas, Instrumenten, Chemikalien, Steingut, Seife, Leder, Chocolate, Schießwaffen, Stahl- und Kupferwaaren, Färbereien, Druckereien, Mahl- und Schneidemühlen, Schiffbau u. a. Wichtiger noch als die Industrie ist der Handel von Barcelona. Es ist der erste Seeplatz Spaniens, schon im Mittelalter sehr frequent. Jetzt laufen jährlich über 7000 Schiffe aus dem Hafen; eine entsprechende Zahl läuft ein. Der Werth des Imports wie jener des Exports übersteigt die Summe von 1000 Mill. Realen. Exportirt werden Rohseide, Hüte, Spitzen, Bänder, Seife, Stahl, Schießwaffen, Wein, Brantwein, Kork, Del, Safran, Anis und Süßfrüchte. Fabrikwaaren, Wein und Brantwein gehen hauptsächlich nach dem spanischen Westindien. Importirt werden Colonialwaaren, Getreide, deutsche Leinwand, Kurzwaaren, Eisen, Bau- und Werthholz, gefalgene Fische, Häute, afrikanisches Wachs, Hanf aus den Ostseeländern, Stockfische aus Neufundland. Sehr lebhaft ist der Verkehr mit Cadix, Marseille und Gette und den italienischen Häfen. Der Handel wird unterstützt durch die Bank von Barcelona, Seeversicherungsgesellschaften, auswärtige Consulate, das alte Oberhandelscollegium (Junta del comercio, aus dem Jahre 1394 stammend), durch die früher erwähnten, in Barcelona zusammentreffenden 6 Eisenbahnlinien, endlich durch den guten Hafen. Derselbe ist sehr tief und hat eine bequeme Einfahrt, leidet jedoch unter den Stürmen, welche ihn beunruhigen und unter den Versandungen durch den Fluß Llobregat. Barcelona wird durch das außerordentlich starke Fort Monjuich vertheidigt.

In der Nachbarschaft von Barcelona sind zu nennen:

Gracia, 17147 Einw., eine halbe Stunde von Barcelona;

San Gervasio, Sarriá, Sans, San Martin de Provensals, Porta sind lauter wohlhabende Fabrikstädchen, mit Palästen und Gärten reicher Barcelonesen; die letzteren drei sind Eisenbahnstationen, Sarria Endpunkt einer Zweigbahn.

An der nach Osten führenden Bahn liegen:

Badalona, 9525 Einw., freundliches Hafensstädtchen mit Fabriken und Schiffbau; — Montgat, malerisches Dorf mit großer Fleischmelze; — Masnou, Fischerdorf, treibt Schiffbau, Segeltuchweberei und Baumwollspinnerei; — Vilassar de Mar, Küstendorf, treibt Schiffbau; — Mataro, Fabrikstadt und Hafen mit 15861 Einw., ungemein thätig, hat 10 große Baumwollspinnereien, 21 Segeltuchfabriken, 1180 Webstühle, Rubel-, Eisen- und Talgfabriken, Eisengießerei, große Glasfabrik, Maschinenbau, Bleichereien, Druckereien und Färbereien, Gerbereien, Schiffbau u. a. — Arenys de Mar, Hafenplatz mit Schiffbau, Anterschmieden und Spigenfabrikation; endlich die Küstensstädtchen Calella und Malgrat.

An der nördlich nach Granollers führenden Bahn liegen: San Martin de Provensals (schon oben erwähnt); — S. Andres de Palomar, 8447 Einw., rasch aufblühendes Industriestädtchen, mit Baumwollspinnereien, Webereien, Töpfereien u.; — Moncada und Mollet, letzteres Station für das berühmteste spanische Heilbad Caldas de Bomby; — Granollers, 4632 Einw., in üppiger fruchtbarer Ebene, mit berühmten Messen zu Pfingsten und im August.

An der Bahn nach Zaragoza, die sich bei Romcaba von der vorgenannten abspaltet, liegen:

Sabadell, 13945 Einw., am Ripoll-Fluß, in blühender Landschaft, mit 80 Woll- und Baumwollfabriken, reich und lebhaft; — Tarraja, 8721 Einw., mit Woll- und Baumwollfabriken und 2 frequenten Jahrmärkten; — Manreja, 15264 Einw., in fruchtbarem Thale, mit Baumwollspinnereien, Band- und Tuchfabriken, Seidenwebereien, Papier- und anderen Fabriken.

An der Bahn nach Martorell liegen:

Sans, blühendes Fabrikstädtchen (oben erwähnt); — Hospitalet, am Rande einer äußerst fruchtbaren Ebene (Pla de la marina); — Molins del Rey, am Ulobregat-Fluß, mit Spitzenfabrikation; — Martorell, malerisch gelegen, mit alter Kathoger-Brücke und mehreren Fabriken, worunter 6 Baumwollspinnereien.

Audere nennenswerthe Orte der Provinz sind endlich noch:

Esparraguera, Fabrikstädtchen; — Igualada, 14000 Einw., in fruchtbarer Ebene, mit Baumwollspinnereien, Rattun- und Waffenfabriken, Tuchwebereien u.

Zwischen Igualada, Manreja und Esparraguera liegt das seltsame Felsgebirge Montserrat mit seinem berühmten ehemaligen Kloster.

Cardona, mit berühmtem großartigem Steinsalzlager (vgl. S. 351).

Vich, 13712 Einw., in der Nähe der Pyrenäen, mit Leinen- und Baumwollindustrie, fabricirt auch Leder, Hüte, Käme, Messerwaaren und berühmte Bürste.

Villafraanca del Panadés, 6284 Einw., angeblich von Hannibal gegründet, hat einige Fabriken; die Umgebung erzeugt viel Wein und Süßfrüchte.

Sitjes liefert vortrefflichen süßen Wein (Malvasier).

#### 4. Provinz Tarragona, 115 Q.-M. und 321886 Einw.

Tarragona, 18923 Einw., Festung, Hafenplatz und Eisenbahnknotenpunkt, auf einem Hügel über dem Meere, am Rande einer sehr fruchtbaren und wohlangebauten Ebene, soll zur Zeit der Römerherrschafft über 1 1/2 Mill. Einwohner gehabt haben, hat jetzt noch Spuren seiner einstigen Größe und ist in neuester Zeit nach manchen und schweren Wechselfällen wieder im Aufschwunge. Der zur Römerzeit vorhanden gewesene Hafen ist zwar verschwunden, weil der Boden sich sehr erhöht hatte; doch konnte man durch großartige Dammbauten einen neuen Hafen von 30—40 Fuß Tiefe und mit 2 Leuchthürmen schaffen. Derselbe wird mehr und mehr besucht, neben spanischen hauptsächlich von französischen, englischen und italienischen Schiffen, und der Handel von Tarragona ist in Folge dessen recht lebhaft.

Reus, 28171 Einw., lebhafte Fabrikstadt und Eisenbahnstation, nur 2 Leguas von Tarragona, in fruchtbarer Landschaft, hat etwa 80 Baumwollspinnereien, gegen 5000 Webstühle und fabricirt auch Seidenwaaren, Bänder, Leder, Seife, Fässer u. s. w. Eine sehr frequente Bahnlinie führt von Reus nach Tarragona, hier ist die Station Vilaseca in reichem Weingefilde.

Solau, kleiner Hafenort mit sehr sicherem Ankerplatz, eine Legua von Reus.

**Balls**, Städtchen von 12655 Einw., in sehr fruchtbarer Ebene, hat Branntweimbrennereien, Papier- und Baumwollfabriken, Stamine- und Leinwandwebereien, Gerbereien, Seilereien und andere Gewerbszweige.

**Montblanch**, Städtchen und Bahnstation von 4656 Einw.

**Falsét**, 3421 Einw., hat berühmte Bleigruben; dergleichen finden sich auch bei den Dörfern *La Selva* und *Farena*.

**Tortosa**, 15830 Einw., am Ebro, in sehr fruchtbarer Ebene, mit Steingut- und Seifenfabrilation.

## XI. Valencia.

418 Q.-M. und 1.275676 Einw. enthaltend, grenzt an das mittelländische Meer, an Catalonien, Neu-Castilien und Murcia, ist größtentheils gebirgig, vom Segura und mehreren Küstenflüssen bewässert. Der Boden ist in den Gebirgen ziemlich dürr, in den Thälern aber größtentheils sehr fruchtbar und durch sorgfältige Bewässerung und Düngung zu so ausgezeichnete Kraft gebracht, daß jährlich von demselben Grundstücke 3—5 verschiedene Ernten gewonnen werden. Die Ebenen, wie die Thäler und die sorgfältig terrassirten Berggehänge machen durchgehends den Eindruck von Gärten. Wald ist sehr spärlich vorhanden. Die valencianische Landwirthschaft producirt verschiedene Getreidearten, Südfrüchte, Seide, Hülsen- und Gartenfrüchte, Gemüse aller Art. Weizen und Gerste wird nicht in hinreichenden Mengen, dagegen Reis weit über Bedarf erzeugt. Valencia versorgt ganz Spanien mit Reis und exportirt außerdem große Quantitäten davon nach Portugal, Frankreich und England. Außerdem bildet auch das in den südlichen Steppen massenhaft vorkommende Spartograss einen namhaften Exportartikel. Die Viehzucht ist verhältnißmäßig nicht so bedeutend; Pferde-, Schaf- und Ziegenzucht noch am wichtigsten. Auch Erz-, Salz- und Braunkohlenlager sind vorhanden. Die Industrie ist seit der Erbauung der Eisenbahnen in lebhaftem Aufschwunge und hat, nachdem sie früher hauptsächlich durch den Mangel an Wasserkraft gelitten, seither eine Reihe von Fabriken mit Dampfbetrieb entstehen lassen. Seidenspinnerei und Seidentweberei sind ihre wichtigsten Zweige. Die Bevölkerung von Valencia zeigt noch maurischen Typus und manchen orientalischen Charakterzug; sie steht im Allgemeinen in üblem Rufe, obgleich sie auch manche gute Eigenschaften, wie Fleiß, Geschicklichkeit, Genügsamkeit besitzt. Häuser und Ortschaften sind reinlich, zierlich und von heiterem Ansehen.

### 1. Provinz Castellon, 115 Q.-M. und 267134 Einw.

**Castellon de la Plana**, 19297 Einw., Bahnstation, modern gebaute Stadt in fruchtbarer, stark bevölkert Ebene, 1 Legua von der Küste entfernt. An der Küste selbst liegt der Hafenplatz *Grao*, welcher Fischhandel treibt.

Außerdem liegen an der Küste noch:

**Benicarló**, 6989 Einw., mit frequentem Hafen, exportirt den berühmten Wein gleichen Namens, der in der Umgebung wächst. Bahnstation.

**Vinaró**, 9795 Einw., lebhaftes Städtchen und Hafenplatz, ebenfalls in weinreicher Umgebung. Bahnstation.

Die Ortschaften im Inneren sind commercieell bedeutungslos.



## 2. Provinz Valencia, 204 Q.-M. und 617977 Einw.

Valencia, 106435 Einw., wichtiger Waffen- und Handelsplatz, Eisenbahnstation, 1 St. vom Meer entfernt, in reizender, gartenähnlicher Landschaft, ist eine alte Stadt mit vielen merkwürdigen Bauwerken und öffentlichen Anstalten, in wirthschaftlicher Hinsicht seit neuerer Zeit sehr thätig. Die Industrie von Valencia zählt eine Reihe von Seidenspinnereien, worunter schon mehrere mit Dampf betrieben werden, über 170 Seidenwebereien, ferner Fabriken für Glas, Azulejos, Gyps, Seife, Tuch, Hüte, Handschuhe; Eisengießereien, eine sehr große königliche Tabakfabrik u. a. Der Hafen befindet sich in Grao, welches mit Valencia durch eine kurze Eisenbahn verbunden ist. Dieser Hafen war bis in die neuere Zeit wegen seiner Unsicherheit derufen, ist aber jetzt durch Dammbauten und Baggerarbeiten verbessert worden. Ueber 3000 Schiffe laufen jährlich in den Hafen ein und eben so viele aus; doch sind darunter viele kleine Küstenfahrer. Der Nationalität nach ist außer der spanischen die englische, die französische, die scandinavische und die italienische Flagge am stärksten vertreten. Regelmäßige Dampferverbindungen führen nach den Nachbarhäfen.

Murviedro, 6916 Einw., alte Stadt, an der Stelle des ehemaligen Sagunt erbaut; Bahnstation.

Viria, 8920 Einw., sehr alte Stadt, in außerordentlich fruchtbarer Ebene, nordwestlich von Valencia.

Requena, 7709 Einw., gleichfalls in sehr fruchtbarer Ebene. Südlich von Valencia erstreckt sich eine Landschaft, in welcher große Mengen von Reis für den Export producirt werden; in dieser Landschaft liegen die Eisenbahnstationen Masanasa, Silla, Algemesi, Alcira (14022 Einw.) und Carcagente (8842 Einw.). Die Felder in dieser Gegend werden unmittelbar nach der Weizenernte mit Reis bepflanzt und dann unter Wasser gesetzt.

San Felipe de Jativa, 15631 Einw., Eisenbahnstation, in malerischer Lage an einem Gebirgshang, war in maurischer Zeit blühend und volkreich. In der Nähe Steinsalzlager.

Die Gebirgsstädtchen nordwestlich von der nach Almansa führenden Bahn sind commercieell unwichtig; südlich der genannten Bahn ist das industrielle Duteniente mit 7793 Einw. und bedeutender Papierfabrikation, Branntweinbrennereien, Tuch-, Woll- und Leinwandwebereien zu nennen. — Im Küstengebiet liegt Sueca mit 11340 Einw., wohlhabendes Städtchen in gartenähnlicher Landschaft.

## 3. Provinz Alicante, 99 Q.-M. und 390565 Einw.

Alicante, 16687 Einw., Festung, Eisenbahnstation, Hafen- und Handelsplatz in malerischer Lage, zum Theile gut und modern gebaut, hat eine große königliche Cigarrenfabrik, mehrere Baumwollfabriken und Leinwebereien. Die Umgebung ist dürre Salzsteppe. Der Handel ist seit der Erbauung der Eisenbahnen in raschem Aufschwunge. Auch hier übersteigt die Zahl der einlaufenden und jene der auslaufenden Schiffe 3000, unter welchen über 600 Seeschiffe, das übrige Küstenfahrer sind. Unter den größeren Schiffen, die im Hafen verkehren, gehört die Mehrzahl der englischen Flagge an.

An der Küste der Provinz liegen, nördlich von Alicante: Villajoyosa, Hafenplatz mit 9110 Einw.; — Benidorm, Fischerstädtchen mit 3720 Einwohnern, treibt Thunfischfang; — Altea, 5193 Einw., in fruchtbarer Umgebung, mit Ankerplatz; — Calpe, mit Ankerplatz. — Javea, Fischerstädtchen, mit schlechtem Ankerplatz; — Denia, malerisches aber herabgekommenes Hafenstädtchen.

Südlich von Alicante liegen an der Küste: Santa Pola, Hafenplatz; — Guardamar, Hafenplatz an der Mündung des Segura; — Torrevieja, mit 6653 Einw., Hafenplatz mit wichtigem Salzport.

Alcoy, 21901 Einw., industrielle, lebhafte Stadt in prächtiger fruchtbarer Umgebung; Hauptsitz der spanischen Papierfabrikation (namentlich Cigarettenpapier), hat auch Tuch- und Filzindustrie, Woll- und Leinweberei, Färberei, Baumwollspinnereien u. a.

Cocentayna, industrielles Städtchen mit 6596 Einw.

Villena, 8350 Einw., Eisenbahnstation, in fruchtbarer Landschaft, mit Branntweimbrennereien, Sandalenflechtereien und Leinwandwebereien. An der Bahn von da bis Alicante oder in deren Nachbarschaft liegen: Sag, mit Branntweimbrennereien und Papierfabrik; — Elda, mit Mahl- und Papiermühlen, Salpeterfabrik und Espartoflechterei; — Monoval, industrielles Städtchen mit 6544 Einw.; — Aspe, gewerbefleißiges Städtchen mit 7185 Einw.; — Novelda, 5431 Einw., mit Oel- und Mahlmühlen und Brennereien; Monforte und endlich San Vicente de Raspeig, letzte Station vor Alicante.

Elche, 10353 Einw., südwestlich von Alicante, gut gebautes Städtchen in einem berühmten Palmenwald, von afrikanischem Charakter, handelt mit Palmzweigen und Datteln.

Crevillente, 7787 Einw., westlich vom vorigen, mit unterirdischen Wasserleitungen.

Orihuela, 9933 Einw., gewerbefleißiges Städtchen am Segura, in fruchtbarer palmenreicher Umgebung; mit vielen Mühlen, Hut-, Seifen- und Salpeterfabrikation, Leinen- und Seidenweberei. Frequenter Jahrmarkt im August.

## XII. Murcia.

491 Q.-M. und 588911 Einw., grenzt nördlich an Neu-Castilien und Valencia, östlich an Valencia und das Meer, südwestlich und westlich an Granada und Jaen und besteht theils aus Hochflächen, theils aus Gebirge und Hügelandschaft, vom Segura bewässert. Es enthält 2 Provinzen, Albacete und Murcia. Der Boden ist nicht sehr fruchtbar, mit Ausnahme der Flußthäler, die Bewässerung dürftig, ausgedehnte Strecken kahlen Steppengebiete kommen vor, dazwischen fruchtbare Oasen. Einzelne Landestheile machen den Eindruck von Wüsten, die nie bewohnt gewesen. Die Haupterzeugnisse des Landes sind Getreide, Seide, Hanf, Südfrüchte, Oel, Espartograss, Wein, stellenweise auch Safran, Soda (aus Verbrennung sodahaltiger Pflanzen) und Reis. Die Viehzucht ist gering; Holz mangelt; dagegen ist der Bergbau in Murcia bedeutender, als in irgend welchen anderen Landschaften Spaniens, obgleich er unter dem Holzmangel leidet. Die Industrie erzeugt Soda, Salz,

Salpeter, Pulver, Lhonwaaren, Seife, Messerwaaren, Seidengewebe und Espartogeflecht. Murcia besitzt gute Häfen an der Küste; aber der Handel ist gelähmt wegen der schlechten Verbindungen im Inneren. Erst die neueren Eisenbahnbauten, namentlich jene von Albacete nach Cartagena, welche den Produkten des Inneren den Weg nach dem wichtigsten Hafenplazze erschließt, haben diesen Fehler einigermaßen gut gemacht.

1. Provinz Albacete, 281 Q.-M. und 206099 Einw.

Albacete, 11860 Einw., gutgebaute Stadt und Eisenbahnstation, in fruchtbarer Ebene und am unvollendeten Kanal de Albacete; fabricirt Messerwaaren und treibt auch Handel mit denselben. Im September findet eine Messe statt.

An der Eisenbahn nach Madrid liegen die Städte und Stationen auf einer baumlosen Hochebene:

La Gineta, producirt Getreide, Saffran und Wein; — La Noda mit bedeutender Saffranproduction; — Minaya; — Villarobledo, mit 6599 Einw., Eisenbahnnotenpunkt, mit lebhafter Gewerthätigkeit.

An der Bahn nach Alicante liegen:

Chinchilla, altes Städtchen, Eisenbahnnotenpunkt; — Villar, höchste Station der Mediterranbahn; — Alpera; — Almansa, 7334 Einw., Eisenbahnnotenpunkt; — Caudete.

Anderere nennenswerthe Orte sind:

Hellin, 7632 Einw., Bahnstation; berühmt durch die reichen in seiner Nachbarschaft befindlichen, der Krone gehörigen Schwefelgruben; — Alcaraz, gewerbfleißiges Städtchen in der Nähe der ergiebigen Zinkwerke und Schmelzhütten von S. Juan de Alcaraz, wo sich auch eine große Blech- und Messingfabrik befindet.

2. Provinz Murcia, 210 Q.-M., 382812 Einw.

Murcia, 26888 Einw., Bahnstation, am Segura, in malerischer Landschaft, gut gebaut, mit vielen öffentlichen Gebäuden, fabricirt Pulver und Salpeter, Seidengewebe und Espartogeflecht. Die Huerta (so nennt man die gartenähnliche dichtbevölkerte Umgebung der meisten südspanischen Städte) von Murcia erzeugt Seide, Süd- und Gartenfrüchte.

Cieza, 7983 Einw., am Segura, in schöner Huerta, hat jährlich eine Messe im August.

Zwischen Cieza und Hellin befindet sich ein berühmter Paß, der Puerto de la mala muger. — Westlich davon liegt Jumilla, 9618 Einw., in prachtvoller Huerta. — Yecla, 11669 Einw., blühendes Städtchen am Jumilla-Fluß. — Salinen befinden sich in Molina, Calasparra und Jacatin.

Die Städtchen Cehegin, 6186 Einw., und Carabaca produciren guten Rothwein; bei Moratalia sind Kohlengruben.

Lorca, 19297 Einw., mit ausgedehnter und stark bevölkerter Huerta, am Sangonera-Flusse sehr malerisch gelegen, blühende und thätige Stadt mit Del- und Mahlmühlen, Salpeter- und Pulverfabriken, Bleischmelzen, Tuchwebereien u. a. — Totana, 6875 Einw., handelt mit Schnee nach Murcia.

Cartagena, 59618 Einw., römischen Ursprungs, Handelsplatz und Eisenbahnstation, mit vortrefflichem und großem Hafen und Festungswerken, liegt sehr malerisch am Fuße steiler Felsen. Die Stadt ist gut gebaut, die Umgebung nackt und steril, aber reich an Blei-, Kupfer- und Eisenminen. In den Vorstädten von Cartagena sind Glas-, Silber- und Bleihütten. Ihren Handel hat die Stadt trotz des guten Hafens größtentheils an Alicante abtreten müssen und es ist fraglich, ob es ihr, seit sie Eisenbahnstation geworden, gelingen kann, ihn wieder zu gewinnen.

Westlich von Cartagena liegen: Mazarron, herabgekommenes Städtchen mit Ocker- und Alaungruben und großer Alaunfabrik; — S. Juan de las Aguilas, 5329 Einw., rasch aufblühender Hafenplatz mit großen Schmelzhütten zur Verarbeitung silberhaltiger Bleierze aus der benachbarten Sierra Magrera; wichtiger Exportplatz für Blei, Espartograss und Soda.

### VIII. Andalusien.

1582 Q.-M. groß mit 2.890001 Einw., nimmt den südlichsten Theil Spaniens ein; grenzt im Südosten an das Mittelmeer, im Südwesten an den atlantischen Ocean, außerdem an Portugal, Extremadura, Neu-Castilien und Murcia, und umfaßt vier ehemalige maurische Königreiche: Granada, Jaen, Cordoba und Sevilla, zerfällt aber jetzt in 8 Provinzen. Die Bodengestaltung ist sehr mannigfach, denn es befindet sich in Andalusien das Hochland von Granada und die Sierra Morena, das Beden des oberen und das Tiefland des unteren Guadalquivir. Die klimatischen Verhältnisse sind sehr verschieden; fruchtbarer Boden reichlich vorhanden, dazwischen aber wieder ausgedehnte öde Steppenlandschaften. Am schönsten bebaut sind die sogenannten „Begas“ (der maurische Ausdruck für Huerta), sie sind meistens künstlich bewässert. Trotz des geringen Anbau's erzeugt Andalusien Bodenfrüchte der verschiedensten Art in üppiger Fülle, Getreide im Ueberfluß, außerdem Mais, Gartenfrüchte, Wein, Del und Südfrüchte, stellenweise selbst Zuckerrohr, Bataten, Baumwolle und dergl. Die Kommunikationswege sind noch sehr spärlich, mit eine Ursache des geringen Anbaues. Neben dem Ackerbau ist die Viehzucht (Pferde, Ziegen und Stiere für die Arena) ein Haupterwerbszweig. Die Gebirge enthalten Erzlagerstätten und Kohlengruben, Salz ist in Masse vorhanden. Der Bergbau ist trotz des Mangels an Holz und an Verbindungswegen blühend, während die Industrie in den Anfängen liegt. Der Handel war, unterstützt durch die günstige Weltlage und die guten Häfen, stets von Wichtigkeit. Andalusien hatte eine wahrhaft glänzende Zeit unter der Maurenherrschaft; die Bevölkerung trägt auch heutzutage noch ausgeprägt orientalischen Typus, und ein Theil derselben, die „Moriscos“, sind verschiedene Abkömmlinge der Mauren.

1. Provinz Almeria, 155 Q.-M. und 315450 Einw.

Almeria, 23018 Einw., Festung, Hafen und Handelsplatz an der gleichnamigen Bay, ist eine Stadt von fast afrikanischem Charakter. Die hohe commercielle Bedeutung, welche sie zur Zeit der Mauren besaß, verlor sie späterhin und ist erst in den letzten Jahren, seit man anfing, den Hafen zu verbessern, wieder in lebhaftem Aufschwung begriffen. Jetzt finden Schiffe bis zu 800 Tonnen Gehalt im Hafen sichere Ankerplätze und ist die Zahl der ein- und

auslaufenden Schiffe entschieden im Steigen, ebenso der Werth der Ein- und Ausfuhr. Um den Verkehr nach dem Inneren zu erleichtern, wären allerdings Eisenbahnverbindungen dringend nöthig, ohne welche Umeria mit den anderen Häfen der spanischen Südküste nicht concurriren kann. In der Nähe befinden sich große Fleischmelzen und die reichen Bleiminen der Sierra de Gador, sowie die Salinen von Roquetas.

Adra, Hafenstädtchen mit 6567 Einw., westlich vom vorigen, mit großen Schmelzhütten; — Vera, Hafenstädtchen mit 6017 Einw., und Mojácar, ebenfalls mit Hafen, sind an der Küste noch zu erwähnen.

Im Inneren liegen: Cuevas de Vera, 7401 Einw., rasch aufblühend wegen der reichen Silberbergwerke, die sich unweit davon in der Sierra Amagreira befinden; — Belez-Rubio, gewerbfleißiges Städtchen mit 5148 Einwohnern.

### 2. Provinz Granada, 232 Q.-M. und 441404 Einw.

Granada, 61993 Einw., die berühmte, prachtvoll am Fuße der Sierra Nevada gelegene Maurenstadt, überragt von den großartigen Wällen und Zinnen des Maurenschlusses Alhambra, ist noch heutzutage eine der größten spanischen Städte, obwohl nur mehr ein Schatten vergangener Herrlichkeit. Außer der Alhambra besitzt Granada zahlreiche öffentliche Bauten, maurische Paläste, Kirchen und Klöster. Commerciell ist die Stadt nicht bedeutend, wurde auch erst in jüngster Zeit durch eine Zweigbahn mit dem spanischen Eisenbahnnetz in Verbindung gebracht. Die Umgebung ist unbeschreiblich reizend und von üppiger Vegetation geschmückt.

Loja, 17128 Einw., an der Straße und Eisenbahn von Granada nach Malaga, malerisch gelegen und in sehr fruchtbarer Umgebung, hat Tuch- und Papierfabriken.

Motril, 10858 Einw., blühende Stadt in überaus fruchtbarer Umgebung, mit Zuckerrafination. Südöstlich davon befindet sich der Küstenplatz Calahonda, mit kleinem, aber gutem Hafen zwischen hohen Felsbergen.

Guadix, nordöstlich von Granada, mit 10151 Einwohnern, in steriler Landschaft.

### 3. Provinz Malaga, 133 Q.-M. und 446659 Einw.

Malaga, 94293 Einw., Handelsstadt ersten Ranges, mit Seehafen, Eisenbahn-Endpunkt, prachtvoll und in sehr fruchtbarer Umgebung im Hintergrunde der gleichnamigen Bay gelegen. Von Malaga zieht sich acht Meilen lang und bis zu 2000 Fuß Höhe ansteigend an der Küste entlang die Hügel-landschaft, welche den Malaga-Wein produzirt. Die Stadt selbst ist in ihren älteren Theilen schlecht gebaut, besitzt aber auch neuere gerade und schöne Straßen, zahlreiche Klöster und elegante Kaufläden. Die Industrie ist im Aufblühen begriffen; man findet hier Gerbereien, Hutfabriken, Seiden- und Wollwebereien, Färbereien, große Eisengießereien und Maschinenfabriken, Baumwoll- und Weinspinnereien, zahlreiche Fabriken für chemische Produkte und Seife, endlich Fabriken für Zucker, Knöpfe, Zündwaaren, Sodawasser, Bierbrauereien, Dampffägemühlen u. a. Auch in Bezug auf Handel und Verkehr ist Malaga sehr thätig und kämpft einen rühmlichen Concurrenzkampf mit

Barcelona. Der Hafen von Malaga kann über 400 Schiffe aufnehmen und ist durch einen großartigen Damm geschützt und mit schönem Leuchtturm versehen. Fortwährend wird an der Vertiefung des Hafens gearbeitet. Die Zahl der fremden Ländern angehörigen Schiffe, welche jährlich den Hafen besuchen, beträgt gegen 500, die spanischen Schiffe gar nicht gerechnet. Die fremden Schiffe kommen meistens im Herbst oder im Winter, um Orangen und Trauben zu laden. Außer diesen exportirt Malaga Südfrüchte aller Art, Wein, Del und dergl. und vermittelt auch den Export eines großen Theiles der Produkte von Granada, Jaen und Cordoba. Der Weineport allein betrug in manchen Jahren über 50 Millionen Realen. Man nimmt an, daß der Handel Malaga's für Spanien vortheilhafter ist, als der irgend eines anderen Platzes. Die Kaufmannschaft von Malaga ist sehr wohlhabend und respectabel; der früher hier ungemein bedeutende Schmuggelhandel sehr im Abnehmen.

Belez-Malaga, 12523 Einw., an den Saumwegen nach Granada und Motril gelegen, freundliches und wohlhabendes Städtchen, mit ansehnlichem Verkehr.

Torre de Mar, Hafensplatz an der Mündung des Flusses Belez.

Antequera, 27201 Einw., sehr alte, große und gewerthätige Stadt an der Straße von Malaga nach Sevilla, hat Woll- und Papierindustrie, Gerbereien, Seidewebereien und Seifenfabriken.

Ronda, 19334 Einwohner, uralte Römerstadt, später Hauptstadt von Granada, romantisch gelegen, hat jährlich eine achttägige Messe im Mai mit berühmten Stiergefechten, und fabricirt blanke Waffen, Messerwaaren, Tuch- und Wollwaaren.

Estepona, 9316 Einw., Hafenstädtchen mit geringem Küstenhandel.

#### 4. Provinz Cadix, 132 Q.-M. und 391305 Einw.

Cadix, 61750 Einw., Festung, Eisenbahnstation, Hafenort und hervorragender Handelsplatz, liegt auf einem Landvorsprunge der Isla de Leon im atlantischen Meer, rings von mächtigen Festungswerken umgeben, gut gebaut, mit zahlreichen öffentlichen Anstalten und Bauten und eleganten Läden. Seine großartigste Bedeutung für den Seehandel hatte Cadix bald nach der Entdeckung von Amerika, da es zum Hauptstüß des europäisch-amerikanischen Handels wurde und die ankommenden Silberschätze zunächst empfing. Jetzt ist Cadix noch der Exportplatz für Xereswein, andalusische Südfrüchte und Salz, außerdem wegen seines großen und sicheren Ankerplatzes eine beliebte Station für Handels- und Kriegsschiffe aller Nationen, wie für Postdampfer. Der Hafen selbst ist zwar im Verlande, so daß selbst zur Flutzeit nur Schiffe bis zu 80 Tonnen, zur Ebbezeit gar keine Schiffe am alten Molo anlanden können, auch ist der Hafen starken Südweststürmen zugänglich. Jedoch ist außerhalb desselben bei dem Felsen und dem Fort von Matagorda ein guter Landungsplatz selbst für große Schiffe. Die zahlreichen Dampferlinien des Mittelmeers haben in Cadix Agenturen und die spanische Correspondenz nach den Colonien wie nach Südamerika geht über Cadix. Diese Umstände, sowie die früher genannten bewirken, daß der Schiffsverkehr des Hafens von Cadix sich einer stets steigenden Frequenz erfreut. Dem Tonnengehalt nach nehmen unter



den hier verkehrenden Schiffen nächst den spanischen die amerikanischen eine hervorragende Stellung ein.

Mit dem Landvorsprunge, auf welchem Cadix liegt, ist durch einen schmalen sandigen Landstreifen die Isla de Leon verbunden. Auf ihr liegt die Stadt San Fernando, 18202 Einw., Eisenbahnstation, mit starker Salzfabrikation und lebhaftem Salzhandel. Die Insel ist mit dem Lande durch eine Schiffbrücke und durch eine Eisenbahnbrücke verbunden.

Bei den benachbarten festländischen Eisenbahnstationen Puerto Real und Trocadero finden sich auch Landungsplätze nächst den Bahnhöfen, ferner Festungswerke und Salinen.

Puerto de Santa Maria, 19247 Einw., wohlhabende Handels- und Seestadt und Eisenbahnstation, mitten zwischen ausgebreiteten Weinbergen; Haupterportplatz des Xeresweins, von welchem sich hier sehr große Lager (bodegas) befinden. Die Stadt fabricirt auch Leder, Seife, Hüte, Branntwein und Liqueur und feiert eine sehr frequente Messe im Mai, wobei große Stiergefächte abgehalten werden. — In der Nähe das freundliche Hafentädtchen Rota, an der Bay von Cadix, mit 6972. Einw.

Sanlúcar de Barrameda, 18130 Einw., in fruchtbarem Hügel-lande, nahe an der Mündung des Guadalquivir, treibt lebhaften Küstenhandel. Der Hafenplatz dazu, La Bonanza, liegt eine halbe Legua entfernt am Guadalquivir.

Xerez de la Frontera, 38898 Einw., blühende und lebhafte Handelsstadt an der Bahn von Sevilla nach Cadix und am Guadalete-Fluß, in einer vorzüglich angebauten Ebene, welche den berühmten Xeres- (Xeres-) Wein erzeugt. Die Stadt ist gut und regelmäßig gebaut, hat mancherlei öffentliche Anstalten und elegante Kaufläden und trägt überhaupt den Stempel der Wohlhabenheit. Ebenso bekannt wie durch seinen Wein ist Xerez durch die acht-tägige Schlacht zwischen den Gothen und den Arabern im Jahre 711.

Arcos de la Frontera, 10281 Einw., malerische alterthümliche Stadt am Guadalete, in sehr fruchtbarer Umgebung.

Grazalema, 6349 Einw., in felsiger Umgebung, ist bekannt durch seinen lebhaften Schmuggelhandel.

Unbedeutende Küstenplätze sind Conil und Tarifa, letzteres besetzt, mit Hafen und Leuchtturm.

Algeciras, 14229 Einw., freundliche und wohlgebaute Küstenstadt am westlichen Ufer der Bay von Gibraltar, mit gutem Hafen, der durch mehrere Forts vertheidigt ist, und mit eleganten Kaufläden; treibt lebhaften Küstenhandel.

San Roque, 6458 Einw., nördlich von Gibraltar, in fruchtbarer Landschaft, treibt einen erprieflichen Handel nach Gibraltar. Südlich davon bildet ein Erdwall die Grenze gegen das britische Besizthum Gibraltar.

Gibraltar, Stadt, Berg, Festung und Seehafen, mit einem Flächeninhalt von 0,08 Quadrat-Weilen und 35686 Einwohnern (einschließlich der Garnison), angeblich von den Phöniziern gegründet, seit 1704 von den Engländern in Besiz genommen. Die Stadt ist modern gebaut, in englischem Styl, und von sehr starken Festungswerken umgeben, die eigentliche Festung dagegen bildet der Felsberg, auf dessen äußerster Spitze, der Punta de Europa

welche mit furchtbaren, uneinnehmbaren Werken geschützt ist, ein Leuchtthurm steht. Selbst das Innere des Berges ist theilweise in Festungswerke verwandelt. Die Stadt besitzt zwei Häfen, ist aber als Handelsplatz nicht von Bedeutung, obgleich sie schöne Kaufläden enthält. Ein großer Theil der Civilbevölkerung besteht aus Juden.

#### 5. Provinz Jaen, 243 Q.-M. und 362466 Einw.

Jaen, 19420 Einw., maurischen Ursprungs, malerisch am Hange eines Felsbergs gelegen, mit zahlreichen Klöstern und öffentlichen Anstalten, ehemals eine reiche Handelsstadt, jetzt aber sehr herabgekommen, leidet namentlich unter dem Mangel an Eisenbahnverbindung.

Baylén, 7831 Einw., an der andalusischen Heerstraße, Knotenpunkt der Straßen nach Madrid, Granada und Sevilla und deshalb äußerst lebhaft, fabricirt Del, Weinwand, Glas, Seife u. a. — In der Nachbarschaft Bleigruben.

Binares, 10567 Einw., wohlhabendes Städtchen mit außerordentlich reichen Blei- und Kupfergruben.

Ubeda, 16040 und Boëza, 13405 Einw., sind zwei nur eine Stunde von einander entfernte Städte in sehr fruchtbarer Umgebung, beide zur Maurenzeit groß und blühend, jetzt sehr herabgekommen.

Andujar, 12605 Einw., an der andalusischen Heerstraße und dem Guadalquivir, Eisenbahnstation, wohlhabend und gewerbfleißig, fabricirt poröse Wasserkrüge und Flaschen aus Thon und versorgt mit denselben ganz Spanien; feiert auch im April eine Messe.

Alcalá la Real, 6738 Einw., an der Straße von Granada nach Cordoba.

Martos, 11666 Einw., blühendes Städtchen mit Mineralquellen.

#### 6. Provinz Córdoba, 244 Q.-M. und 358657 Einw.

Córdoba (Cordova), 35606 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, am Guadalquivir und am Fuße der hier fruchtbaren und gut angebauten Sierra Morena, war schon zur Zeit Cäsars eine wichtige Stadt, später Sitz der abendländischen Chalifen und Mittelpunkt der westarabischen Cultur und soll damals 200000 Häuser und über 1 Million Einwohner gehabt haben. Jetzt ist Córdoba eine der am meisten gesunkenen Städte Spaniens, reich an Ruinen und wie ausgestorben. Noch sind großartige Bauwerke aus der Maurenzeit, namentlich eine weltberühmte Kathedrale, vorhanden. Die einst so emsige Industrie verschwand; erst in neuester Zeit hat sich wieder ein Anlauf zur Besserung gezeigt. Jetzt fabricirt Córdoba namentlich Seiden- und Goldwaaren, Weinwand, Seife, Tuch, Hüte, Leder u. a. Namhaft ist auch die Pferdezüchtung der Umgebung.

In der Sierra Morena sind noch nennenswerth die Städtchen Tuente-Ovejuna, Belmez und Espiel, Eisenbahnstationen, in deren Nähe sich reiche Steinkohlenlager sowie Erzgänge befinden.

Montoro, 11000 Einw., im romantischen Thale des Guadalquivir, lebhaftes Städtchen mit starkem Export von Olivenöl, welches überhaupt in der Umgebung aus ganzen Wäldern von Oliven in Masse gewonnen wird.

Bujalance, 8312 Einw., wohlhabendes Städtchen in gut angebauter Gegend, treibt Wollindustrie.

Montilla, 12696 Einw., wohlhabendes Städtchen mit starker Weinproduktion, liegt in der sog. Campina, einer Gegend, welche viel Getreide, Del, Wein, Salz und Pferde erzeugt, und wo sich auch die wohlhabenden und alten Städte Aguilar, 10575 Einw., Cabra, 11012 Einw. und Baëna, 11607 Einw., befinden.

Lucena, malerisches Städtchen von 14076 Einw., in äußerst fruchtbarer Landschaft, ist berühmt wegen seiner guten Pferde.

#### 7. Provinz Sevilla, 249 Q.-R. und 473920 Einw.

Sevilla, 112139 Einw., Hauptstadt von Niederalandalusien, einer der wichtigsten Handels- und Hafenplätze Spaniens, am Guadalquivir, welcher bis hierher für Seeschiffe fahrbar ist, und an der von Madrid nach Cadix führenden Eisenbahn, in sehr fruchtbarer Landschaft zwischen Gärten gelegen, welche Südfrüchte aller Art, Wein und Del in Fülle produciren. Sevilla ist eine reiche und üppige Stadt, größtentheils gut gebaut, mit prächtigen alten und neuen Häusern, zahllosen Thürmen, einer Menge von Klöstern und Kirchen, Spitalern, Kasernen, Schulen und anderen öffentlichen Anstalten, einer prachtvollen Börse, einer kolossalen königlichen Cigarrenfabrik, welche durchschnittlich 4500 Arbeiter beschäftigt, einem großartigen Stiergefechtscircus u. s. f. Sevilla war zur Maurenzeit hochberühmt, auch später zur Zeit der spanischen Seeherrschaft wieder sehr bedeutend. Nach dem 17. Jahrhundert kam sie sehr herab, hob sich aber in den letzten Jahrzehnten wieder und ist jetzt zu einer der strebsamsten und thätigsten Städte Spaniens geworden. Die Industrie fabricirt Baumwoll-, Woll- und Seidenwaaren, Leinwand, Eisenwaaren, Maschinen, Porzellan u. a. Wichtiger ist Sevilla als Handelsplatz. Es steht in Berührung mit der See, da der Guadalquivir bis zur Stadt hinauf Seeschiffen zugänglich ist. Seit Erbauung der andalusischen Eisenbahn ist Sevilla zum Hauptstapelplatz für die reiche Produktion Niederalandalusiens an Früchten und Wein geworden. Jährlich laufen gegen 2000 Schiffe im Hafen ein und eben so viele aus, darunter 3—400 Seeschiffe, die übrigen Cabotage-Schiffe. Cadix ist bereits von Sevilla überflügelt, Malaga concurrirt noch mit ihm.

Ecija, 23508 Einw., am Jenil-Fluß und an der andalusischen Heerstraße, uralte Stadt mit Woll-, Leinen- und Seidenindustrie und vielen Oelmühlen, hat im August eine Messe. Die Stadt soll der heißeste Ort Andalusiens sein; in der That wird im Jenil-Thale Baumwolle gebaut.

Carmona, 15667 Einw., römischen Ursprungs, in olivenreicher Landschaft, fabricirt Tuch, Seide, Leder, Steingut, Hüte, Hanfgewebe u. a. und feiert eine Messe im April.

Mayrena del Alcor, 4406 Einw., Eisenbahnstation, an der andalusischen Heerstraße, berühmt wegen der Anfangs Mai dort stattfindenden großen Pferde- und Viehmärkte.

Utrera, 12441 Einw., freundliches Städtchen und Eisenbahnnotenpunkt, in sehr fruchtbarer, schön angebauter Ebene, welche auch vorzügliche Pferde erzeugt; fabricirt, Leder, Seife, Del u. a. Die Eisenbahn nach Cadix durchzieht von hier ab eine weite sumpfige Ebene, in welcher auf Anhöhen die

Stationen Las Cabezas de San Juan und Lebrija, letzteres mit 10338 Einw., liegen.

Marchena, 12208 Einw., südöstlich von Sevilla, Endpunkt einer bei Utrera abgehenden Zweigbahn, auch Knotenpunkt von Straßen, ist ein lebhaftes Städtchen in fruchtbarer Umgebung.

Osuna, 15130 Einw., an der Straße von Sevilla nach Granada, wohlhabendes Städtchen in olivenreicher Umgebung.

Moron, 12846 Einw., südöstlich von Sevilla, ebenfalls Endpunkt einer von Utrera ausgehenden Zweigbahn.

#### 8. Provinz Huelva, 194 Q.-M. und 176626 Einw.

Huelva, 8423 Einw., auf einer Halbinsel zwischen zwei Buchten am atlantischen Ocean gelegen, uralten Ursprungs (angeblich von den Phöniziern unter dem Namen Onuba gegründet), ist Hauptexportplatz für die Südfrüchte der Provinz und treibt lebhaften Küstenhandel. Der zum Hafen dienende Kanal ist gegen eine Stunde breit und tief genug, um ein vorzüglicher Ankerplatz zu sein, aber an den Eingängen versandet. Die Bevölkerung beschäftigt sich mit Espartoflechterei und Fischfang; die Umgebung producirt viel Seesalz, welches über Huelva zur Ausfuhr kommt. Eine Eisenbahn nach Sevilla ist im Werke.

Moguer und Palos sind unbedeutende Hafenplätze, ebenso San Juan del Puerto.

Hyamonte, 5969 Einw., Festung, an der Mündung des Guadiana, benutz die Flussmündung als Hafen, treibt Schiffbau mit Hilfe der an den Küsten befindlichen Pinienwälder, auch Fischfang und lebhaften Küstenhandel nach den benachbarten spanischen und portugiesischen Seeplätzen; exportirt namentlich Salz, gesalzene und eingeräucherte Sardinen.

Balverde del Camino, 5460 Einw., Hauptort eines reichen Minen-districts; in der Nähe die berühmten Kupfergruben von Rio Tinto u. a.

Aracena, 4022 Einw., in äußerst fruchtbarem Thale, freundliches und wohlhabendes Städtchen, exportirt Früchte aus der Umgebung und treibt gewinnbringenden Schleichhandel nach Portugal. In der Umgebung viele Erzgruben.

### XIV. Die Balearen und Pithyusen.

Diese Inselgruppen bilden zusammen eine spanische Provinz von 87 Quadratmeilen und 269818 Einwohnern. Die Balearen bestehen aus den größeren Inseln: Mallorca und Menorca, und den kleineren: Cabrera, Conejera und Dragonera; die Pithyusen aus den Inseln: Ibiza und Formentera.

1. Mallorca, zwischen  $39^{\circ} 58'$  und  $39^{\circ} 15'$  nördl. Breite, und zwischen  $20^{\circ} 2'$  und  $21^{\circ} 9'$  östl. Länge, ist zum Theile flach, zum Theile bergig, meist mit Steilküsten, sehr mildem Klima und fruchtbarem Boden, welcher vorzüglich angebaut wird. Wein, Del und Orangen sind wichtige Produkte; auch die Viehzucht, der Fischfang und die Seeschifffahrt bilden Haupterwerbszweige der Bevölkerung. Die Industrie ist ganz unbedeutend,

ebenso der Handel; die Verkehrsmittel im Inneren schlecht. Doch besitzt die Insel eine kleine Eisenbahn von Palma nach Inca, mittelst welcher fast der ganze Norden derselben in der Zeit von  $1\frac{1}{4}$  Stunden durchfahren werden kann. Der Exporthandel nimmt seine Richtung zumeist nach der valencianischen und catalonischen Küste; Südfrüchte und Del werden exportirt; Getreide muß eingeführt werden.

Palma, 40418 Einw., Hauptstadt der Balearen. Festung, Hafenplatz und Eisenbahn-Endpunkt, in reizender Lage an der gleichnamigen Bay, schön gebaut, mit vielen Klöstern, Palästen und einem großen Seeschiffen zugänglichen Hafen.

Außer Palma sind wichtige Plätze noch: Manacor, 10438 Einw.; — Artà, 4535 Einw.; — Inca, 4486 Einw., Eisenbahndepot; — Pollença, 7486 Einw., an der gleichnamigen Bay; — Sollér, 4547 Einwohner, die reichste Ortschaft der Insel, mit höchst ergiebigen Orangenbainen und felsungürtetem Hafen.

2. Cabrera, Conejera und Dragonera sind commercieell bedeutungslos; doch besitzt die erstgenannte Insel einen sichern Hafen und fischreiche Bayen. Sie wird von Fischern bewohnt; die beiden anderen sind unbewohnt.

3. Menorca, zwischen  $40^{\circ} 41'$  und  $39^{\circ} 47'$  nördl. Breite und zwischen  $22^{\circ} 4'$  und  $21^{\circ} 29'$  östl. Länge, ist durchaus gebirgig, mit großentheils sehr zerrissenen Felsklüften; die Oberfläche höchst uneben, arm an Bäumen und stellenweise steril. Exportirt werden Schafwolle, Käse, Honig und Gemüse; Getreide wird eingeführt. Uebrigens sind Handel und Industrie ganz unbedeutend.

Mahon, 13588 Einw., Festung und Hafenplatz an der Ostküste, englischen Städten ähnlich, mit weitem, sehr sicherem Hafen, an dessen großartigem Molo die größten Seeschiffe anlegen können, und welcher durch mehrere Forts geschützt wird. Dieser Hafen ist Station der französischen Dampfer, welche von Toulon nach Algier gehen, außerdem Zufluchtsort für französische, spanische und englische Kriegsschiffe. Eine gute Straße führt von Mahon quer durch die Insel bis zur Westküste bei Ciudadela, 5726 Einw., uraltes Städtchen mit kleinem, versumpftem Hafen.

4. Ibizja, zwischen  $39^{\circ} 8'$  und  $38^{\circ} 50'$  nördl. Br., sowie zwischen  $19^{\circ} 13'$  und  $18^{\circ} 48'$  östl. Länge, ist elliptisch von Gestalt, gebirgig und vielfach ausgebuchtet, theilweise bewaldet. Das Klima ist sehr mild. Salz und Mandeln werden exportirt. Die Bewohner sind tüchtige Seeleute und Fischer; Industrie und Handel sind ganz unbedeutend.

Ibizja, Städtchen mit 5551 Einw., an schöner Bay, mit gutem Hafen, commercieell der wichtigste Platz der Insel.

5. Formentera, 2 Leguas südlich von Ibizja, ist eine bergige Insel, commercieell bedeutungslos, ebenso wie die übrigen kleinern Eilande der Pithhusen.

## XV. Die auswärtigen Besitzungen und Colonieen Spaniens.

### 1. Die Presidios.

Dieselben sind Waffenplätze und Gefängnisse an der afrikanischen Nordküste und gehören zu denselben:

Ceuta, gegenüber von Gibraltar, 10395 Einw.; Belez de la Gomera; Alhucemas; Melilla; die drei kleinen Chafarinas-Inseln, und Tetuan, letzteres mit 14950 Einwohnern.

### 3. Die Canarischen Inseln.

Zusammen 132 Quadratmeilen und 237036 Einwohner enthaltend, im Einzelnen:

Tenerifa, 91482 Einw.; Canaria, 68302 Einw.; Palma, 31405 Einw.; Lanzarote, 15524 Einw.; Gomera, 11386 Einw.; Fuerteventura, 11325 Einw.; Hierro (Ferro), 4622 Einw.

Hauptausfuhrartikel war vordem der berühmte canarische Sect. Jetzt sind Cochenille, Orseille die wichtigsten Exportgegenstände; außerdem Südfrüchte, Del, Getreide, Soda, Schwefel und Seesalz.

### 3. Die westafrikanischen Besitzungen.

Zusammen etwa 40 Quadratmeilen; im Einzelnen: Fernando Pó; Insel Corisco; Gebiet am Cap San Juan; Isla de Mosquitos ó Elobey; Isla de Annobon.

Haupthafen ist Clarence in der Biafra-Bay; es führt Palmöl, Jams und Schiffsbauholz aus.

### 4. Die westindischen Inseln.

Cuba mit Zubehör, 2158 Quadratmeilen; Puerto Rico mit Zubehör (Jungfern-Inseln), 169 Quadratmeilen.

Ausführlich finden sich die westindischen Inseln schon im II. Band der „Geographie des Welthandels“ betrachtet. Es dürften daher hier nur folgende neuere Angaben nöthig sein: Trotz des langwierigen Aufstandes der Neger auf Cuba hat doch der Reichthum der Insel nicht wesentlich gelitten. Die Aufständischen konnten den reichsten Pflanzungen im westlichen Theile der Insel keinen Schaden zufügen. Im westlichen Theile von Cuba beträgt die jährliche Zuderproduktion 500 Mill. Kilogr., im Centrum nur 17, im östlichen Departement 35 Mill. Kilogr. Die Tabakproduktion im westlichen Departement beträgt jetzt (Buelta de Abajo) 440000 Str., im Centrum 5500, im Ostdepartement 252000 Str. — Die Kaffeeproduktion stellt sich im Westen auf 3.750000, im Centrum auf 3750, im Osten auf 5.000000 Kilogr.; die Viehzucht repräsentirt im Westdepartement einen Werth von 20 Mill. Pefetas, in den beiden anderen Departements nur je 5 Millionen. Die Ausfuhr geht demnach trotz des Aufstandes ziemlich regelmäßig vor sich. Der Handel ist stark im Steigen begriffen.

Die Zolleinnahmen von Cuba betragen:

im Jahre 1865	240	Millionen Realen
"      1872	377	"      "
"      1874	448	"      "

Am meisten hat sich der Handel mit den Vereinigten Staaten ausgedehnt.



## 5. Im ostasiatischen Archipel.

Die Philippinen mit 6244 Quadrat-Meilen (wobei jedoch Gebiete eingerechnet sind, welche in Wirklichkeit unabhängig blieben); die Marianen mit 18 Quadratmeilen und die Carolinen-Inseln mit 43 Quadrat-Meilen.

Anmerkung. Bei der vorstehenden Behandlung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse Spaniens wurde hauptsächlich zu Grunde gelegt: „Das pyrenäische Halbinselland“ von Dr. M. Willkomm, enthalten in der Neubearbeitung des Handbuchs der Geographie und Statistik von Stein & Gbrschelmann, 1862—1871. Daneben wurden noch neuere statistische Notizen, insbesondere diejenigen der officiellen spanischen Statistik benützt. Leider reichen dieselben nicht über das Jahr 1864 hinaus, da die heftigen politischen Wirren, von welchen Spanien bis vor wenigen Jahren heimgesucht war, geordnete statistische Erhebungen unmöglich machten. Für einzelne Orte liegen allerdings Berichte aus der neuesten Zeit vor; so dürften besonders Erwähnung finden die Jahresberichte der deutschen Consulats zu Malaga, Almeria, Larragona, Barcelona, Cadix etc., enthalten im preussischen Handelsarchiv, Jahrg. 1872 ff.

## Portugal.

### Lage, Grenzen, Größe und Einteilung.

Das continentale Königreich Portugal liegt zwischen 36° 58' und 42° 7' nördlicher Breite, sodann zwischen 8° 9' und 11° 14' östlicher Länge von Ferro, bildet den westlichsten Theil der pyrenäischen Halbinsel, und grenzt im Norden und Osten an Spanien, im Süden und Westen an das atlantische Meer. Es hat eine nord-südliche Längenausdehnung von 93 portugiesischen Leguas (18 = 1 Grad) und eine Breite von 40 Leguas. Der Flächeninhalt beträgt 1771, nach anderen Angaben nur 1623 geogr. Quadratmeilen. Es besteht jetzt aus folgenden Theilen:

I. Festländische Provinzen:	□ Meilen.	Bevölkerung 1871.
Minho . . . . .	132	971001
Traz os Montes . . . . .	202	865833
Beira . . . . .	435	1.294282
Estremadura . . . . .	323	839691
Alentejo . . . . .	443	331341
Algarbien . . . . .	88	188422
II. Inseln:		
Azoren . . . . .	47	258933
Madeira und Porto Santo . . . . .	15	118979

Diesu kommen noch die auswärtigen Besitzungen (vergl. unten).

### Bevölkerung.

Dieselbe betrug nach obigen Angaben im Jahre 1871 eine Gesamtzahl von 4.367882 Seelen bei einer durchschnittlichen Volksdichtigkeit von 2691 Seelen per Quadratmeile. Diese Bevölkerung ist ziemlich ungleich über das Land vertheilt; am stärksten ist die Provinz Minho, am schwächsten Alentejo bevölkert. 1732 soll die Gesamtbevölkerung blos 1.850000 betragen haben. Wie die Spanier, so sind auch die Portugiesen ein Mischlingsvolk, und zwar aus romanischen, germanischen, theilweise auch aus maurischen Elementen. Französische Einwanderung nahm starken Einfluß auf die Bildung der Nation und der Sprache.

### Bodengliederung.

Die horizontale Bodenconfiguration des Landes zeigt von der Mündung des Minho bis zu jener des Tajo gegen den atlantischen Ocean nur geringe Vorsprünge und Einbuchtungen; die Küste ist an dieser Strecke theils sandig und klippenreich, theils felsig, theils sumpfig und eigentlich bloß an den Flußmündungen zugänglich. Große Einschnitte bilden blos die Bucht des Tajo und die Bay von Setubal; charakteristische Vorsprünge sind das Cap da Roca und das Cap von St. Vincent, sodann die Halbinsel von Cejimbra zwischen den obengenannten Buchten mit dem Cap Espichel, welches seiner Klippen und Sandbänke wegen einen gefährvollen Punkt bietet. Südlich von der Bay von Setubal folgt eine flache Sandküste bis Cap Sines und erhebt sich dann wieder bis zu dem hohen felsigen Cap von St. Vincent. Von hier nach Osten zu bildet die Küste eine steile Felswand mit nur wenigen Häfen (die sogen. algarbischen Häfen).

Die verticale Bodengliederung des portugiesischen Festlandes schließt sich im Wesentlichen an diejenige von Spanien an. Aus Spanien zieht sich nemlich, und zwar als eine Fortsetzung der cantabrisch-asturischen Gebirge, die Serra de Montezinho nach Portugal und steht hier auf einem von Ost nach West sich abdachenden Berglande. Dasselbe zeigt die kleinen Hochebenen von Braganca, Chaves und Braga, daneben die schönen Hügelandschaften von Alto Douro. Südlich vom Thale des Douro zieht sich wieder ein Gebirgszug aus Spanien herüber und breitet sich zwischen dem Douro und dem Tajo als ein Bergland aus, welches den größten Theil des mittleren Portugal einnimmt, im Mittel 2000 Fuß hoch ist und von Gebirgszügen (Serra d'Estrella 7200 Fuß) überragt wird. Auch südlich vom Tajo dringen noch Ausläufer der spanischen Gebirge nach Portugal ein, ohne jedoch merkwürdige Höhen zu erreichen.

### Bewässerung.

Wie die Bodengestaltung, so ist auch die Bewässerung Portugals abhängig von derjenigen Spaniens. Die spanischen Ströme Duero, Tajo und Guadiana nehmen ihren Lauf durch portugiesisches Gebiet nach dem Ocean.

Der Minho, welcher eine Strecke weit die Nordgrenze gegen Spanien bildet, ist nur 5 Meilen oberhalb der Mündung schiffbar. Der Douro (in Spanien Duero) dagegen ist innerhalb der portugiesischen Grenze ein ansehn-

licher Fluß, zwar meistens schmal, aber tief. Am Hafen von Oporto hat er eine Breite von 900 Fuß, unmittelbar vor seiner Mündung erweitert er sich zu 3000 Fuß. Der Tejo (in Spanien Tago) wird zum eigentlichen Strome auch erst in Portugal, wird bei Villavelha schiffbar, theilt sich unterhalb Salvaterra in zwei Arme, zwischen welchen sumpfiges Marschland liegt, und ergießt sich endlich in die prächtige weite Bay von Lissabon, den schönsten Hafen Portugals, welcher durch eine kanalartige Einfahrt (Entrada do Tejo) mit dem Ocean verbunden ist. — Der Guadiana endlich, welcher, wie schon bei Spanien angeführt ward, der für die Schifffahrt am wenigsten brauchbare unter den großen Strömen Spaniens ist, wird erst bei Mertola in Portugal schiffbar; seine Mündung ist versandet und versumpft. — Von kleineren Flüssen ist in Portugal noch der Mondego, welcher aus der Serra d'Estrella kommt und unterhalb Coimbra in's Meer fällt, in seinem unteren Laufe schiffbar; ebenso der Sado, der, im algarbischen Gebirge entspringend, durch Alentejo fließt und sich breit und tief in die Bay von Setubal ergießt.

#### Landwirthschaft.

Trotz des sehr günstigen Klima's ist der Bodenanbau im Allgemeinen sehr vernachlässigt. Man darf wohl annehmen, daß nur ungefähr ein Drittheil des anbaufähigen Bodens wirklich bearbeitet wird. Im Jahre 1854 waren nur 7 pSt. der Gesamtfläche des Landes mit Getreide bebaut oder mit Wald bepflanzt, etwa 3—4 pSt. war Weinland, 4—5 pSt. mit Oelbäumen bewachsen. Mangel an guten Verkehrswegen im Inneren, ausgedehnter Besitz der todten Hand, kurze Pachtzeit sind Hauptfehler des portugiesischen Landbaues. Seit 1835 hat indessen die Zahl der selbstständigen Grundbesitzer nach Aufhebung der Mönchsklöster sehr zugenommen; auch die Wege wurden verbessert und die agrarische Gesetzgebung modernisirt, Viehhausstellungen mit Prämiiung eingeführt, ein Landeskulturath, landwirthschaftliche Schulen, Versuchsanstalten und Musterwirthschaften gegründet.

Die Betriebsarten sind verschieden, am häufigsten Weide- und Dreifelderwirthschaft; intensivere Wirthschaftsmethoden selten. Die Bewässerungsanstalten sind nicht so gut wie in Spanien. Gedüngt wird in Küstengegenden mit Seetang. Am besten ist die Landwirthschaft in Minho entwickelt, in einigen Gegenden von Beira und Estremadura und in Algarve.

Mit Getreide ist nicht der zehnte Theil der Bodenfläche bebaut. Am meisten Getreidebau findet sich in Minho, am wenigsten in Algarve und Tragoz Montes. Weizen, Gerste und Mais sind die üblichen Getreidearten; im Süden auch Reis; im Norden und in den Gebirgen Roggen und Hafer. Im Anfange des Jahrhunderts mußte fortwährend Getreide noch eingeführt werden; jetzt wird fortwährend davon exportirt, namentlich Reis, dessen Anbau zunimmt.

An Hülsenfrüchten wird ziemlich viel angebaut, doch nicht immer der Bedarf gedeckt; geordneter Anbau von Futterkräutern ist noch Ausnahme. Dagegen wird der Anbau von Gemüsen und Gartenfrüchten wenigstens in der Nähe der Städte mit Energie betrieben; Kartoffel werden in steigenden Quantitäten exportirt; ebenso Erdbeeren, die in ganzen Schiffsladungen den Douro hinabgehen; der Anbau von Runkelrüben hat auch die

Anlegung von Rübenzuckerfabriken in Estremadura, Minho und am Mondego ermöglcht.

Von Gewebepflanzen wird Flachs in Minho angebaut und Samen dazu aus Riga importirt; Hanf in Traz os Montes und Estremadura. Das oft wild wachsende Espartogras, die Fasern einer Agave und andere Pflanzenfasern werden zu Flechtwerk benützt. Der Delbaum ist überall verbreitet; doch wird ihm, wie auch der Delfabrilation, keineswegs genügende Sorgfalt zugewendet. Die Produktion betrug im Jahre 1862 359950 Hektoliter, der Export im Jahre 1865 2503 Pipen (a = 423 Liter).

Der Weinbau ist der berühmteste Zweig der portugiesischen Produktion und ist durch das ganze Land verbreitet, vorzugsweise entwickelt aber in Alto Douro, wo der eigentliche Portwein wächst, ferner in Estremadura und Algarbe. Viel zum Weinbau geeignetes Land liegt noch unbenützt; dem Weinstock selbst wie auch dem Wein beim Keltern wird nicht hinreichende Sorgfalt gewidmet. Außer dem Portwein sind die besten Sorten die sogen. Moscatels von Carcavellos und Setubal (weiß), auch St. Ives-Wein oder Rissabon-Wein genannt; ferner die Rothweine von Torres Vedras und Colares, die Weißweine von Faro und Sines u. a. Die Weinlese findet im September und Oktober statt. Die gesammte Weinproduktion belief sich vor der von 1857 bis 1862 währenden Traubenkrankheit auf jährlich etwa 4.800000 Hektoliter, ging während der genannten Jahre sehr bedeutend zurück, hob sich aber in der neuesten Zeit wieder. Der Wein spielt auch unter den Exportartikeln Portugals die Hauptrolle. Oporto ist der Hauptexportplatz. Die Weinausfuhr von Oporto betrug Pipen:

1856	41721	1860	27860	1864	35619
1857	28736	1861	26908	1865	39208
1858	16690	1862	29710		
1859	19547	1868	34905		

Hier ist der Einfluß der Traubenkrankheit auf den Export stark hervortretend. Rissabon hatte 1865 eine Ausfuhr von 11206 Pipen, so daß die beiden Haupthäfen zusammen circa 50000 Pipen exportirten, wovon 33898 Pipen allein nach Großbritannien gingen, 12318 nach Brasilien, 1574 nach den portugiesischen Besitzungen. In neuerer Zeit berechnet man den Werth der jährlichen Weinausfuhr auf ungefähr 40 Millionen Mark. Auch Branntwein wird in großen Mengen aus dem Weine bereitet; von Rosinenfabriken dagegen verläutet nichts. Man hat in Portugal mit dem Weinbaue und dem Weinhandel arge wirtschaftspolitische Mißgriffe gemacht, indem für Alto Douro und Oporto einer Gesellschaft das Monopol des Weinhandels erteilt wurde. Dieser Gesellschaft war das Recht vorbehalten, zu bestimmen, welche Weine zum Export gelangen dürften und die Weine demgemäß zu classificiren. Dabei rissen sehr bald Willkür, Unordnung und Bestechlichkeit ein; die Begleitscheine („Guias“) für die zum Export geeigneten Weine wurden käufliche Waare; mit ihrer Hilfe gelangten schlechte, fremde und gefälschte Weine als guter Portwein zur Ausfuhr. Man konnte sogar amtliche Atteste über die chemische Analyse und die Reinheit des Weines kaufen. Diese Mißbräuche haben dem Portweingeschäft großen Schaden gethan und bewirkt, daß die ausländische Nachfrage geringer geworden ist.

Südfrüchte, Obſt und andere Früchte werden dieſelben Arten producirt wie in Spanien; Südfrüchte namentlich an der Küſte und in den Flußthälern, die weiſſen in Algarve, Orangen bei Setúbal, Citronen und Coimbra; Obſt und Küſte in den Nord-Provinzen und in den Gebirgen. Kaſtanienbäume wachſen in ganzen Waldungen; im Süden auch Granatbäume, Dattelpalmen und Bananen.

Die Wälder ſind mit Ausnahme der königlichen Forſten in ſchlechtem Zuſtand. Unter den letzteren iſt bekannt der 10000 Hektaren umfaſſende „Pinhal del Rei“ (ein Kiefernwald an der Küſte von Eſtremadura, aus welchem hauptſächlich das Bauholz für die Marine gewonnen wird). In neuerer Zeit wendet man den Wäldern wieder mehr Aufmerkſamkeit zu. Außer den Wäldern der Eekiefer gibt es Eichenwälder und Kaſtanienwälder, in erſteren viele Korkeichen. Die Privatwälder ſind meiſt ſehr verwüſtet. Troßdem betrug der Korkeport im Jahre 1871 über 3 Millionen Mark.

### Thierzucht.

Die Viehzucht iſt zurückgegangen und hat ſich auch in den letzten Jahrzehnten kaum gebessert. Man berechmet die einzelnen Thiergattungen der Zahl nach wie folgt:

Pferde (1871) . . . .	79716 Stück
Rinder (1870) . . . .	520474 „
Schafe (1870) . . . .	2.706777 „
Schweine (1870) . . . .	776868 „

Im Ganzen iſt dieſer Viehſtand viel zu gering. Die Rindviehzucht iſt vorzüglich in den Nordprovinzen heimlich; aber im Ganzen ſo unbedeutend wie — mit Ausnahme Griechenlands — in keinem Lande Europa's. Schöne Arbeitsthier liefert die Minota-Race; Milchkühe die Transmontana-Race: die Ribateja-Race iſt theilweiſe wild. Die Pferdezuucht iſt, obgleich das portugieſiſche Pferd noch beſſer ſein ſoll, als das andaluſiſche, ſo vernachläſſigt, daß die Cavallerie faſt ganz mit fremden Pferden beſſen iſt. Eſel und Maulthiere werden aus Spanien eingeführt. Die Schafrucht entſpricht weder in Quantität noch in Qualität den ausgebreiteten Weidelandſchaften. Die beſſeren Beira-Schafe wandern wie die ſpaniſchen Merinos. Ziegen werden in den Gebirgsgegenden gezüchtet; Schweine überall, aber am meiſten in Alentejo, wo ſie vortreffliche Raſt finden. Seidenraupenzucht wird am meiſten in Traz os Montes getrieben; Bienenzucht in Alentejo und Eſtremadura.

Die Jagd iſt frei, jedoch unbedeutend. Wichtig iſt die Fiſcherei, da das Meer an den Küſten Portugals ungemein fiſchreich iſt. Sie liefert namentlich Sardinen und Thunfiſche aus den algarbiſchen Gewäſſern, Stodfiſche dagegen werden aus Nordeuropa importirt. Die portugieſiſche Fiſcherei iſt ſeit dem 14., 15. und 16. Jahrhundert ſtark zurückgegangen, theilweiſe in Folge ungeſchickter Regierungsmäßregeln.

### Bergbau und Hüttenweſen.

Portugal iſt an nutzbaren Mineralien faſt ſo reich als Spanien, ohne dieſelben jedoch in genügender Weiſe auszubeuten; ja es ſteht in dieſer Hinſicht faſt allen europäiſchen Ländern nach. Nur ausländiſcher Unternehmungsgeiſt

hat hier einigermaßen Bahn gebrochen. Der Bergbau ist frei und durch ein Berggesetz geregelt. Die wichtigsten Bergwerke sind die Bleigruben von Braçal, die Kupfergruben von Pallal und Aljustrel. Eisenerze und Kohlen wurden bis in die neuere Zeit herauf wenig ausgebeutet. Dagegen sind die Salinen wichtig, fast sämmtlich sog. „Marinhas“, d. h. Anlagen zur Gewinnung von Seesalz aus Gruben an der Meeresküste. Das Salz aus den Marinhas von Sado, welches über Setúbal unter dem Namen Salz von St. Yves in den Welthandel kommt, gilt für das beste Seesalz in Europa. Die Gesamtproduktion ist von Jahr zu Jahr ungemein schwankend; das Salz kein Regal.

### Industrie.

Die Industrie Portugals ist etwas mehr vorangeschritten, als die Rohproduktion. Die Regierungen der letzten Jahrzehnte bemühten sich eifrig, die industrielle Thätigkeit des Landes zu fördern, theils durch Ermäßigung der Zölle, theils durch Verzicht auf ältere gewerbepolizeiliche Einrichtungen, theils durch Errichtung technischer Lehranstalten zu Lissabon und Oporto, durch Veranstaltung von Industrieausstellungen u. In der That hat die portugiesische Industrie bei Gelegenheit verschiedener Weltausstellungen erfreuliche Fortschritte gezeigt. Ihre Hauptstätt sind Lissabon und Oporto; ihre Hauptprodukte Wollen-, Seiden- und Baumwollwaaren. Die portugiesischen Arbeiter sind nicht ohne Geschick, namentlich in der Nachahmung. Neben den oben genannten Branchen sind erwähnenswerth: die Fabrication von Gold- und Silberwaaren, von Guß- und Schmiedeisenwaaren, Blechwaaren, Messerwaaren, Thon- und Steingutwaaren, Lichtern und Seife, Gemischen Produkten, Papier, Glas, Hüten, Seilerwaaren und Segeltuch. Auch der Schiffbau hat sich in den letzten Jahrzehnten wesentlich gehoben und werden die neueren portugiesischen Schiffe als elegant, dauerhaft und schnellsegelnd gerühmt. Von einzelnen anderen Industriezweigen verdienen noch Erwähnung: die Rübenzuckerfabriken in Minho, die Porzellanfabrik zu Vista Alegre, die Fischguano-fabrik zu Trafaria.

Tabak und Schießpulver sind Staatsmonopol. Für die Tabakfabrication besteht ein großes königliches Etablissement zu Lissabon.

In Portugal besteht Gewerbefreiheit und Patentschutz; auch haben sich in neuer Zeit eine Menge industrieller Associationen gebildet.

### Handel.

Für den inneren Handel sind Hauptplätze: Braga, Guimaraes, Coimbra, Covilhao, Leiria, Santarem, Abrantes, Braganca, Elvas und Portalegre; bezüglich der Gegenstände und Richtungen des inneren Handels fehlen alle Anhaltspunkte. Außer dem Douro und dem Tejo, sowie den wenigen Eisenbahnlilien Portugals fehlt es ihm an entsprechenden Verkehrsmitteln.

Der auswärtige Handel war bekanntlich ehemals ein großartiger Welt-handel, ist jedoch bis in das gegenwärtige Jahrhundert herein fortwährend gesunken und steht erst seit etwa zwanzig Jahren wieder im Begriffe, frischer aufzublühen. Doch ist die Einfuhr immer noch viel bedeutender als die Ausfuhr. Die Ziffern beider stellen sich in Milreis (à 4 Mark 66 Pfg.) wie folgt:



Jahr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Jahr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
1842	9.826024	6.580584	1865	24.822534	22.131508
1843	12.314512	6.948416	1866	26.526639	19.189640
1848	10.805767	8.543539	1867	26.410000	17.290000
1851	13.749231	8.228470	1868	24.820000	18.040000
1854	18.201903	14.164038	1869	22.590000	17.810000
1856	20.454809	16.299035	1870	25.340000	20.290000
1861	26.634919	14.383186			

Nach diesen Ziffern sind Einfuhr und Ausfuhr längere Zeit hindurch nicht besser geworden und zeigt sich bloß von den Jahren 1851—1865 wirkliche Besserung.

Unter den Gegenständen der Einfuhr sind die wichtigsten: Baumwolle (im Jahre 1872 wurden für 42 Millionen Mark Spinnstoffe und Gewebe eingeführt), Metalle (1872 für 16 Mill. Mark), ferner Colonialwaaren, getrocknete und andere Fische, thierische Rohstoffe, Chemikalien und Medicamente, Holz, Webwaaren, rohe Wolle und Seide, Getreide, Mehlwaaren, Mineralien.

Unter den Ausfuhrartikeln stehen obenan: Weine, Süßfrüchte und Obst, Mehlwaaren und Mineralien. Die Ausfuhr an Getränken namentlich soll 1872 41 Millionen Mark, die an Sämereien und Früchten 16 Millionen Mark betragen haben. Für 1870 stellte sich der ganze Weinerport auf 48 Millionen Francs, und zwar Madeira für 1,8 Mill., Portwein für 40 Mill., andere Sorten für 5,9 Mill. Fr. Auch an Viehprodukten werden ansehnliche Werthe exportirt, so im Jahre 1870: 82712 Pferde, 29905 Ziegen, 82712 Hammel, 33569 Schweine, 30899 Ochsen und 900 Maulthiere, und zwar größtentheils nach England. Auch der bedeutende Salzexport aus Setuval verdient besondere Erwähnung.

Was die Richtung des portugiesischen Handels betrifft, so dominirt in Bezug auf Import wie auf Export Großbritannien dergestalt, daß eine Betrachtung des gesammten auswärtigen Handels von Portugal fast aufgeht in der Betrachtung des portugiesisch-englischen Handels. Im Import wie im Export nimmt Großbritannien ungefähr die Hälfte des ganzen portugiesischen Handels in Anspruch. Es möge daher gestattet sein, auf jene Ziffern zu verweisen, die früher bei Großbritannien angegeben wurden. Nach denselben wurden 1873 aus Portugal nach England geführt: für 1.358000 Pfund Sterl. Wein, 544000 Pfd. St. Metallkies, 403000 Pfd. St. Rindvieh, 373000 Pfd. St. Quecksilber, 271000 Pfd. St. Korkholz; dagegen kamen aus Großbritannien für: 1.060000 Pfund Sterl. Baumwollwaaren, 351000 Pfd. St. Eisen, 247000 Pfd. St. Telegraphenmaterial, 209000 Pfd. St. Kohlen.

Dem britisch-portugiesischen Handel zunächst folgt jener nach Brasilien, was sich bei dem wirthschaftlichen Zusammenhange, der mit dieser ehemaligen Besizung immerhin noch besteht, leicht begreift.

In seinem Handel nach Frankreich exportirt Portugal vorzugsweise Getreide, frische und eingemachte Früchte und Delsaat und importirt von dorthier Wollwaaren, Seidenwaaren, Papier und Bücher, Metallwaaren.

Unter den übrigen Ländern, mit welchen Portugal in lebhafterer Handelsverbindung steht, dürften noch genannt werden: die Vereinigten Staaten, Spanien und Rußland.

### Handelspolitik, Handelsrecht u.

Zur Beförderung des Handels hat man Börsen, Handelskammern (zu Lissabon, Oporto, Vianna, Figueira und Setubal), Handelsschulen und Handelsgerichte eingeführt.

Jahrmärkte und Messen werden an vielen Orten gehalten; die besuchteste Messe ist die im September zu Vizeu stattfindende, mit frequentem Viehmarkt verbunden.

Consulate Portugals bestehen in großer Zahl; doch sind die Consuln meist unbesoldete eingeborene Kaufleute der betreffenden Länder. Die Consuln der auswärtigen Mächte haben ihren Sitz zumeist in Lissabon und Oporto. Mit allen wichtigeren Handelsstaaten sind Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen.

Portugal besitzt in dem *Codigo commercial Portuguez* vom 18. September 1833 ein berühmtes Handelsgesetzbuch, unübertroffen an Vollständigkeit und Schärfe. Der dritte Artikel desselben setzt alle Gesetze, Gebräuche und Gewohnheiten, welche dem Buchstaben und dem Geist des Gesetzbuches entgegen sind, außer Kraft. Das Gesetzbuch enthält 1860 Artikel in zwei Theilen. Theil I.: Vom Landhandel. I. Buch: Von den Handelspersonen. II. Buch: Von den Handelsverbindlichkeiten (Natur, Entstehung und Wirkung der Obligationen; kaufmännische Darlehen; kaufmännische Zinsen; kaufmännischer Leihvertrag; kaufmännisches Depositum; kaufmännisches Faustpfand; Wechsel und Anweisungen u.; Kreditbriefe; Handelskauf und Verkauf; Handels-tausch; Handelsmiethen; Handelsgesellschaften; Mandat, Commission und Confignation; Bürgschaft; Erlöschung und Aufhebung der Handelsverbindlichkeiten). III. Buch: Von den Handelsklagen, der Organisation der Handelsgerichte und den Fallimenten. Theil II. Einziges Buch: Vom Seehandel.

Was das Zollwesen betrifft, so gilt der portugiesische Zolltarif für das portugiesische Festland, für die Azoren und die umliegenden Inseln. Die Zölle sind meistens hoch und in Folge dessen der Schmuggelhandel mit Spanien (über Elvas) sehr lebhaft.

### Straßen und Eisenbahnen.

Mit binnenländischen Verkehrsmitteln ist es in Portugal noch sehr schlecht bestellt. Bis zum Jahre 1845 gab es fast gar keine Landstraßen; selbst 1845 bloß Bruchstücke. Seitdem ist manches für den Straßenbau geschehen; doch bestanden 1865 erst 2190 Kilometer Straßen.

Auch die portugiesischen Eisenbahnen sind noch sehr in den Anfängen, bestehen bloß aus wenigen Hauptlinien mit einigen kurzen Zweigbahnen und füllen keineswegs das ganze Land aus, indem sie bloß dem Centrum und der Westküste angehören, während der Norden und der Süden noch sehr stiefmütterlich behandelt sind. Die wichtigste Bahn Portugals läuft von Lissabon über Santarem nach Entrocaminente, 106 Kilometer nordöstlich von Lissabon, und theilt sich da in zwei Hauptäste. Der eine (Ostbahn), südöstlich abbiegend, überschreitet den Tejo und erreicht die spanische Grenze bei Badajoz, wo er Verbindung mit den Spanischen Bahnen hat. Die ganze Strecke Lissabon-Badajoz beträgt 281 Kilometer. — Der andere Hauptast wendet sich von

Entrocamente direkt nach Norden (Nordbahn) über Coimbra nach Villanova de Gaya (am linken Ufer des Douro, gegenüber Oporto). Die ganze Strecke Lissabon-Oporto beträgt 332 Kilometer. — Von Oporto aus gehen mehrere kurze Bahnen nach Norden und Osten, nämlich: die Minho-Bahn von Oporto nach Braga, 54 Kilom.; die Bahn von Oporto nach Povoa de Varzim, 15 Kilom.; die Douro-Bahn, von welcher aber nur die Strecke Oporto-Penasiefel, 38 Kilom. lang, vollendet ist. Von Lissabon ausgehend sind noch zu nennen: die Bahn nach Cintra, 17 Kilom., und die noch im Bau begriffene Bahn nach Torres Vedras, beide nach dem System Larmanjat erbaut.

Durch die Bay von Lissabon getrennt von den genannten Linien beginnt bei Barreiro, Lissabon gegenüber und von diesem durch einstündige Dampfsbootfahrt zu erreichen, die Südostrbahn und läuft über Pinhal Nova nach Evora, 116 Kilom. von Lissabon. Diese Bahn sendet mehrere Zweigbahnen aus: eine (Südbahn) von Pinhal südlich nach Setubal, 13 Kilom., eine andere östlich von Evora nach Extremoz, 52 Kilom., und eine südlich nach Beja, 64 Kilom., welche an ihrem Ende wieder in zwei kurze Aeste, Beja-Quintos und Beja-Casével, sich gabelt.

Am Schlusse des Jahres 1875 waren in Portugal im Ganzen 954 Kilometer Staatsbahnen im Betrieb und 79 Kilom. Privat-Industriebahnen; 141 Kilom. sind zur Zeit im Bau begriffen. Die Anlagelosten der Portugiesischen Bahnen einschließlich des Ankaufspreises der Südostrbahn betragen 1869 171600 Mark pro Kilometer. Das Anlagekapital wurde im Jahre 1874 mit 4, pCt. verzinst, ergibt also eine ganz gute Rente. 1873 hatte dieselbe sogar 5, pCt. betragen. Die Betriebskosten verschlangen im Jahre 1874 40, pCt. der Einnahme.

Das Betriebsmaterial bestand 1871 nur aus 51 Locomotiven, 194 Personenwagen und 942 Lastwagen bei 502 Kilom. Bahnlänge.

### Schifffahrt.

Die Binnenschifffahrt benützt den Tejo und den Douro. Auf ersterem fahren nicht allein zahlreiche Barken zwischen Villa Velha und Villafranca, wo die Seeschifffahrt beginnt, sondern auch viele mit Holz, Rinde, Kork, Kohlen zc. beladene Flöße; auf dem Douro gehen theils die Weine von Alto Douro thalab nach Oporto, theils Getreide und Hülsenfrüchte aus Spanien. Der Sado wird zwischen Alcaer do Sal und Setubal zum Transport der Bodenprodukte und des Salzes von Alentejo nach Setubal benützt. Der Guadiana wird nur sehr wenig benützt. Schiffbar sind auch: der Lima, 70 Kilom., der Mondego, 60 Kilom., der Odivera, 20 Kilom., der Portimao, 25 Kilom., endlich auf ganz kurze Strecken auch der Minho, Cavado, Vouga. Zwischen Ovar und Aveiro werden Strandlagunen befahren.

Die meisten dieser Wasserstraßen könnten durch Kanalisierung der Schifffahrt zugänglicher gemacht werden; doch ist in dieser Richtung noch wenig geschehen. Zur Ausführung kamen nur drei vom Tejo auslaufende Schifffahrts- und Bewässerungskanäle: der Azambujo-Kanal am rechten Tejo-Ufer, 5 Leguas; der Alpiaga-Kanal am linken Tejo-Ufer, 6 Leguas, und der Kanal von Rio Major zwischen Arripiado und Santarem, 5 Leguas. Andere Kanäle sind

theils projektirt, theils schon in Angriff genommen, insbesondere zur Regulirung des Tejo, Guadiana, Douro und Mondego.

Die Seeschifffahrt ist nur mehr der Schatten von ehemals; Jahrhunderte des Verfalls sind den Tagen gefolgt, wo die Flagge Heinrich des Seefahrers in den entlegensten Meeren wehte. Die portugiesische Handelsflotte zählte 1864 noch 582 Schiffe von etwa 82400 Tonnen. Dieß ist aber eine der geringsten Angaben; andere greifen weit höher, indem sie die kleineren Küstenfahrzeuge hinzurechnen. 1875 soll die Flotte nur mehr aus 410 Segelschiffen von 92808 britischen Tonnen und aus 23 Dampfern von 18452 britischen Tonnen bestanden haben.

Die Schifffahrtsbewegung stellte sich 1872 wie folgt: Es sind im auswärtigen und im Küstenverkehr zusammen 10867 Schiffe mit 833215 Tonnen eingelaufen und 11118 Schiffe mit 906360 Tonnen ausgelaufen. Diese Zahlen zeigen nur eine geringe Besserung seit zwanzig Jahren. Unter den Flaggen ist die britische weit stärker vertreten, als die portugiesische selbst, letzterer zunächst folgt die spanische, dann die norwegisch-schwedische, jene der Vereinigten Staaten u. s. f.

Die wichtigsten Häfen sollen unten angegeben werden. Die Rhederei ist am lebhaftesten in Lissabon und Oporto; dann folgt Setubal. Hierzu kommen noch 16 kleinere Hafenplätze an der West- und Südküste; die Mehrzahl derselben aber ist verlandet und unbrauchbar, sogar die Mündungen des Tejo und Douro, welche nur mit kundigen Lootsen befahren werden können. Erst in neuerer Zeit hat man begonnen, die Häfen zu verbessern, Leuchttürme zu bauen zc.

Dampferlinien, welche von portugiesischen Häfen ausgehen oder in denselben anlanden, bestehen eine ganze Reihe. Von Lissabon nach Rio Janeiro, Monte Video und Buenos Ayres fahren die Dampfer der französischen Messageries Maritimes; ebendahin auch die Boote der Compagnie Française de Navigation à Vapeur; nach Para, Ceara, Maranhon, Balparaiso, Buenos Ayres und Monte Video die Liverpool and North Brazilian Mail Steamer; auch die Pacific Steam Navigation Company, welche die südamerikanischen Häfen befährt, landet unterwegs in Lissabon; auch die Royal Mail Steam Packet Company. Kürzere Linien führen nach Cadix, Gibraltar, Malaga und Havre (Ligne Peninsulaire), nach London, Liverpool, Bordeaux zc.). Auch die südamerikanischen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, von Bremen ausgehend, landen in Lissabon. Besondere Linien führen nach Antwerpen und Amsterdam. Von Cherbourg über Lissabon nach Südamerika fährt endlich noch die Brazilian and River Plate Steam Company und, ebenfalls über Lissabon, die Hamburg-Südamerikanische Dampf-Schifffahrtsgesellschaft.

#### Posten und Telegraphen.

Das Postwesen befand sich bis 1852 in einem höchst unvollkommenen Zustande. Im genannten Jahre wurde es zwar reorganisiert, blieb aber immer noch mangelhaft.

Im Jahre 1870 bestanden 596 Postbureau. Mit Madrid und den portugiesischen Distrikthauptstädten findet aber doch schon lange eine tägliche

Postbeförderung statt. Ueber die Frequenz der Brieffpost sind Ziffern nicht zu erhalten; doch scheint die Zahl der jährlich beförderten Briefe die Summe von 2 Millionen nur wenig zu übersteigen. Die überseeische Correspondenz besorgen englische Dampfer.

Im Telegraphenwesen hat man an Stelle eines lange bestandenen optischen Telegraphen seit 1855 den elektrischen eingeführt. Das Telegraphennetz umfaßte im Jahre 1873 122 Stationen mit 3158 Kilom. Telegraphenlinien und 6344 Kilom. Drahtlänge, bei einer Depeeschenzahl von 247674. Der Betrieb ergab bis in die neuere Zeit herauf höchst ungünstige Resultate.

### Credit und Banken.

In Portugal bestehen zur Zeit 24 Banken; die bedeutendste darunter ist die „Portugiesische Bank“ zu Lissabon (Banco national de Portugal), 1822 gegründet und 1846 reorganisiert. Das Kapital zerfällt in 16000 Aktien zu je 500 Milreis. Sie emittirt Noten, macht Giro-, Escompte-, Leih- und Depositengeschäfte. In Oporto sind der „Banco comercial“ und der „Banco mercantil“ zu erwähnen. Ferner der Lissaboner „Crédit mobilier“ aus dem Jahre 1858; endlich mehrere Versicherungs-gesellschaften zc.

### Geld, Maaß und Gewicht.

Der Milreis = 4 Mart 66 Pfg. ist die für größere Rechnungen übliche Geldsorte. Er enthält 1000 Reis. Reis ist der Plural von Real; den Real selbst gibt es nicht; sondern die kleinste wirkliche Münze ist das Fünf-Reis-Stück. Außer diesem werden in Kupfer geprägt: Zehn- und Zwanzig-Reis-Stücke; in Silber: der halbe Testao (50 Reis), der Drei-Vintem (60 Reis), der Testao (100 Reis), der Sechsz- und Zwölf-Vintem (120 und 240 Reis); der Cruzado novo (480 Reis), die halbe Krone (500 Reis), die Krone (1000 Reis). An Goldmünzen existiren welche zu 2500, 4000, 5000, 8000, 16000 und 30000 Reis. Eine Million Reis heißt Conto de Reis oder schlechtweg Conto. An Papier circuliren die Noten der Portugiesischen Bank; an fremdem Gelde spanische, englische, französische, nordamerikanische, brasilianische und mexikanische Gold- und Silbermünzen.

In Bezug auf Maaß und Gewicht wurde, um der früheren Mannigfaltigkeit und Unordnung ein Ende zu machen, 1852 das metrische System eingeführt, dürfte sich aber im Volke noch immer nicht ganz eingebürgert haben. Von älteren Längenmaaßen sind nennenswerth: der Palmo de craveiro = 22 Centimeter; die Pé (Fuß) = 33 Centimeter; die Milha (Meile) = 2065,6 Meter. Die Geira (Morgen) = 58 1/2 Ar. Getreidemaß ist der Moio = 15 Fangas; die Fanga = 15,3 Liter. Flüssigkeitsmaaß der Almud = 16,7 Liter. Weinmaaß die Pipa zu 25 oder 26 Almudas.

### Finanzen und sociale Verhältnisse zc.

Die portugiesischen Finanzen befinden sich, ebenso wie die spanischen, in Unordnung; seit 1820 ist das Deficit chronisch geworden, die Staatsschuld fortwährend gewachsen, so daß sie 1872 die Höhe von 354 Millionen Milreis

erreichte; 1852 wurden die Zinsen der Staatsschuld zwangsweise reducirt. In neuerer Zeit mißlangen mehrere Anlehen. Seit 1861 fing man an, die Kirchengüter in Beschlag zu nehmen und zu veräußern. Dieß scheint einigen Erfolg gehabt zu haben. Das Budget für 1873/74 weist 23.163564 Milreis Einnahmen und 23.907006 Milreis Ausgaben auf.

Die Kriegsflotte zählte 1873 29 armirte Schiffe, nämlich 1 Linien-schiff, 1 Fregatte, 8 Corvetten und mehrere kleinere Fahrzeuge mit zusammen 288 Geschützen und 3100 Mann.

Im Ganzen leidet Portugal an denselben volkswirthschaftlichen Fehlern wie Spanien. Nachwirkungen der im Mittelalter herrschenden Uebermacht von Adel und Geistlichkeit und des ausgedehnten Besizes der todten Hand; gedrückte Lage des Bauernstandes, der meistens bloß im Pachte sitzt und große Lasten zu tragen hat, dabei auch äußerst ungebildet ist; Abwesenheit eines ausgedehnten Bürgerstandes, da die Bürger zwar wohlhabend, aber verhältnißmäßig sehr gering an Zahl und überdieß zum großen Theile Ausländer (Briten, Deutsche und Franzosen) sind: das sind die wichtigsten socialen Gebrechen des Landes und Volkes. Seit nach dem Zeitalter der großen Entdeckungen und Eroberungen Philipp II. von Spanien sich Portugals bemächtigte, um das Land in höchst despotischer Weise auszusaugen, besteht ein tiefgewurzelter Nationalhaß gegen die Spanier; auch nachher brachten eine französische Invasion, abwechselnde Despotieen, Revolutionen und Bürgerkriege dem Nationalwohlstand schwere Schläge bei, so daß das Land erst seit 1848 sich wieder eigentlicher Ruhe erfreut. Seit dieser Zeit aber wird Portugal liberal und im Geiste des entschiedenen Fortschrittes regiert; allenthalben, namentlich auf dem Gebiete der Schulbildung und des Verkehrswesens, sind schon bedeutende Anstrengungen gemacht worden, so daß das von der Natur so prächtig ausgestattete Land ebenso wie Spanien, politische Ruhe vorausgesetzt, einer schönen Zukunft entgegensehen kann. Im commerciellen Leben ist der englische Einfluß sehr bedeutend, während mit den Spaniern noch immer, im Charakter wie in den Sitten, wenig Gemeinschaft besteht.

## Die Provinzen und Städte.

### I. Estremadura.

323 Q.-M. und 839691 Einw. enthaltend. Diese Provinz, bestehend aus den Distrikten Lissabon, Santarem und Leiria, bildet das Centrum von Portugal, grenzt an Beira, Alentejo und den Ocean und wird vom Tejo bewässert. Der Boden ist theils ein außerordentlich fruchtbares, aber keineswegs überall angebautes Flachland, theils Gebirge. An den Küsten und in der Sierra de Cintra finden sich schöne Waldungen, an mehreren Orten auch Ergänge und Salinen. Die Provinz enthält unter allen Theilen Portugals die besten Verkehrsmittel.

Lissabon (Lisboa), 224063 Einw. (1864), Haupt- und Residenzstadt Mittelpunkt des politischen, geistigen und commerciellen Lebens, reich und glänzend, einer der wichtigsten europäischen Handelsplätze, liegt unter 38° 42' nördl. Breite und 8° 31' östl. Länge am nördlichen Ufer der vom Tejo ge-



bildeten Bay von Lissabon, in einer ihrer landschaftlichen Schönheit wegen berühmten und stark bevölkerten Gegend. Lissabon besteht aus den vier Stadttheilen Alfama, Rocio, Bairro alto und Alcantara, die mit der Vorstadt Belem und anderen benachbarten Orten jedoch zusammenhängen. Die Stadt hat über 2½ Meilen Umfang, über 43000 Häuser, 7—800 Gassen, viele große und kleine Plätze, ungewöhnlich zahlreiche Kirchen, Kapellen und Klöster, Spitäler, Kasernen, Theater und andere öffentliche Bauwerke, glänzende Kaufläden und Cafe's, namentlich in der Straße Chiado; Unterrichts- und Wohlthätigkeitsanstalten aller Art. Die früher berühmte Unsicherheit der Straßen hat jetzt aufgehört; aber immer noch beherbergt Lissabon ein zahlreiches und gefährliches Proletariat, bestehend nicht allein aus dem einheimischen Gefindel, sondern auch aus internationalen Vagabunden und Strolchen aller Art. Dabei herrscht in manchen Stadttheilen arge Unreinlichkeit, gewiß mit eine Ursache der todbringenden Epidemien, welche öfter in Lissabon wüthen. Für den städtischen Verkehr dienen zwei- und vierräderige Miethwagen mit festen Tagen, Omnibus und an der Bay zahlreiche Dampf-, Ruder- und Segelboote. Seine Lebensmittelfuhr erhält Lissabon theils durch die Tejo-Schiffahrt, theils durch die Eisenbahnen nach Cintra, Santarem zc. Auf der Praca de Figueira findet der lebhafteste Markt für Victualien und Blumen statt.

Die Industrie arbeitet lebhaft in Lissabon, vorzugsweise in Gold- und Silberwaaren, Spinnerei und Weberei. Außerdem sind auch Eisengießerei und Maschinenfabrikation, Zuckerraffinerie, Gemische Industrie, die Fabrikation von musikalischen Instrumenten, Papier, Steingut, Seife, Asphalt, Lichtern, Messerwaaren zc. vertreten.

Wichtiger als die Industrie ist der Handel von Lissabon. Seine commercielle Blüthe verdankt Lissabon zunächst seiner vorzüglichen Weltlage, den früheren glänzenden Erfolgen der Portugiesen auf dem Gebiete der Entdeckungen und in neuerer Zeit wieder dem lebhaften Contact mit dem britischen Handel. Einfuhr- und Ausfuhrwerthe sind zwar schwankend; im Allgemeinen jedoch steigen sie. Nächst Großbritannien unterhält Brasilien den lebhaftesten Verkehr mit Lissabon, während Spanien in auffallender Weise zurückbleibt. 1872 sind in den Hafen von Lissabon — ohne die Küstenfahrer zu rechnen — 2845 Schiffe mit 426611 Tonnen eingelaufen, 2830 Schiffe mit 384857 Tonnen verließen denselben. Der Hafen ist Schiffen aller Größen zugänglich; die Einfahrt aber einer Barre wegen etwas gefährlich. Diese Einfahrt ist durch zwei Forts vertheidigt. Die von Lissabon ausgehenden Dampferlinien wurden schon oben erwähnt. Hauptgegenstände des Exports sind Wein, Essig, Del und dergl. Bedeutend sind die Lissaboner Wechselgeschäfte, meistens von deutschen und englischen Häusern betrieben; nennenswerth auch die Börse, die schon erwähnten Banken, verschiedene Handels- und Asscuranz-Gesellschaften. Lissabon ist der westlichste Knotenpunkt des europäischen Eisenbahnnetzes (s. o.) und als solcher schon von hoher Verkehrsbedeutung.

In den wunderbar reizenden Umgebungen Lissabons sind noch folgende kleine Ortschaften zu erwähnen:

Das Fischerdorf Deiras; das durch seinen Weinbau berühmte Carcavellos; der kleine Hafenplatz Casones; die eleganten Orte Bemfica, Bellas und Campo Grande; die großen Weinlager von Sacavem; der

Seeplatz Aldea Gallego; das Dorf Barreiro als Ausgangspunkt der nach Süden führenden Bahnen; der kleine Hafenplatz Almada; das Fischerdorf Trafaria; das berühmte romantische Cintra, Eisenbahn-Endpunkt; das schöne Colares, reich an Wein, Obst und Südfrüchten; das Städtchen Mafra mit seinem colossalen Kloster; das weinreiche Triceira; das industrielle Alhandra u. a.

Setubal (von den Engländern St. Yves genannt), 29 Kilom. südlich von Lissabon, mit 13134 Einw., neben Lissabon und Oporto der wichtigste Hafen Portugals, Endpunkt einer Zweigbahn, an der gleichnamigen, durch die Mündung des Sado gebildeten Bay, gut gebaut und wohlhabend; ist namentlich seines Salzhandels wegen wichtig: auch Wein wird exportirt.

Unter den Nachbarorten sind zu nennen: Azeitao, mit Baumwollfabriken; — Ceimbra, Fischerstädtchen, mit Seehafen; — Alcozer do Sal, Städtchen, am schiffbaren Sado, handelt mit Salz und Espartogeflechten.

Santarem, mit etwa 9000 Einw., Eisenbahnstation und Handelsplatz, 79 Kilom. nordöstlich von Lissabon, mit Hafen am Tejo, in sehr fruchtbarer Umgebung, treibt lebhaften Handel mit Getreide, Del und Früchten.

Im Distrikt von Santarem liegen noch; Rio Major, durch einen Kanal mit dem Tejo verbunden, hat starke Salzproduktion; — Azambuja, am gleichnamigen Kanal, der nahebei in den Tejo mündet; — Collegao, mit lebhaftem Weinbau und einer im November stattfindenden Messe; — Tromar, mit Baumwoll- und Seidenspinnerei; — Torres Novas, mit Baumwollwebereien; — Pedrogao grande, mit Eisenhütte; — Abrantes, wo der Tejo schiffbar wird, mit lebhaftem Früchten-, Del- und Getreidehandel nach Lissabon.

Leiria, altes, herabgekommenes Städtchen, 116 Kilom. nordöstlich von Lissabon, an der Straße nach Coimbra; ehemals eine blühende Stadt mit besuchtem Jahrmarkt im März.

Im Distrikte von Leiria liegt noch: Marinha grande mit großartiger Glasfabrik, welche den größten Theil von Portugal und dessen Colonien mit Glaswaaren versorgt.

## II. Beira.

435 Q.-M. und 1.294282 Einw. enthaltend, besteht die Provinz aus den Distrikten von Aveiro, Coimbra, Viseu, Guarda, Castello Branco; grenzt im Norden an den Douro, im Westen an die See, im Osten an Spanien, im Süden an Estremadura und Alemtejo, hat im Westen an der Küste, sowie im Osten flachen Boden, im Norden Gebirge. Fruchtbar sind nur die Thäler; das Gebirge erzeuht. Die Bodenkultur liefert Getreide, Wein, Del, Gartenfrüchte aller Art; daneben sind Viehzucht und Fischfang Haupterwerbszweige. Die Schafzucht war ehemals weit blühender. Industrie und Handel sind nicht von Bedeutung. Die wichtigsten Plätze sind:

Coimbra, uralte Stadt mit berühmter Universität, zählt etwa 16000 Einwohner, Eisenbahnstation, am Mondego, in höchst malerischer Lage und fruchtbarer Umgebung; treibt lebhaften Binnenhandel. Die Industrie ist bedeutungslos.

Im gleichnamigen Distrikte noch: **Figueira da Foz**, an der Mündung des Mondego, mit gutem, aber schwer zugänglichem Hafen, wohlhabendes Städtchen, handelt mit Wein, Del, Orangen, hauptsächlich aber mit dem auf der benachbarten Insel Murraceira gewonnenen Salz; — **Votao**, mit Baumwollwebereien; — **Louzao**, mit Papierfabrikation u. a.

**Castello Branco**, altes Städtchen mit 6760 Einw., in dünnbevölkertem verkehrslösem Haidebistritz.

In diesem Distrikt befinden sich außerdem keine nennenstwerthen Orte.

**Guarda**, Städtchen von 4000 Einw., Hauptort des gleichnamigen Distrikts, hoch gelegen, ohne Verkehr.

Im Distrikte noch: **Covilhao**, wohlhabendes Städtchen von 6000 Einwohnern, mit bedeutenden Tuch- und Wollmanufakturen, Färbereien und Walkereien und zwei sehr frequenten Messen am Palmsonntag und im Juni; — **Manteigas**, mit Tuch- und Flanellfabriken und lebhaftem Milch- und Butterhandel; — **Almeida**, wichtige Grenzfestung gegen Spanien, mit Monatsmärkten, welche von Spaniern und Portugiesen stark besucht sind.

**Vizeu**, sehr alte Stadt von 9000 Einw., Hauptort des gleichnamigen Distrikts, in volkreicher und gut angebauter Berg- und Hügellandschaft, wohlhabend und lebhaft, mit frequenter Septembermesse.

Im Distrikt liegen noch: **Lamego**, Städtchen von 9000 Einw., in fruchtbarer Gegend, mit großem Markt im März; — **Mondim**, südlich vom vorigen, mit ausgedehnter Seidenraupenzucht; — endlich die Orte des portugiesischen Weindistrikts **Alto Douro**: **San Martino**, **Lavora**, **Valenca do Douro**, **Castanheiro**, **Ervadoce**.

**Aveiro**, Städtchen mit etwa 4000 Einwohnern, an der Mündung des Vouga, 35 Kilom. nordwestlich von Coimbra, lebhafter Handels- und Hafensplatz, exportirt bedeutende Massen von in der Nähe aus einem Strandsee gewonnenem Seesalz, außerdem Del, Wein und Orangen, und betreibt den Sardinenfang im Großen. Eisenbahnstation.

Im gleichnamigen Distrikt liegen: **Ilhavo**, wohlhabendes und lebhaftes Städtchen von über 6000 Einw., in der Nähe der großen Glas- und Porzellanfabrik von **Vista Alegre**; — **Miro**, Hafensplatz, südwestlich von Aveiro; — **Ovar**, wohlhabendes Küstenstädtchen von etwa 10000 Einw., treibt Fischfang und Küstenhandel nach Aveiro und Oporto. Zwischen Ovar und Aveiro besteht regelmäßiger Dampferverkehr.

### III. Entre Douro e Minho (schlechtweg Minho).

132 Q.-M. und 971001 Einw. Diese kleine, im Nordwesten von Portugal gelegene Provinz besteht aus den Distrikten **Vianna**, **Braga** und **Porto**; grenzt an die See, an **Beira**, **Traz os Montes** und an **Spanien**; ist im Allgemeinen gebirgig, aber sehr reich an Naturschönheiten, vortrefflich bewässert, von mildem, feuchtem Klima, stark bevölkert und mit größtem Fleiße angebaut. In den Gebirgen findet sich viel Laubwaldung, in den Thälern fette Wiesen; Getreide, Obst, Wein, selbst Südfrüchte gedeihen vortrefflich; die Wohnsitze der Bauern sind sehr zahlreich, sauber und von Gärten und Wein umgeben.

Die Provinz ist wohl eine der gesegnetsten Landschaften Europa's. — Die Gebirge enthalten Erzgänge. Fischerei und Viehzucht werden eifrig betrieben; Industrie und Handel blühen, und die Bewohner gelten nicht allein für die wohlhabendsten, sondern auch für die liebenswürdigsten und gesittetsten Portugiesen.

Oporto, 89194 Einw., Provinzialhauptstadt, die zweite Stadt Portugals, Handels- und Hafensplatz ersten Ranges und Eisenbahnnotenpunkt, liegt am Ufer des Douro, 1 Meile von dessen Mündung, 285 Kilometer nördlich von Lissabon, unter  $41^{\circ} 11'$  nördl. Breite und  $9^{\circ} 43'$  östlicher Länge. — Oporto ist eine malerische, großartige Stadt mit zahlreichen öffentlichen Gebäuden, Klöstern zc., prächtigen Privathäusern und blühenden Gärten auf schroffem Felsufer. Die eigentliche Stadt ist von mehreren Vorstädten umgeben. Oporto gehört unstreitig zu den schönsten und thätigsten Städten Europa's. Neben Lissabon ist es der Hauptsitz des portugiesischen Handels und an Industriethätigkeit steht es sogar noch über Lissabon. Baumwollweberei, Seidentweberei, Metallguß und Lederfabrikation sind die wichtigsten Industriezweige; außerdem werden Leinen- und Wollwaaren, Goldstoffe, Strumpfwaaaren, Spitzen, Knöpfe, Golddraht, Messer und Stahlwaaren, gute Möbel, Schiffe und Schiffszutensilien, Bier, Potasche, Fayence, Flaschenkork, Wachsstock, Hüte, Papier, Lichter zc. fabricirt; es bestehen mehrere Zuderfabriken und eine königliche Tabakfabrik. Der Handel Oporto's ist sehr bedeutend. Er wird unterstützt durch mehrere Banken, die Börse, verschiedene Versicherungs-, Handels- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Hauptgegenstand des Exports ist Wein (Portwein), von welchem in manchen Jahren 60 Millionen Flaschen exportirt werden. Außerdem kommen Südfrüchte, Kork, Sumach, Fruchtkäse, Zwiebeln, Knoblauch, Flachs, Seide zc. zur Ausfuhr; eingeführt werden Eisen, Schiffbaumaterialien, Gewebe und andere Artikel der englischen Industrie. — Englische und deutsche Handelshäuser machen auch hier die meisten Geschäfte.

Im Distrikte von Oporto sind noch zu nennen: Villa de Conde, Fischerstädtchen mit Seehafen und Schiffbauplätzen; — Povoia de Varzim, 10110 Einw., Hafensstädtchen und Eisenbahn-Endpunkt an der Mündung der Ave; — Penafiel, mit großer Jahresmesse.

Braga, Distrikthauptstadt von 19514 Einw., Endpunkt einer nach Oporto führenden Bahn, uralte und malerische Stadt (ehedem Hauptstadt des Suevenreichs), hat jetzt eine lebhafte und blühende Industrie in Gold- und Silberwaaren, Waffen- und Messerfabrikation, Woll- und Leinweberei, Wachsbleicherei u. a. Auch der Handel ist nicht unbedeutend.

Im Distrikte von Braga liegt: Guimaraes, mit etwa 8000 Einw., uralte Stadt, fabricirt Messer- und Stahlwaaren, Leder, Papier und Leinwand und treibt namhaften Handel.

Vianna do Castelo, wohlhabendes Städtchen mit etwa 9000 Einwohnern, nahe der Mündung des Lima, treibt Handel und Fischerei. Der Hafen ist verlandet. Der Fluß Lima ist aufwärts noch schiffbar bis Ponte do Lima.

Im Distrikte von Vianna noch: Arcos de Val de Vez, mit vielbesuchten Märkten; — Valenca, kleine Grenzfestung gegen Spanien; —

**Gaminha**, Riffenstädtchen an der Mündung des Minho, mit Salinen und Schiffswerfte.

#### IV. Traz os Montes.

202 Q.-M. und 365833 Einw. — Die Provinz besteht aus den Distrikten Braganca und Villa Real, bildet die nordöstliche Ecke Portugals und ist mit wenigen Ausnahmen ziemlich entlegen von allem Verkehr, meist rauhes Gebirgsland, aber dennoch fruchtbar. Neben ausgedehnten Heiden und Bergwäldern finden sich gut angebaute Thäler und namentlich der reiche Weinbezirk von Alto Douro. Die Bevölkerung ist spärlich, die Industrie dürftig, der Handel nur im Weinbezirk namhaft.

Villa Real, 4000 Einw., thätiges und wohlhabendes Städtchen, mit lebhaftem Handel in Del zc. und einer Messe im Juni.

Im gleichnamigen Distrikt noch: Pezo da Regna, reizend am Douro gelegen, Hauptverschiffungsplatz der Weine von Ober-Douro, Wohnsitz vieler reicher englischer Weinhändler, welche hier große Weinlager haben. Jährlich findet hier im Februar großer Weinmarkt statt, wobei die zur Ausfuhr tauglichen Weine ausgeschieden und die Weinpreise bestimmt werden. Man berechnet den Weinumsatz hier auf jährlich 120 Millionen Reis. Von hier nach Osten zu dehnt sich der Weinbezirk Ober-Douro (Alto Douro) aus, ein Meer von rebenbewachsenen Felsbergen mit zahllosen kleinen Ortschaften.

Braganca, gegen 3500 Einw., uralte Stadt, 2½ Meilen von der spanischen Grenze, mit starker Seidenweberei; in der Umgebung ausgedehnte Seidenzucht. Letztere wird auch getrieben in Chacim, Freixo d'Espadacinta und Torre de Moncorbo, sämmtlich dem Distrikt von Braganca angehörig.

#### V. Alem-Tejo.

443 Q.-M. und 331341 Einw. enthaltend, grenzt diese Provinz an Estremadura, Beira, Spanien, Algarve und an die See; ist meistens flach, vom Guadiana und Sado bewässert, fruchtbar, aber spärlich bevölkert und nur zu einem kleinen Theile angebaut. Alemtejo erzeugt Getreide in Ueberfluß, Südfrüchte, Obst, Kork und Del in Menge. Die Viehzucht (Schweine, Ziegen und Schafe) ist sehr ausgedehnt, auch die Pferdezucht namhaft, ebenso die Zucht von Bienen und Truthühnern. Industrie und Handel sind zurückgeblieben, hauptsächlich wegen mangelnder Verkehrswege. Die Provinz umfaßt die Distrikte Portalegre, Evora und Beja.

Portalegre, gegen 6000 Einw., etwa 1½ Meilen von der spanischen Grenze entfernt, Festung, mit Tuchfabrikation.

Auch Castello de Vide, im Distrikt von Portalegre, treibt Tuchfabrikation.

Evora, 11965 Einw., Hauptstation der Südostrbahn, uralt, in fruchtbarer Ebene, mit zahlreichen, ehrwürdigen Bauten, hat im Juni eine frequente Messe.

Im Distrikt von Evora noch: Extremoz, Eisenbahn-Endpunkt, 6000 Einwohner, in fruchtbarer Gegend, bekannt durch seine Thon-Industrie (poröse Krüge).

Evras, 11098 Einw., Eisenbahnstation und starke Grenzfestung gegen Spanien, 3 Leguas von Badajoz, treibt rentablen Schleichhandel mit englischen Fabrikaten nach Spanien.

Beja, Städtchen von etwa 5000 Einw., Eisenbahnstation, in einer kernreichen Gegend.

Im Distrikte von Beja finden sich, da derselbe sehr dünn bevölkert ist, keine namhaften Orte mehr; nur die kleinen Küstenplätze Santjago de Cacem, Sines, Villanova de Milfontes und Odemira dürften noch Erwähnung finden.

## VI. Algarve (Algarbien).

88 Q.-M. und 188422 Einw.; die südlichste Provinz von Portugal, ehemals ein maurisches Königreich; grenzt an Alemtejo, an Spanien und das Meer; ist meistens bergig, an den Küsten flach, nur wenig angebaut, aber wegen seines warmen Klima's doch fruchtbar und erzeugt namentlich mehr Südfrüchte, als das ganze übrige Portugal. In den Bergen gibt es schöne Wälder von Kastanien und Korkeichen, an den Küsten Pinienwälder. Schweine- und Bienenzucht sind ausgedehnt; der Bergbau trotz zahlreicher Erzgänge vernachlässigt; die Fischerei sehr bedeutend, namentlich wegen der zwar kleinen, aber guten Seehäfen. Die Industrie fabricirt nur Flechtwerk aus Espartograss u. a.; Handel und Schifffahrt werden lebhaft getrieben. Die Communication im Inneren ist schlecht.

Faro, etwa 10000 Einwohner, Provinzialhauptstadt, an einer Bay, in welche der Rio Formosa mündet, mit großem, mit großem und versandetem Hafen, exportirt Südfrüchte; soll künftig Endpunkt der Südbahn werden.

Olhas, modernes Städtchen, etwa 6500 Einw., mit gutem Hafen, treibt hauptsächlich Fischerei.

Lavira, 10903 Einw., die schönste Stadt in Algarve, in sehr fruchtbarer Landschaft, nächst der Küste.

Villareal de Santo Antonio, neue Stadt an der Mündung des Guadiana, gegenüber der spanischen Stadt Ayamonte, mit Hafen und unbedeutendem Handel. — Monchique, Gebirgsstädtchen mit lebhaftem Frucht- und Holzhandel.

Lagos, mit etwa 8000 Einw., Hafenstadt und Festung an weiter Bay, — Villanova de Portimao, modernes Städtchen mit dem sichersten Hafen von Algarve, in vorzüglich angebauter Gegend, treibt lebhaften Ausfuhrhandel.

Albufeira und Sagres sind unbedeutende Hafenplätze.

## Die auswärtigen Besitzungen und Colonieen.

Die auswärtigen Besitzungen Portugals bestehen aus folgenden Theilen:

1. Die Azoren, zusammen 47 Q.-M. und 258933 Einw. (1864), bestehend aus den Distrikten: Angra mit 14 Q.-M. und 72211 Einw.; — Horta, 13 Q.-M. und 64985 Einw.; — Ponta Delgada, 20 Q.-M. und 110832 Einw. — Die Inselgruppe liefert: Südfrüchte, Wein, Getreide, Orseille, Zuckerrohr, Kaffee und Vieh zur Ausfuhr. Die Insel St. Michael



allein exportirt in günstigen Jahren gegen 200 Schiffsladungen Orangen, welche meistens nach England gehen. Die wichtigsten Orte sind: Ponta Delgada (Insel St. Michael) mit 15885 Einw.; Angra (Terceira) mit 11839 Einw. und Horta mit 8594 Einw.

2. Die Madeira-Gruppe enthält 15 Q.-M. und 118379 Einw. Sie exportirt Wein, Zucker, Kaffee und Südfrüchte, ist berühmt durch ihr mildes Klima. Hauptort die frequente Hafenstadt Funchal auf Madeira mit 18161 Einw.

3. Die Cap Verde-Inseln, 78 Q.-M. und 70164 Einw. Es sind 9 bewohnte und 5 unbewohnte Inseln.

4. Senégambien (Bissao, Cacheo u.), 1680 Q.-M. und 8500 Einwohner, commercziell unbedeutend.

5. Inseln S. Thomé und Principe, 21 Q.-M. und 23046 Einwohner.

6. Angola mit Ambriz, Benguela, Mossamedes, 10000 Q.-M. und 700000 Einw. (Schätzung.)

7. Mozambique mit Zubehör, 13500 Q.-M. mit 300000 Einwohnern. (Schätzung.)

8. Goa, Salzete, Bardez u. in Indien, 69 Q.-M. und 474234 Einwohner.

9. Damao und Diu, 6 Q.-M. und 53238 Einw.

10. Insel Timor (nördlicher Theil), ferner Flores und Raming, 260 Q.-M. und 800000 Einw.

11. Macao an der chinesischen Küste, 0,5 Q.-M. und 29587 Einw.

Zusammen dürften die portugiesischen auswärtigen Besitzungen etwa 25000 Quadratmeilen mit 2.500000 Einwohnern zählen.

Anmerkung. Ausführlicheres über die auswärtigen Besitzungen Portugals findet sich im II. und I. Bande der „Geographie des Welt Handels“, weshalb hier diese kurze Uebersicht genügen dürfte. — Für das seeländische Portugal diente zur Grundlage das bei Spanien angeführte Werk (M. Willkomm). Neuere Quellen fließen sehr spärlich. Die neueren Werke von Perry: „Geographia e Statistica geral de Portugal e Colonias“, Lisboa 1875, und von Alphonse de Figueireda: „Le Portugal“, 1873, standen dem Verfasser der vorliegenden kurzen Darstellung nicht zur Disposition. Specielle Nachweise über neuere commerczielle Zustände einzelner Theile finden sich in den Handels- und Schifffahrtsberichten aus Lissabon, Porto, Sagal und Terceira im preußischen Handelsarchiv 1875 Nr. 31, 1874 Nr. 8, 1875 Nr. 22 und 1873 Nr. 12.

# Italien.

## Lage, Grenzen, Größe und Eintheilung.

Das Königreich Italien liegt zwischen 37° 56' und 46° 42' nördlicher Breite, sowie zwischen 23° 3' und 36° 10' östlicher Länge und grenzt im Nordwesten und im Norden an Frankreich, die Schweiz und Oesterreich, außerdem ist es allenthalben von einzelnen Theilen des mittelländischen Meeres umgeben. Im Allgemeinen ist diese Weltlage für das commercielle Leben entschieden günstig; denn obgleich das eigentliche Feld des Welthandels jetzt nicht mehr im mittelländischen Meere, sondern im atlantischen Ocean zu suchen ist, so ist doch Italien keineswegs seitab von diesem Felde, da man das mittelländische Meer als ein höchst regames und theilweise selbstständiges Verkehrsleben entwickelndes Glied des atlantischen Oceans betrachten darf. Vergleicht man die Weltlage Italiens mit jener anderer europäischer Länder, so ergeben sich noch Vorzüge vor den meisten derselben. Nur zu den nordamerikanischen und nordeuropäischen Häfen liegt Italien ungünstig. England, Frankreich, Spanien und Portugal haben freilich eine noch günstigere Weltlage; aber Deutschland, Oesterreich, die Schweiz, die Niederlande, die scandinavischen Länder und Rußland keineswegs. Das atlantische Meer ist für Italien leichter erreichbar, als für die meisten dieser Länder; das südatlantische, mittelländische und schwarze Meer, der indische Ocean liegt ihm näher als — mit wenigen Ausnahmen — den übrigen europäischen Handelsvölkern.

Als entschieden günstig muß auch die ausgedehnte maritime Grenze angesehen werden, die einestheils vor mancherlei politischen Hindernissen der wirtschaftlichen Entwicklung bewahrt, andererseits nach allen Richtungen hin die freieste Ausdehnung des commerciellen Lebens ermöglicht.

Das Königreich Italien besteht aus folgenden 16 Haupttheilen, welche in 69 Provinzen eingetheilt sind:

	Quadratkilom.	Bevölkerung 1871.
Piemont . . . . .	29269	2.899564
Ligurien . . . . .	5324	848812
Lombardei . . . . .	23527	3.460824
Venetien . . . . .	23464	2.642807
Emilia . . . . .	20515	2.118828
Umbrien . . . . .	9683	549601
Die Marken . . . . .	9703	915419
Toskana . . . . .	24053	2 142525
Lazio (Rom) . . . . .	11917	836704
Abruzzen und Molise . . . . .	17290	1.282982
Campanien . . . . .	17978	2 754592
Puglien . . . . .	22115	1 420892
Basilicata . . . . .	10675	510543
Calabrien . . . . .	17257	1.206302
Sicilien . . . . .	29241	2.584099
Sardinien . . . . .	24342	638660
zusammen . . . . .	296305	26.801154

## Bevölkerung.

Die Bevölkerung Italiens in der eben angegebenen Zahl vertheilt sich auf 1811 Kantone und 8392 Gemeinden, jedoch sehr ungleichförmig über das Land. Die dichteste Bevölkerung befindet sich in Oberitalien, namentlich in Mailand und Venetien, an den Küsten des ligurischen Meeres, ferner um Neapel, Benevent, Ancona. Am schwächsten bevölkert sind die Distrikte von Sondrio in Oberitalien, Grosseto in Mittelitalien, Foggia und Potenza in Unteritalien, endlich die Insel Sardinien. Im Ganzen gehört Italien zu den am stärksten bevölkerten Staaten Europa's, denn auf die Quadratmeile treffen 4988 Seelen, auf den Quadratkilometer 90. Die Zahl der Familien beträgt  $5\frac{1}{2}$  Millionen, jene der Häuser 5 Millionen. Italien zählt 384 Städte mit mindestens 6000 Einwohnern, die kleineren nicht gerechnet; die gesammte städtische Bevölkerung beträgt 7—8, die ländliche 17—18 Millionen. 9 Gemeinden haben über 100000 Einwohner. Italien erfreut sich mit Ausnahme eines ganz kleinen Bruchtheils Fremder einer ganz einheitlichen Nationalität seiner Bewohner. Unter den fremde Sprachen redenden Einwohnern sind die Franzosen am zahlreichsten. Die italienische Sprache zerfällt übrigens in eine Reihe ziemlich verschiedener Dialekte, von welchen insbesondere der im Triaulischen gesprochene höchst fremdartig klingt. Das reinste Italienisch ist das Florentinische. Fremde Sprachen werden von den Italienern ungerne gelernt; nur in den größeren Städten kann man zur Noth ohne Kenntniß der italienischen Sprache reisen.

Hinsichtlich des Berufs vertheilt sich die Bevölkerung von Italien wie folgt (1861). Es leben von:

Aderbau und Forstwirtschaft . . . . .	34,2	Prozent
Bergbau und Industrie . . . . .	16,3	"
Handel . . . . .	2,9	"
Freien Künsten . . . . .	2,3	"
Cultus . . . . .	0,7	"
Oeffentliche Verwaltung . . . . .	0,6	"
Heer u. . . . .	1	"
Besitz schlechtweg . . . . .	3,1	"
Hausdiensten . . . . .	2,1	"
als Arme . . . . .	1,3	"
ohne Beschäftigung . . . . .	38,2	"

Der Wohlstand des Volkes ist sehr ungleich vertheilt, im Ganzen gering, bei Einzelnen sehr bedeutend. Ein übergroßer Theil des Volksreichtums befindet sich in den Händen des Adels und der Geistlichkeit. Das Volk in Unteritalien ist in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber dem oberitalienischen ganz unverhältnißmäßig zurückgeblieben.

## Horizontale Gliederung des Landes.

Die äußerst charakteristische Art, in welcher sich die italienische Halbinsel aus der europäischen Festlandmasse heraus in das mittelländische Meer erstreckt, sowie die Detailconfiguration dieser Halbinsel sind nicht ohne tiefgreifenden Einfluß auf das wirtschaftliche und Culturleben des italienischen Volkes geblieben. Im Norden, wo die Alpen sich als mächtiger Wall gegen Mitteleuropa erheben, fallen die nationalen Grenzen keineswegs mit den politischen

zusammen. Wo die französisch-italienische Grenze bei Mentone das Meer erreicht, da beginnt die ligurische Küste Italiens, in einer Länge von 46 Meilen. Sie zieht, den Golf von Genua bildend, von Mentone aus zuerst als Streifküste in nordöstlicher Richtung nach Genua, und führt bis daher den Namen Riviera di Ponente; von Genua wendet sie sich als Riviera di Levante südsüdlich, bildet mittels der felsigen Halbinseln Portofino und Castellana die Buchten von Rapallo und Spezia, wird hierauf zur Flachküste und wendet sich fast gerade südlich, an der Arno-Mündung flache schlammige Inseln bildend, bis zu dem Landvorsprunge von Piombino, Elba gegenüber. Von hier ab beginnt die Küste des Tyrrhenischen Meers, welches sich zwischen dem italienischen Festland und den Inseln Corsica, Sardinien und Sicilien ausbreitet. Die Tyrrhenische Küste Italiens zeigt von der Straße von Piombino aus bis zur Straße von Messina eine lange regelmäßige Reihe von theils flacheren, theils tieferen Buchten. Die bekanntesten darunter sind der Golf von Gaeta, mehr aber noch der an landschaftlicher Schönheit in der Welt einzig dastehende Golf von Neapel zwischen Cap Miseno und Punta della Campanella mit den wunderschönen ihm vorgelagerten Inseln Capri, Ischia und Procida, im Hintergrunde überragt vom rauchenden Vesuv, ferner der Golf von Salerno mit den reizend schönen Felsufeln von Sorrent, sodann die Meerbüsen von PolICASTRO und CUFEMIA, der Golf von Gioja und endlich die Meerenge von Messina. Südsüdlich von dieser bildet das an die Küste herantretende Gebirge das Cap Spartivento. Das Meer, welches die nun folgenden calabrischen Küsten bespült, ist das Ionische Meer.

Die Küste zieht sich zunächst bis zum Cap Rizzetto, den flachen Golf von Squillace bildend, wendet sich hier nördlich zur Punta dell' Alice und schneidet zwischen dieser und dem Cap S. Maria als Golf von Tarent 15 Meilen weit und 16 Meilen tief in's Land ein. Die nördlich von da folgende Straße von Otranto, welche Italien von der albanesischen Küste trennt, hat flache Sandküsten mit den Häfen von Brindisi, Bari und Barletta; der Golf von Manfredonia wird im Norden gebildet von dem Vorgebirge von Gargano. Auch die von da nordwestlich sich erstreckende Küste am adriatischen Meere ist wieder flach bis zum Vorgebirge von Ancona, welches als Felsmasse in's Meer vortritt. Von dort bis Rimini ist die Küste höher, wird jedoch von da ganz flach, tritt bei den Mündungen des Po etwas in's Meer hinaus und bildet nördlicher jene eigenthümlichen Strandseen (Lagunen), welche durch schmale Dünen (Lidi) vom Meere getrennt sind und unter denen die Lagune von Venedig die bekannteste ist. Von Venedig ziehen sich die Lagunen noch nach Nordosten fort; weiterhin bis zur österreichischen Grenze bietet die Küste nichts Auffallendes mehr.

An der Insel Sardinien ist die durch die Straße von Bonifacio von Corsica getrennte Nordküste felsig und zerrissen; auch die Ostküste ist felsig und zeigt eine Reihe von Vorsprüngen bis zum südsüdlichsten Punkte, dem Cap Carbonaro; im Süden hat der tief eingeschnittene Golf von Cagliari Flachküsten und Strandlagunen im Inneren. Im Südwesten ist die Insel S. Antioco, bloß durch Lagunen von Sardinien getrennt. Auch im Westen ist die Küste mannigfach gegliedert, bemerkenswerth der Golf von



Oriстано mit flacher Küste, im Nordwesten eine gebirgige Halbinsel und vor ihr die Insel Asinaria, östlich von dieser der Golf von Cassari.

Die Insel Sicilien fällt fast überall mit Steilküsten in die See; nur im Süden und Südosten sind einzelne Küstenstrecken flach. Von den drei Buchten der Ostküste ist die von Catania die wichtigste; die Südspitze ist die Punta delle Correnti. Die Südküste verläuft ziemlich glatt; vor der abgerundeten westlichen Spitze liegen die drei Aegatischen Inseln. An der Nordküste sind die beiden Golfe von Castellamare und von Palermo, östlicher folgt eine sehr steile Küstenstrecke. Unter den Inseln der Nordküste liegt die felsige Ustica vereinzelt im Westen, östlicher, als eine ganze vulkanische Gruppe, die Liparischen Inseln.

### Verticale Bodengliederung.

Italien ist im Allgemeinen ein Gebirgsland, dessen Gebirgssystem durch die Alpen, die Apenninen und die Subapenninen gebildet wird, während als einzige größere Ebene das Tiefland des Po erscheint.

1. Die Alpen dachen sich von der französischen, schweizerischen und österreichischen Grenze nach Oberitalien ab. Sie beginnen am ligurischen Meere als Seealpen zwischen Nizza und Savona; diese sind durch ein mächtig hohes Bergland mit den nordwestlichen Ausläufern des Apennin verbunden. Ihre Gipfel erreichen nicht die Höhe von 10000 Fuß, aber die Kammhöhe ist bedeutend und die über die Grenze nach Frankreich führenden Wege meist beschwerliche Saumpfade. Der wichtigste dieser Pässe ist der Col di Tenda. Nördlich von den Seealpen, von denselben durch den Paß Col da Maddalena geschieden, erhebt sich die Gruppe der Cottischen Alpen als französisch-italienisches Grenzgebirge, durchschnittlich bedeutend höher als die Seealpen, aber ebenfalls von zahlreichen Pässen mit Saumwegen, sowie von der schönen Kunststraße des Mont Genèvre (5741 Fuß Paßhöhe) überflogen. Die Cottischen Alpen enden nordwestlich mit dem berühmten, von einer Kunststraße und Eisenbahn überflogenen Passe des Mont Genis (s. u.). Nördlich folgen sodann die Grajischen Alpen, ein schroffes Grenzgebirge mit sehr beschwerlichen und wenig begangenen Hoçhpässen. Sie enden nördlich mit dem Passe des Kleinen St. Bernhard, 6791 Fuß, über welchen eine Fahrstraße aus dem nördlichen Thal der Isère nach Aosta im Dorathal führt. Nordwärts von den Grajischen Alpen, von Manchen auch noch zu diesen gerechnet, erhebt sich die kleine, aber zu einem gigantischen Hoçhgipfel ansteigende Montblanc-Gruppe, außer dem Col de Seigne und Col de Ferret nur von sehr schwierigen Gletscherpässen überflogen. Zwischen dem Ostabfall der Montblanc-Gruppe und der nun folgenden Kette der Walliser Alpen ist der Paß des Großen St. Bernhard, mit bekannter alter Alpenstraße, 7610 Fuß hoch. Die Walliser Alpen, 12 Meilen lang und 10 Meilen breit, ausgezeichnet durch ihre Höhe und Wildheit, bilden weiter östlich die Grenze zwischen Italien und der Schweiz, gipfeln im Monte Rosa, 14248 Fuß, werden von beschwerlichen Pässen, darunter der Theodul-Paß und der Monte Moro-Paß die bekanntesten sind, und außerdem von der großartigen Kunststraße des Simplon, 6218 Fuß, überflogen, und enden im Osten mit dem Griespasse, 7819 Fuß. Östlich vom Griespasse be-

gint die Gotthard-Gruppe, mit zahlreichen Uebergängen. Unter diesen Uebergängen ist der Gotthard-Paß (italienisch *Gottardo*), 6498 Fuß, der frequenteste, weil diesseits wie jenseits der Alpen mehrere bedeutende Straßenzüge, resp. Eisenbahnlinien, sich vereinigen. (Ueber die Gotthard-Bahn s. u.) An die Gotthard-Gruppe schließt sich östlich in Italien der südliche Abfall der Graubündener Alpen an, hier schöne lange Thäler mit großen Seen bildend. Von den Pässen, welche nach der Schweiz über diese Gruppe führen, sind die wichtigsten der Lucmanier mit Kunststraße, 5901 Fuß, Bernardino-Paß, 6350 Fuß, mit Kunststraße, Splügen, 6517 Fuß, Kunststraße (neben dem Gotthard commercieell die wichtigste), und nach dem Engadin der Maloja-Paß, 5593 Fuß, ebenfalls mit einer Kunststraße, der Muretto-Paß als bloßer Saumpfad, der Bernina-Paß, 7185 Fuß, jezt auch mit einer Straße versehen. Südlich und östlich von den Bündner Alpen zieht sich das Val Tellino (Veltlin) als das größte italienische Alpenthal zwischen der Schweizer und der Tyroler Grenze nach Nordosten und ist im Osten begrenzt durch die Ortler Alpen. Diese werden von den Bündner Alpen durch das Wormser oder Stilfser Joch geschieden, über welches die höchste Kunststraße der Alpen aus Italien nach Tyrol führt. Commercieell kann sie mit den benachbarten Alpenstraßen nicht concurriren. Auch der Tonal-Paß, der aus dem Oglio-Thale zwischen der Ortler- und Adamello-Gruppe hindurch nach Tyrol führt, ist fahrbar. Von da südlich schrumpft das italienische Alpengebiet wegen der weit nach Süden sich ausdehnenden Tyroler Grenze sehr zusammen. Auch an den Ufern des Garda-See's und beim Etich-Durchbruch, wo die Bahn von Bozen nach Verona italienischen Boden betritt, sind es nur die letzten südlichen Gehänge der Alpen, welche noch zu Italien gehören. Weiter gegen Osten zu aber verbreitert sich das italienische Alpenland wieder und die österreichische Grenze kann wieder nur mittelst Pässen erreicht werden, unter welchen namentlich die Ampezzaner Straße, welche aus dem Thal der Piave nach Tyrol führt, und weit östlich der Pontebba-Paß, der aus dem Tagliamento-Thal nach Kärnten führt, bemerkenswerth sind. Südöstlich von da nähert sich das venetianische Flachland rasch der österreichischen Grenze und erreicht dieselbe bei Cividale nächst Udine.

2. Die Apenninen zerfallen in mehrere Gruppen, obwohl sie im Allgemeinen, das Felsgerüste der Halbinsel bildend, von Nordwest nach Südost sich erstrecken. Zunächst an die Alpen schließt sich der Ligurische Apennin, mit den Seealpen nur durch ein niedriges Bergland zusammenhängend. Die Bahn von Genua nach Alessandria hat hier nur eine Höhe von 1447 Fuß zu übersteigen. Gegen Osten zu erhebt sich diese Gruppe um ein Weniges und endet bei dem Passe von La Cisa. Hier beginnt der Etrurische Apennin, dessen Gipfel schon über 6000 Fuß ansteigen und über welchen die Straßen Pistoja-Modena, Florenz-Bologna und die großartige Gebirgsbahn von Florenz nach Bologna führen. In der Nähe der Tiberquellen beginnt sodann der Römische Apennin, mit nach Süden zu steigenden Gipfelhöhen, aus mehreren Zügen bestehend. Seine bemerkenswerthesten Pässe sind der Furla-Paß und der Paß von Serravalle; er wird von der Bahnlinie Rom-Ancona überstiegen. An ihn schließen sich südlich die Abruzzen, gleichfalls in mehreren Hauptzügen, als die bedeutendste Erhebung



der Apenninen. Sie bilden ein ganzes Gebirgsland, welches im Monte Corno, 8920 Fuß, den höchsten Gipfel der Apenninen aufbaut. Auch in den Abruzzen finden sich manche, obwohl commercieell nicht bedeutende Gebirgspässe. Südlich schließt sich an die Abruzzen der Neapolitanische Apennin, der selbst wieder aus mehreren Gruppen besteht. Unter seinen Uebergängen sind commercieell am wichtigsten die Caudinischen Engpässe von Neapel nach Foggia und die Bahnlinie Neapel-Foggia, sodann der Paß von Casalnovo (Salerno-Cosenza). Der Calabrische Apennin endlich füllt die Halbinsel Calabrien aus; seine Uebergänge sind commercieell nicht von Bedeutung.

3. Der Subapennin, eine Reihe niedriger, selbstständiger Gebirgs-erhebungen, mit mannigfachen Verzweigungen, zerfällt der Hauptsache nach in drei Gruppen. Der Toskanische Subapennin ist ein zwischen dem Arno-Thal, dem Chiana-Thal und dem Meere sich ausbreitendes Bergland, welches sich im Südosten am höchsten erhebt und dort im Monte Amiata 5330 Fuß erreicht. Der Römische Subapennin, welcher sich an den Toskanischen anschließt und südlich bis zum Cap Circello reicht, hat meist vulkanischen Charakter. Er enthält auch ebene Theile, namentlich die Campagna di Roma. Seinen vulkanischen Charakter zeigen namentlich die in ihm befindlichen Seebecken (von Bolsena, von Vico, Viterbo). Seine bekanntesten Bestandtheile sind das Albanergebirge bei Rom und das Sabinergebirge. Der Neapolitanische Subapennin ist fast ganz vulkanisch; neben einer Reihe erloschener Vulkane, Kraterseen und manchen Stellen, wo heiße Quellen und Dämpfe von unterirdischen Feuern zeugen, gehören daher der Vesuv und einige vulkanische Inseln.

4. Das Flachland des Po dacht sich von dem piemontesischen Tafelland nach dem Adriatischen Meere zu ab, im Norden von den Alpen, im Süden vom Ligurischen und Etrurischen Apennin umfaßt, und endet mit dem ganz flachen Mündungsgebiet des Po. Es gehört zu den fruchtbarsten Kulturlandschaften Europa's.

5. Die Ebene von Apulien ist eine einförmige, im Sommer sehr dürre Landschaft mit großen unangebauten Weidestrecken und dehnt sich 50 Meilen lang und 5—10 Meilen breit östlich vom Neapolitanischen Apennin gegen Südosten.

6. Die Insel Sicilien hat ihr besonderes Gebirgssystem, theils Urgebirge, theils Sandstein- und Kalkgebirge und Plateaus, alle aber weit überragt von dem 10213 Fuß hohen Aetna, dessen untere Gehänge gut angebaut und stark bevölkert sind.

7. Die Insel Sardinien hat sehr verschiedene Gebirgsformen, die auch zum Theile vulkanischer Natur sind und deren höchste Erhebung 6000 Fuß nicht ganz erreicht. Eine größere Ebene ist nur der sog. Campidano im Südwesten der Insel.

#### Bewässerung.

Da mit Ausnahme der Po-Ebene die Gebirge in Italien fast allenthalben sehr nahe an's Meer herantreten, ist es begreiflich, daß größere Stromsysteme dort nicht denkbar sind.

Unter den Flüssen, welche sich (von Norden nach Süden folgend) an der Westküste in's Meer ergießen, sind der Roja und Magra nicht schiffbar. Der Arno, 31 Meilen lang, fließt zuerst von Nordwest nach Südost durch ein fruchtbares Thal, dann nach Westen und Nordwesten und nähert sich seiner Quelle wieder, durchströmt hierauf die schöne Thalebene von Florenz, tritt wieder in das engere Thal von Lucciano und in jenes von Empoli und mündet  $1\frac{1}{2}$  Meilen unterhalb Pisa in's Meer. Er ist zwar von Florenz abwärts schiffbar, kann aber als Verkehrsader keine Bedeutung in Anspruch nehmen. In seinem oberen Laufe steht er durch den Canale Maestro della Chiana in Verbindung mit dem Tiber.

Südllich vom Arno münden die nicht schiffbaren Küstenflüsse Cecina, Ombrone und Albegna, endlich der Tiber, der größte Fluß Mittelitaliens, 50 Meilen lang. Er entspringt östlich von Florenz auf dem Apennin, fließt Anfangs durch wilde Berglandschaften, nimmt eine Reihe von Nebenflüssen auf, unter welchen die Paglia und Chiana, die Nera, der Velino und der Aniene (Teverone) die wichtigsten sind, wird oberhalb Roms in der Campagna schiffbar, von Rom ab auch für Dampfboote, und ergießt sich bei dem nun versandeten Hafen von Ostia in's Meer. Sein Wasserstand ist wegen der aus den Bergen kommenden Zuflüsse je nach der Witterung sehr wechselnd. Seine größte Tragfähigkeit soll 2400 Zollcentner betragen.

Südllicher folgen nur noch unbedeutende Flößchen. Der Garigliano (Viris), 19 Meilen lang, ist blos  $\frac{1}{2}$  Meile oberhalb seiner Mündung schiffbar; eben so wenig der 21 Meilen lange Volturno, der aus den Abruzzen kommt, und die übrigen kurzen Flößchen der Westküste, sowie auch die in den Golf von Tarent einmündenden Flüsse. An der Ostküste münden: der Ofanto, die Carapella, der Candelaro, der Fortore, Trigno, Sangro, die Pescara, der Potenza und andere kleine Flüsse, sämmtlich nicht schiffbar.

Der größte und wichtigste Strom Italiens ist der 90 Meilen lange Po, der am Col de Porco in der Nähe des Monte Viso entspringt und 4 Meilen weiter abwärts in die piemontesische Ebene eintritt. Schiffbar wird er bei Turin; sein Gefäll nimmt regelmäßig ab. Er erhält zahlreiche Zuflüsse, von welchen die linksseitigen sämmtlich rasche Alpenströme und wilde Bäche sind, welche viel Schutt und Geröll aus dem Gebirge herabführen, in der Ebene angekommen aber durch menschliche Kunst eingedämmt und zur Bewässerung der Ebenen verwendet werden. Die wichtigeren unter diesen Zuflüssen sind: die Dora Riparia, die Dora Baltea, welche von der Montblanc-Gruppe kommt und im Flachlande ihr Wasser in zahlreiche Kanäle theilt; die vom Monte Rosa kommende Sesia, in der Ebene ebenfalls viele Kanäle ausSENDEND und durch solche auch mit der Dora Baltea verbunden; die Agogna, ebenfalls durch Kanäle mit ihren Nachbarflüssen verbunden; der Ticino (Lessin), 35 Meilen lang, zum Theil der Schweiz angehörig, am Rusenepaß entspringend und den Lago Maggiore durchfließend. Er ist schiffbar und durch einen ebenfalls schiffbaren Kanal (Naviglio grande), welcher bei Tornavento anfängt und sich bei Abbiategrasso gabelt, mit den Städten Mailand und Pavia verbunden. — Ein wichtiger nördlicher Zufluß des Po ist ferner

die Adda, welche auf dem Praglie-Paß in der Nähe des Wormser Jochs entspringt, das Vellin durchfließt und sich in den Comer See ergießt, welchen sie als schiffbarer Fluß bei Lecco verläßt; ihre Gesammtlänge beträgt 40 Meilen, wovon 16 schiffbar. Der Addashiffahrt dienen auch die Kanäle von Padermo und Treviglio. — Minder wichtig ist der Oglio, der am Ortler entspringt, den Lago d' Iseo durchfließt und bei Scozzarola in den Po mündet. Er ist durch den Kanal von Pontoglio mit der Sarca verbunden. — Bedeutender ist wieder der Mincio, welcher unter dem Namen Sarca zuerst einige Tyroler Hochthäler durchfließt, dann in den Gardasee mündet, den er als Mincio verläßt, um weiter abwärts noch den See von Mantua zu bilden. Er ist im Ganzen 38 Meilen lang, im Unterlaufe höher als die durchflossenen Ebenen und deßhalb durch starke Bauten eingedämmt. Durch den Kanal von Ostiglia steht er mit der Etsch und mit dem Po in Verbindung, er selbst fließt bei Governolo in den Po. — Von der rechten Seite empfängt der Po zuerst zwei kleine Alpenflüsse, Baraita und Maira; östlicher sodann aus dem Gebirgsfuß von Zenda den 30 Meilen langen Tanaro, welcher von Asti ab schiffbar wird. Von den Apenninen her erhält er eine ganze Reihe von Zuflüssen, unter welchen die wichtigeren sind: Die 13 Meilen lange Trebbia, der Taro, 17 Meilen lang, die Parma, 13 Meilen lang, die Secchia, 20 Meilen, der Panaro, ebenfalls 20 Meilen, der in seinem Unterlaufe sich theilende und kanalisirte Reno, 24 Meilen, der Santerno, 14 Meilen lang.

Die Etsch (Adige) entspringt auf der Malser Haide in Tyrol und geht nach Italien schon als schiffbarer Fluß über. Hier durchbricht sie noch die Veroneser Klause und tritt sodann in die Po-Ebene ein, durchströmt die Stadt Verona, verändert mehrmals die Richtung ihres Laufes und mündet bei Fossone in das adriatische Meer. Mehrere schiffbare Kanäle gehen von ihr aus; namentlich der Kanal von Legnago, welcher in den Tartaro fließt. Letzterer nimmt die zwischen Mincio und Etsch herabkommenden Bäche auf, läuft von Isola della Scala nach Ostiglia und mündet in den Canale Bianco, der mit einem Arme (Po di Levante) in's Meer, mit anderen Armen (Fossa Polesella und Canale Cavanella) in den Po fließt. Der Canale Adigetto geht bei Badia aus der Etsch, steht bei Villanuova del Ghèbbo in Verbindung mit dem Canale Scorlico (der in den Canale Bianco mündet) und endet im Canale Bianco. Der Canale di Porço verbindet die Etsch (bei Tornova) mit dem Po (bei Rettinella).

Der Baghiglione bildet sich aus mehreren kleinen Flüsschen im Norden von Vicenza, wird bei Vicenza schiffbar und mündet nach einem Gesammtlaufe von 26 Meilen in's adriatische Meer. Mehrere Kanäle sind aus ihm abgeleitet; so der Kanal von Piovejo, die Kanäle von Roncasette, di Pontelungo, della Battaglia und di Monfelice (von Padua nach Este).

Die Brenta entspringt im See von Caldonazzo in Südtirol und betritt Italien bei Primolano, wird schiffbar bei Campo San Martino und mündet nach einem Gesammtlaufe von 28 Meilen bei Chioggia. Schiffbare Kanäle verbinden sie mit anderen Gewässern in mehrfacher Richtung. Der Naviglio di Brenta von Dolo nach Fusina (in der venetianischen Lagune; der Taglio nuovissimo della Brenta (Mira Brondolo); der Canale

di Biobejo (nach dem Baglione); die Kanäle di Valle und Busola (nach der Etz).

Die Piave entspringt in den Kärntner Alpen, wird bei Zensone schiffbar und erreicht nach einem Laufe von 25 Meilen bei Cortellazzo das adriatische Meer. Sie ist durch den Naviglio Rebevoli mit der Eivenza verbunden und durch den Kanal Zucherina mit dem Sile, der von Treviso abwärts mit Flußbarten und kleinen Seeschiffen (die nach Venedig gehen) befahren wird.

Die Eivenza ist ein unbedeutender, nur 13 Meilen langer Küstenfluß, schiffbar von Portobuffole abwärts.

Der Tagliamento ist in seinem Oberlaufe ein wilder Bergstrom, wird bei Calisana schiffbar und mündet durch den Porto del Tagliamento in's adriatische Meer; sein Lauf ist im Ganzen 25 Meilen lang.

Eigentliche Binnenseen besitzt Italien von der Ausdehnung, daß sie für den Verkehr von Bedeutung sind, blos in den Alpen. Diese Alpenseen bilden aus der Po-Ebene bis weit in die Alpenthäler hinein prächtige Wasserstraßen. Es sind: der Lago Maggiore, zum Theil Italien, zum Theil der Schweiz angehörig, 5 Quadratmeilen groß; — der Lago di Lugano, ebenfalls an der Schweizer Grenze, anderthalb Quadratmeilen groß; — der von der Adda durchströmte herrliche Lago di Como,  $3\frac{1}{2}$  Quadratmeilen groß, welcher sich in zwei Arme theilt, zwischen denen die reizende Landschaft Brianza liegt; — der Lago d' Iseo, 1 Quadratmeile groß; — endlich der Lago di Garda,  $6\frac{1}{4}$  Quadratmeilen groß, im Norden von Gebirgen umschlossen, im Süden gegen das Flachland zu weit ausgebreitet. All' diese Seen sind von Segel- und Dampfbooten befahren und, zumal die Thäler, in welchen sie liegen, meist zu Alpenpässen hinan führen, für den Verkehr sehr wohlthätig.

Von den übrigen italienischen Seen wären nur der Lago Trasimeno und der trocken gelegte Lago Fucino zu erwähnen.

Wichtig sind aber die sehr ausgedehnten Strandlagunen an der adriatischen Küste Oberitaliens, namentlich die 12 Quadratmeilen großen Lagunen von Venedig, ferner die von Caorle u. a. Diese Lagunen, durch schmale, aber an manchen Stellen durchbrochene Dämme gegen die See geschützt, bieten nicht allein Fahrbahnen für den Lokalverkehr, sondern auch Häfen für die Seeschiffe.

### Klima und Vegetation.

Die klimatischen Verhältnisse Italiens sind sehr günstig. Eigentlicher Winter fehlt nur in den gebirgigen Landestheilen ein; selbst Oberitalien hat ein weit milderes Klima als Deutschland; noch mehr ist dieß in Mittelitalien der Fall, wo der Delbaum, die Citrone und Orange fast allwärts gedeihen. Noch südlicher, im Neapolitanischen und auf der Insel Sardinien überwintern Südfrüchte im Freien, während die südlichsten Theile der Halbinsel und Sicilien schon ein fast afrikanisches Klima haben und keinen Winter kennen. Ueble Seiten des italienischen Klima's sind dabei die häufige Dürre des Sommers, die aus der Sahara herüberwehenden, erschlaffenden Südwinde (Sirocco) und die Fieberluft der Sumpflandschaften, namentlich der pontinischen Sümpfe,

der ~~italienischen~~ ~~Marinere~~, der Campagna von Rom und der Sämpfe von Neapel.

### Bodenkultur.

Die Landwirtschaft ist der wichtigste Produktionszweig Italiens, der Boden fast überall sehr fruchtbar, aber sehr ungleichmäßig angebaut. Am intensivsten und fleißigsten wird der Landbau in der Lombardei, in Venetien, Piemont, Toscana und in einzelnen Theilen der Emilia getrieben, am wenigsten Sorgfalt widmet man ihm auf den Inseln Sicilien und Sardinien. Von der Gesamtfläche Italiens sind 23,017,096 Hectaren bebauet, 3,997,057 Hectare frei. Von dem bebaueten Boden entfallen auf:

Acker und Weinberge . . . . .	11,993,651 Hektaren
Wälder . . . . .	1,173,436 „
Weiden . . . . .	144,963 „
Obstplantagen . . . . .	554,767 „
Kulturländchen . . . . .	585,132 „
Andere Wälder . . . . .	4,158,349 „
Weiden . . . . .	5,387,443 „

Die italienische Landwirtschaft leidet vielfach noch unter den Nachwirkungen vergangener Wirtschaftsepochen, in welchen unmäßige Ausdehnung des Großgrundbesitzes (*Latifundia Italiae perdidit*), des Besitzes der todten Hand, feudale Zwangsrechte und bäuerliche Lasten einen höchst verderblichen Einfluß übten. Auch jetzt noch ist der Großgrundbesitz, trotz der proklamirten Freiheit des Grundeigentums, sehr ausgedehnt und ein großer Theil der Landbaubevölkerung besteht aus Pächtern. Der Pachtzins beträgt 8—10 Francs für die Hectare.

Zur Förderung der Landwirtschaft dienen ein Agriculturrath (bei dem Handels- und Ackerbauministerium), sodann die Ackerbauvereine und mehrere andere Gesellschaften. Der Bodenkredit ist seit 1866 in der Weise geordnet, daß die Banken von Neapel und Sicilien, der Monte dei Paschi in Siena, die Sparkasse zu Bologna, die Mailänder Central-Sparkasse und die Lombardbank von Turin gemeinsam unter dem Namen *Credito fondiario* den Bodenkredit pflegen, Pfandbriefe zu 5 pCt. verzinslich ausgeben u. s. f. Auch besteht seit 1868 eine eigene landwirthschaftliche Hypotheken-Bank zu Florenz.

Von den einzelnen Bodenprodukten dürfte Folgendes zu erwähnen sein:

Weizen wird überall angebaut, doch nicht hinreichend für den Bedarf. Nur die neapolitanischen Provinzen erzeugen mehr Weizen, als sie consumiren; die übrigen Landestheile importiren ihn aus der Türkei, aus Rußland und aus Aegypten. Die Gesamtproduktion wird auf 34 Millionen Hektoliter veranschlagt.

Der Mais ist neben dem Weizen Hauptgetreide, hauptsächlich in Oberitalien angebaut. Die Jahresproduktion beträgt über 16 Millionen Hektoliter; bedeutende Quantitäten kommen zur Ausfuhr.

Reis wird ebenfalls in Oberitalien angebaut, jährlich etwa 1½ Mill. Hektoliter. Das Produkt der Po-Niederungen ist am meisten geschätzt. Exportirt wird Reis nach Frankreich, Oesterreich und der Türkei, im Ganzen jährlich 80—90 Millionen Kilogramm.

Roggen wird weniger gebaut, jährlich nur  $2\frac{1}{2}$ —3 Millionen Hectoliter; ebenso Hafer; etwas ausgedehnter ist die Produktion an Gerste. Hafer und Gerste zusammen werden  $7\frac{1}{2}$  Millionen Hectoliter gewonnen. In Alpen- thälern (Veltlin) wird auch Buchweizen angebaut. Kartoffel allenthalben, namentlich in der Emilia in Piemont und Neapel. Die Gesamtproduktion an letzteren beträgt  $9\frac{1}{2}$  Millionen Hectoliter, die Ausfuhr über  $2\frac{1}{2}$  Millionen Kilogramm (meist nach England).

Hülsenfrüchte werden gegen 4 Millionen Hectoliter gewonnen, zumeist in Piemont; die Ausfuhr (über  $2\frac{1}{2}$  Millionen Kilogramm) ist weit größer, als die Einfuhr.

An Südfrüchten kommen Orangen und Citronen (60—70 Mill. Kilogramm), Johannisbrot, getrocknete Früchte, Datteln und Pistazien (5— $5\frac{1}{2}$  Mill. Kilogr.), Mandeln ( $3\frac{1}{2}$ —6 Mill. Kilogr.) und grüne Oliven in kleinen Quantitäten zur Ausfuhr.

Auch Nüsse und Haselnüsse werden stark ausgeführt ( $4\frac{1}{2}$  Millionen Kilogramm), Pinien nur in kleinen Quantitäten aus der Gegend von Ravenna. Die Kastanie wächst namentlich in den Gebirgsgegenden der Alpen und Apenninen; die Ausfuhr davon beträgt jährlich 5— $6\frac{1}{2}$  Mill. Kilogr.

Ungemein wichtig ist die Kultur des Delbaums und die Delproduktion. Sie findet durch ganz Italien mit Ausnahme der höheren Gebirgsgegenden statt. Die Jahresproduktion berechnet man auf  $1\frac{1}{2}$  Mill. Hectoliter im Werth von 200 Mill. Francs; davon kommt der Döwenantheil auf Neapel und Sicilien. Der inländische Consum ist sehr stark; trotzdem beträgt die Ausfuhr noch  $1\frac{1}{2}$  Mill. Hectoliter.

Der Weinbau ist gleichfalls über ganz Italien verbreitet. Der italienische Wein ist feurig und süß; die berühmtesten Sorten sind der „Lacrimae Christi“ und der „Bino Greco“ aus dem Neapolitanischen (am Fuße des Vesuv); der Wein von Capri; der „Montefiascone“, „Orvieto“ und „Bino Santo de Perugia“ aus den Marken und Umbrien; der „Montepulciano“, „Meatico“, „Montalcione“ und „Broglione“ aus Toskana; der „Lambrusco“, „Fiorano“, „Gisolo“ und „Bino Santo“ aus der Emilia; der „Barbara“, „Nebbiolo“ und „Asti“ aus Piemont; der „Dolcetto“ und „Malvasia de Grinzano“ aus Ligurien; der „San Colombano“ und „Baltellina“ aus der Lombardei; der friaulische Wein aus Venetien; der „Syracuser“ und „Marsala“ auf Sicilien; der „Nasca“ auf Sardinien. Die Gesamtproduktion wird auf 28 Millionen Hectol. geschätzt im Werth von 1015 Mill. L. Hievon kommt das Meiste auf Sicilien, die Emilia, Piemont und Ligurien. Die Ausfuhr, welche zumeist nach Großbritannien, Südamerika und der Schweiz geht, beträgt jährlich 2 bis 3 Millionen Hectoliter in Fässern und über eine Million Flaschen; in sehr guten Jahren überstieg der Faßexport schon 4 Millionen Hectoliter.

An Handelspflanzen sind nennenswerth: der Hanf mit einer Jahresproduktion von 50 Millionen Kilogramm, hauptsächlich aus Bologna, Ferrara, Neapel, Terra di Lavoro, den Marken und Umbrien; der Flachs aus der Lombardei, Calabrien und anderwärts, im Ganzen  $13\frac{1}{2}$  Mill. Kilogramm. An Hanf und Flachs zusammen werden 28—30 Mill. Kilogramm exportirt. — Der Tabakbau ist Staatsmonopol; im Ganzen ist die Qualität der italienischen Tabakprodukte gering. — Hopfen wird (in Oberitalien) nur in



geringer Menge gebaut. Kennenswerth ist noch der Kaps aus der Lombardei; Krapp aus dem Neapolitanischen, namentlich aus Salerno, auch Ausführartikel; Safran aus Sicilien und Sardinien; Baumwolle, wovon jährlich etwa 10 Mill. Kilogramm gewonnen werden, während die Ausfuhr sehr unbedeutend und schwankend ist (in den flachen Theilen von Salerno, Calabrien, Sardinien und Sicilien); Zuckerrohr in Calabrien und Sicilien; Anis in Bologna und Forli; Senf, Manna u. a.

### Viehzucht.

Der Viehstand wird berechnet auf:

3.272595	Stück	Kindvieh.
1.286758	Pferde, Esel, Maulthiere.	
8.415796	Schafe.	
2.174617	Ziegen.	
3.649910	Schweine.	

Die Viehzucht steht nicht auf derjenigen Höhe, welche den ausgedehnten Weidelandchaften entsprechend wäre. Kindvieh wird exportirt, namentlich nach Frankreich. Die Zug- und Mastochsen Oberitaliens sind vortrefflich, in den Gebirgen von Oberitalien auch die Kühe. Hier ist auch die Milchwirthschaft ausgedehnt; sie liefert zwar wenig Butter, da diese durch das Del verdrängt wird, aber dafür die vorzüglichsten Käse. Die Heimat der letzteren ist namentlich die Lombardei; Parmesan und Strachino (Gorgonzola) die besten Sorten. Die gesammte Käseproduktion schätzt man auf 1 1/2 Mill. metrische Centner; der inländische Consum ist sehr groß; die Ausfuhr geht meist nach Oesterreich, Deutschland, Frankreich und England. In Toskana und im Neapolitanischen werden Büffel gezogen.

Die Pferdezucht läßt im Allgemeinen zu wünschen übrig und genügt nicht für den Bedarf. Das beste Pferd Italiens ist das neapolitanische und das von Sardinien. In neuerer Zeit bemüht sich die Regierung sehr um die Hebung der Pferdezucht; das italienische Volk dagegen behandelt seine Pferde schlecht.

Maulthiere und Esel sind sehr verbreitet, in den südlichen Theilen des Landes sogar weit zahlreicher als die Pferde. Die schönsten und brauchbarsten Esel sind die aus Toskana und den Marken.

Die Schafzucht ist nicht bedeutend und liefert nicht Wolle genug für die einheimischen Fabriken. Die besten Schafe finden sich in den neapolitanischen Abruzzen, in den Marken, in Lucca, Siena, Bologna und Como.

Ziegen werden allenthalben wegen der Milch- und Käseproduktion gezogen; ebenso Schweine, letztere namentlich in Unteritalien.

Dromedare sind in geringer Zahl an der Seeküste bei Pisa heimisch geworden.

Der Bienenzucht ist, obwohl die Gelegenheit wegen des Blumenreichthums günstig wäre, nicht sonderlich viel Sorgfalt gewidmet; doch deckt sie den Bedarf an Honig, während Wachs wegen des Massenconsums in den Kirchen importirt werden muß.

Die Seidenraupe ist einer der wichtigsten Gegenstände der Thierzucht. Allenthalben ist die Seidenzucht verbreitet, ganz besonders aber in der Lom-

bardei, in Venetien und in Piemont. Es ist schwierig, genaue Angaben über die Größe der Produktion zu geben; dieselbe wird auf 38 bis 54 Millionen Kilogramm Cocons geschätzt; die Ausfuhr betrug 1868 643434 Kilogramm.

### Waldwirthschaft.

Man nimmt an, daß ein Fünftel der produktiven Bodenfläche aus Wäldern bestehe. Dieselben sind jedoch schlecht bewirthschaftet und Holzimport nöthig. Dem Staate gehören 204092 Hectaren, den Gemeinden und Corporationen 2.225682, und Privaten 2.717579 Hectaren. Toskana, Piemont (im Nordosten) und Umbrien sind am reichsten an Wäldern, mehr noch die Insel Sardinien; auch im Neapolitanischen, in den Abruzzen und anderwärts sind ausgedehnte Wälder zu finden. Am ärmsten an Wald ist die Insel Sicilien.

Die Einfuhr, welche weit stärker ist, als die Ausfuhr, kommt zumeist aus Oesterreich (Brenn- und Werkholz) und aus der Schweiz (Brennholz). Wichtig sind die Nebenprodukte der Wälder: Manna (eingedickter Saft der Eschenstämme) aus Calabrien und Sicilien, Sumach und Süßholz, Rork, Terpentin, Galläpfel u. a.

Die Jagd ist mannigfach, obwohl gerade an besserem Wilde arm. Raubthiere (Wölfe und Luchse) finden sich noch in den Apenninen und Alpen.

### Fischerei.

Die italienischen Seen und auch manche Flüsse sind sehr fischreich; aber dennoch ist die Binnenfischerei nicht bedeutend. Sehr wichtig ist dagegen die See- und Korallenfischerei. Im Jahre 1874 waren 5169 Schiffe mit 39622 Tonnen Gehalt, 25247 Mann Bemannung in der großen Seefischerei beschäftigt, die meisten aus der Umgebung von Venedig, Neapel und Palermo. Von diesen Schiffen waren 4617 mit Fischfang, 536 (meist aus Neapel) mit Korallenfischerei und 16 (ausschließlich aus Trapani) mit Schwammfischerei beschäftigt. Die meisten dieser Schiffe gehen in's Adriatische Meer, sodann an die Oesterreichische und Sardinische Küste; doch fahren auch nicht wenige an die Französische, Griechische, Türkische, Lunefische, Egyptische und Algerische Küste. Letztere ist nächst der Oesterreichischen die besuchteste unter den fremden Küsten, und zwar hauptsächlich von Korallenfischern, während die italienischen Schwammfischer ausschließlich an der Lunefischen Küste arbeiten. Unter den Fischen sind es hauptsächlich Thunfische, Sardellen und Makrelen, welche gefangen werden. Die Toskanische Küste insbesondere ist reich an Thunfischen; Sardinien führt davon jährlich über 10000 metrische Centner aus. Die gepödelten Thunfische und Makrelen, ferner der getrocknete und geräucherte Pot-targa von Sicilien und Sardinien sind sehr renommirt.

Die kleine Seefischerei dürfte gegen 11400 Schiffe mit 42000 bis 43000 Tonnen beschäftigen.

### Bergbau und Hüttenwesen.

Der italienische Bergbau, ehemals sehr blühend, ist heutzutage nicht mehr bedeutend, abgesehen von der Schwefel- und Salzproduktion. Berg-, Hütten-

und Salinenwesen dürften jetzt noch über 50,000 Arbeiter beschäftigen; der Produktionswerth wird auf 54 Millionen Lire geschätzt.

Gold wird in den Alpen und im ligurischen Apennin gewonnen, auch aus dem Sande einiger Flüsse gewaschen. So sind der Orco, der Licino und der Po goldhaltig. 1864 waren 14 Goldminen thätig, 12 in der Provinz Novara, 2 in der Provinz Alessandria. Die wichtigsten dürften die in den südlichen Thälern des Monte Rosa befindlichen sein.

Silber wird aus silberhaltigen Bleierzern gewonnen, im Werth von etwa 1½ Million Lire; bei weitem am meisten in der Provinz Genua.

Der Eisenbergbau Italiens ist sehr alt und hauptsächlich in Toskana, und zwar auf der ergreichen Insel Elba heimisch, deren Erze an der benachbarten Maremmenküste verhüttet werden. Außer in Toskana finden sich Eisenbergwerke noch in der Lombardei, in Piemont und auf der Insel Sardinien. Mehr als 60 Prozent der gewonnenen Erze werden zur Ausfuhr gebracht und nur der kleinere Theil im Lande selbst in Roß- und Stabeisen verwandelt. Die gesammte Eisenproduktion beträgt jährlich etwa 1.700000 Centner, im Werthe von 20½ Million Lire, mit 11100 Arbeitern (im Durchschnitt der Jahre 1867—70). In Folge der geringen eigenen Produktion an Roßeisen müssen bedeutende Quantitäten aus England eingeführt werden.

Kupferbergbau wird ebenfalls seit alter Zeit schon betrieben, und zwar hauptsächlich in Venetien (Provinz Belluno), in Toskana (Grosseto und Pisa), und in Piemont (Provinzen Turin und Novara). Das italienische Kupfer ist wegen seiner Reinheit geschätzt; die Gesamtproduktion, an welcher 2500 Arbeiter beschäftigt sind, beläuft sich auf 260,000 Centner an Werth von 1.620000 Lire.

Bleimineralien finden sich von vorzüglicher Reichhaltigkeit auf der Insel Sardinien, eine in Lucca, geringere in den Provinzen Como, Belluno, Novara und anderwärts. Die jährliche Produktion stellt sich bei 4900 Arbeitern auf 645000 Centner im Werth von 8.300000 Lire. (1872 nur noch 111300 Zollcentner).

Der Zinkbergbau hat in den letzten Jahren ganz plötzlich zugenommen; die Produktion beläuft sich bei 4700 Arbeitern auf 600,000 Centner, Werth 4.400000 Lire. Die Produktionsstätten sind die Insel Sardinien, die lombardischen Thäler Seria und Brembo und die Provinz Belluno.

Von Metallminen sind außerdem noch zu erwähnen: die Zinkgrube zu Argentiera (Belluno); die nur unbedeutenden Nickelgruben der Provinzen Novara und Turin; die toskanischen Quecksilberminen, welche jedoch bedeutend zurückgegangen sind (auch in Venetien findet sich Quecksilber); die Antimongruben auf der Insel Sardinien, in den Provinzen Como und Grosseto; die Mangangruben der Provinzen Turin und Genua, deren Produkt ausgeführt wird; endlich Schwefel- und Eisenkiesgruben in der Provinz Turin.

Das bedeutendste mineralische Produkt Italiens ist der Schwefel. Er wird fast ausschließlich auf Sicilien, hier zumeist in den Provinzen Caltanissetta und Girgenti, auch Catania gewonnen. Die Gesamtproduktion Italiens an Schwefel betrug (in Zollcentnern):

1870	4.145060
1871	4.138240
1872	4.847740
1873	5.712220

Hievon gelangten im letztgenannten Jahre 4.047520 Centner zur Ausfuhr. Die festländische Production liefert hiezu nur einen ganz geringen Beitrag aus den Provinzen Forli, Pesaro-Urbino, Abellino und Rom. Die Zahl der Minen beträgt 6—700, wovon aber nur etwas über die Hälfte in Betrieb sind; die Zahl der Arbeiter 22—23000. Der sehr bedeutende Export geht nach allen Ländern, zumeist nach Großbritannien, Frankreich, Deutschland und den Vereinigten Staaten.

Die Steinkohlenproduction ist sehr unbedeutend. Es finden sich zwar an verschiedenen Orten Stein- und Braunkohlenlager, aber nirgends von erheblicher Mächtigkeit. Steinkohlen werden nur im Thal von Aosta (Provinz Turin) gewonnen, und zwar 1873 8400 Zollcentner; die etwas ausgedehnteren Braunkohlenlager in Lodi, in den Provinzen Vicenza und Bergamo, endlich auf der Insel Sardinien, ergaben im Jahre 1873 eine Production von 2.206108 Zollcentnern. Immerhin ist hiebei eine namhafte Zunahme zu bemerken. Der Import an Kohle beträgt jährlich ungefähr 5—6½ Mill. Zollcentner im Werth von etwa 24 Mill. Lire; davon kommt das Meiste aus Großbritannien.

Torfstechereien enthält Italien hauptsächlich in den nördlichen Provinzen, wo sie zur Unterstützung der Glas- und keramischen Industrie beitragen.

Petroleumgruben sind in der Emilia und in der Gegend von Chieti.

Die Salzproduction wird auf 3½—7 Mill. Centner in Werth von 2—3½ Mill. Lire geschätzt. Es wird meistens Seesalz gewonnen, namentlich auf Sardinien (Cagliari), Sicilien (Trapani) und Elba (Portoferraio); sodann in der Emilia, in den Provinzen Bari und Rom. Salinen für Quellsalz sind zu Volterra (Provinz Pisa), und Salsomaggiore (Provinz Parma); Steinsalzgruben zu Lungro (Calabrien) und auf Sicilien. In Italien ist das Salz — mit Ausschluß der Inseln Sicilien und Sardinien — Gegenstand eines Staatsmonopols. Es wird viel Salz nach Scandinavien, der Türkei und Rußland exportirt.

Ein werthvoller Gegenstand der mineralischen Production Italiens ist endlich noch der vorzügliche Marmor aus den Brüchen von Carrara, Massa und Serravezza. Man nimmt an, daß allein für den Export 900000 Centner gewonnen werden im Werth von 10½ Mill. Lire.

### Gewerbliche Industrie.

Die gewerbliche Industrie Italiens steht bei weitem nicht mehr auf jener Höhe, die sie im Mittelalter einnahm. Nur in wenigen Industriezweigen kann Italien heutzutage mit den europäischen Industrieländern concurriren. Eigentliche Industriebezirke gibt es nicht; es sind bloß einzelne Städte, in welchen sich die gewerbliche Thätigkeit concentrirt. Die Gründe dieses Zurückbleibens sind sehr mannigfaltig. In Unteritalien, welches in dieser Hinsicht am meisten zu wünschen übrig läßt, ist die Bevölkerung zu dünn, träge und auf

einer zu tiefen Bildungsstufe, um eine lebhaftere Industrie erblühen zu lassen; auch ist hier die Natur so freigebig, daß der Mangel an Bedürfnissen nach Industrieprodukten sich leicht erklärt. In Mittel- und Oberitalien haben der Rückgang des Welthandels (in Folge der Veränderung des Welthandelszugs, der vom mittelländischen Meere nach dem atlantischen Ocean gewandert ist), die vormalige Zerspaltung und andere Gründe dieses Zurückbleiben veranlaßt; in ganz Italien der Mangel an Steinkohle und anderen wichtigen Koh- und Hülfsmaterialien.

Die gewerbliche Bevölkerung Italiens beträgt  $13\frac{1}{2}$  Prozent der Gesamtbevölkerung, im Ganzen über 3 Millionen und ist absolut am zahlreichsten in Campanien und Sicilien, relativ in Calabrien. Aber gerade in diesen südlichen Landestheilen ist es vorzugsweise das Kleinhandwerk, welches diese verhältnißmäßig starken Ziffern von Gewerbetreibenden stellt; die Großindustrie ist mehr im Norden zu Hause.

In Italien besteht Gewerbefreiheit; Erfindungen können auf Grund eines Patentgesetzes vom 30. October 1856 geschützt werden; Marken auf Grund eines Gesetzes vom 30. August 1868.

Zur Unterstützung der gewerblichen Industrie bestehen Gewerbe- und Handelskammern (Camere di commercio ed arti), welche der Regierung Berichte über den Zustand des Handels und der Gewerbe erstatten und Vorschläge machen; ferner ein Industriemuseum (mit Lehranstalt) zu Turin, eine Akademie für Gewerbe in Florenz, technische Schulen für den niederen und technische Institute (instituti industriali e professionali), zu welchen auch verschiedene Spezialschulen gehören, für den mittleren technischen Unterricht; als technische Hochschulen gelten das höhere technische Institut in Mailand, die Ingenieurschulen in Turin, Neapel und Palermo, der Architekten- und Ingenieurkurs an der Universität Padua und das obengenannte Industrie-Museum zu Turin.

Hinsichtlich der einzelnen Industriezweige ist zu bemerken:

Die Seidenindustrie ist bei weitem der wichtigste Gewerbezweig Italiens, mit wenigen Ausnahmen über ganz Italien verbreitet, am blühensten aber in der Lombardei, in Piemont und Venetien. Dies gilt indessen bloß von der Bereitung roher Seide. Die Produktion an Cocons wird auf jährlich 40 Millionen geschätzt; hieraus werden jährlich  $2\frac{1}{2}$ —3 Mill. Kilogramm rohe Seide gewonnen, so namentlich

1870	2.980000	Kilogramm
1871	3.233000	"
1872	2.887000	"
1873	2.730000	"
1874	2.630000	"

Die Zahl der Filanden (Anstalten zur Abwindung der Seide) beträgt 4—5000; das so gewonnene Produkt wird in sogenannten Filatorien gedreht, wozu in ganz Italien gegen 2,800000 Spindeln in Thätigkeit sind, welche auch ausländische Rohseide verarbeiten. Die so gewonnene filirte Seide repräsentirt einen Jahreswerth von über 200 Mill. Lire, während der Werth der gewonnenen Rohseide auf 100—130 Mill. veranschlagt wird. Die Seidenweberei, welche in ganz Italien etwa 20000 Webstühle beschäftigt,

ist am hervorragendsten in Como, Genua, Mailand, Turin, Florenz und Siena, die Sammtfabrikation in Genua.

Die Wollindustrie ist am lebhaftesten in Oberitalien. Den ganzen Produktionswerth veranschlagt man auf etwa 90 Mill. Lire. Die Spinnerei erzeugt vorzugsweise Streichgarn, Rammgarn nur in wenigen Fabriken. Beide Arten von Garn müssen aus Frankreich, England, Oesterreich u. eingeführt werden. Die Weberei fabricirt meistens nur ordinäre Waare und ist stellenweise, z. B. in den lombardischen Alpen, noch Hausindustrie. Feinere Fabricate stammen aus Schio (Provinz Vicenza), Prato (Provinz Florenz) und Biella (Provinz Novara), Shawls aus Pisa, Leppiche aus Mailand, Florenz und Graglia (Provinz Novara). Die Einfuhr beträgt in allen Zweigen der Wollindustrie ungefähr zwanzigmal so viel als die Ausfuhr.

Die Flachs- und Hanfindustrie Italiens dürfte jährlich für 70—80 Mill. Lire Werth produciren. Die Spinnerei ist noch meist häusliche Nebeschäftigung, die mechanischen Spinnereien gering an der Zahl. Eine bedeutende Quantität des Rohstoffs wird in England und Frankreich gesponnen und dann wieder nach Italien zurückgebracht. Auch die Weberei, welche etwa 120000 Stühle beschäftigt, ist noch größtentheils Handweberei und kann mit der englischen, deutschen und französischen Produktion nicht concurriren. Artikel, in welchen die Ausfuhr, und zwar bedeutend, überwiegt (jährlich für  $1\frac{1}{2}$ —2 Mill. Lire Exportwerth) sind Tauwerk und Fischerneze.

Die Baumwollindustrie genügt gleichfalls dem inländischen Bedürfnisse nicht, so daß Baumwollwaaren und Garne aus England, Frankreich, der Schweiz und Oesterreich importirt werden. Die Spinnerei zählte im Jahre 1874 650000 Spindeln, producirt meist gröbere Garne und concentrirt sich in der Lombardei. Auch die Weberei ist vorzugsweise in den lombardischen Provinzen, namentlich als Hausindustrie, heimisch, aber auch in Piemont, Ligurien, Toskana, in Umbrien, den Marken, in Calabrien und anderwärts anzutreffen. Sie beschäftigt im Ganzen etwa 100000 Stühle und liefert einen Produktionswerth von 80 Mill. Lire.

Sonst sind aus dem Gebiete der Textilindustrie noch zu nennen: die Spitzenfabrikation in Genua, Cantu und Borgo S. Angelo (Lombardei), Palestrina (Venetien); die Schleierfabrikation von Mailand; die Florfabrikation von Bologna; die Stickerei von Genua und Venedig; die Posamentirwaaren von Mailand, Venedig, Turin, Florenz, Bologna und Neapel; die Blumenfabrikation von Genua, Pisa, Florenz und Verona; die wollenen Fes für den Export nach dem Orient aus Venedig u. a.

Die Eisenindustrie ist in der Lombardei vorzüglich vertreten. Hier exczellirt namentlich die Provinz Brescia, wo die Stadt Brescia Messer und Stahlwaaren und Waffen, das Thal Trompia Waffen, Feilen und dergl., die Thäler Sassina und Sabbio Nägel erzeugen; ferner das Gebiet von Lecco am Comer-See; Mailand, das schon im Mittelalter seiner Harnische wegen weltberühmt war, hat ebenfalls seinen alten Ruf in der Eisenindustrie bewahrt; auch Turin, Florenz, Biella, Genua und Neapel sind nennenswerth. Die Produktion genügt dem Bedarfe nicht, so daß in den letzten Jahren (1871—73) jährlich für 6—11 Mill. Mark Eisen- und Stahlwaaren importirt werden mußten. Alte Eisenwaaren werden exportirt.



Die Industrie in anderen unedlen Metallen ist nicht von Bedeutung; erwähnenswerth nur die Kupferwaarenfabrikation von Lecco.

Weltberühmt waren ehemals die Gold- und Silberarbeiten und erfreuen sich auch jetzt noch eines vorzüglichen Rufes, so besonders die venetianischen Goldketten und die Zilligranarbeiten aus Genua. Auch Mailand, Rom, Neapel und Catania liefern geschätzte derartige Waaren.

Die Maschinenfabrikation ist nicht von Bedeutung und genügt dem einheimischen Bedarfe nicht. Die größten Etablissements befinden sich zu Genua, zu Turin und Mailand. Letztere Stadt ist wegen ihres Wagenbaues bekannt und arbeitet selbst für den Export. Der Schiffbau ist für ganz Italien ein wichtiger Industriezweig; es sind 80—90 Schiffswerften im Betrieb: die wichtigsten davon befinden sich in Ligurien, wo die Werft von Sestri di Ponente besonders thätig; aber auch jene von Barezza, Savone, Chiavari, Genua, Castellamare, Procida, Chioggia und Venedig sind renommirt.

Die musikalischen Instrumente sind stets eine Specialität der italienischen Industrie gewesen. Weltberühmt sind die Streichinstrumente aus Cremona, renommirt auch die Darmsaiten aus den Abruzzen, die Musikinstrumente aus Turin und Arezzo, Neapel, Mailand und Bergamo.

Auf dem Gebiete der keramischen Industrie hat sich Italien stets ausgezeichnet. Terracotten werden in sehr schönen Formen in der Romagna, in Toskana, in der Lombardei, in Piemont und im Venetianischen fabricirt. Zu Vagnocavallo bei Ferrara werden sehr geschmackvolle Platten für Mosaikböden fabricirt; in Caltagirone (Insel Sicilien) ist die Erzeugung von Miniatur-Thonfigürchen eine Specialität. Majolica und Fayence werden in unübertroffener Schönheit zu Doccia bei Florenz, zu Faenza (Provinz Ravenna), zu Casaggiolo (Provinz Florenz), zu Gubbio (Umbrien), zu Bologna, Mailand und anderwärts fabricirt und mit großem Geschick antike Muster nachgeahmt. Trotz alledem ist die Einfuhr an Thonwaaren bedeutend größer und betrug z. B. 1873  $4\frac{1}{2}$  Millionen Mark gegenüber einer Ausfuhr von bloß  $1\frac{1}{2}$  Mill. Mark Werth.

Die Glasindustrie beschäftigt etwa 70 Fabriken, davon die meisten im Venetianischen. Besonders lebhaft wird die Glasindustrie nur auf der Insel Murano und in Venedig betrieben (Glasperlen, Glasmosaik, Perlen und allerlei Kurzwaaren). Außerdem ist die Glasproduktion unbedeutend und betrug im J. 1873 die Einfuhr 10 Mill. Mark, die Ausfuhr nur 192000 Mark.

Wichtiger für den Export ist die Gesteinsindustrie. Die Verarbeitung des prachtvollen italienischen Marmors zu architektonischen Ornamenten, Tischplatten und anderen Waaren ist hauptsächlich in Toskana (Massa und Carrara) und in Lucca (Terravecchia) heimisch; die Fabrication von Marmorwaaren zu Volterra (Provinz Pisa). Die Ausfuhr an Marmor, Marmorwaaren und Waaren hieraus erreichte 1874 den Werth von 10 Mill. Mark bei einer verschwindend geringen Einfuhr. Schließlich dürfte auch noch die Erzeugung von Cameen und Miniaturmosaik (Rom, Neapel und Florenz) rühmende Erwähnung finden.

Die chemische Industrie genügt dem einheimischen Bedarfe noch bei weitem nicht, namentlich müssen Potasche und Soda in großen Massen importirt werden. Nur Borsäure aus den toskanischen Lagunen, sowie Wein-

stein- und Citronensäure bilden erhebliche Ausführartikel. In Seife, die hauptsächlich zu Sampierdarena bei Genua, Biella (Provinz Novara), Mailand, Venedig u. a. producirt wird, ist die Ausfuhr stets steigend und erreicht nahezu den Werth der Einfuhr. Von Zündwaaren sind hauptsächlich die Zündkerzen aus Turin, Mailand und Neapel zu erwähnen.

Auf dem Gebiete der Nahrungsmittel-Industrie hat in der letzten Zeit die Mehl-Fabrikation zugenommen, welche 1874 97000 Zolcentner zur Ausfuhr brachte, während die Ausfuhr nur 77000 betrug. Weltbekannt ist die Maccaroni-Fabrikation im Neapolitanischen, sowie in der Küstengegend von Savona bis Genua. Mittelpunkt dieser Industrie ist Gragnano im Neapolitanischen; die Ausfuhr betrug im Jahre 1874 136200 Zolcentner bei einer Einfuhr von nur 13500. Die Zuckerindustrie ist unbedeutend, die ausländische Concurrnz überlegen. Für Rübenzuckerfabrikation, die erst seit 1870 betrieben wird, bestehen erst 3 Etablissements. In Folge dessen wurden auch 1873 595000 Zolcentner Zudermehl und 1,020800 Zolcentner raffinirten Zuckers eingeführt, während Ausfuhr gar nicht stattfindet. Von sonstigen Speisefabrikaten dürften noch die candirten Früchte, die zum Export gelangen, und die Würstwaaren (Salami aus Verona, Florenz und Ferrara; Mortadella aus Prado und Bologna) genannt werden. In letztem Artikel ist die Ausfuhr sehr bedeutend gegenüber der Einfuhr. Die Industrie in Getränken ist mit Ausnahme der Weinproduktion, die schon oben erwähnt wurde, und der namhaften Liqueurfabrikation nicht nennenswerth.

Die Tabakfabrikation leidet unter dem Drucke des Tabakmonopolls, dessen Ausübung seit 1869 einer Aktiengesellschaft auf 15 Jahre übertragen wurde. Diese Gesellschaft unterhält 15 Fabriken; die bedeutendsten zu Neapel, Turin, Mailand und Venedig. Die Einfuhr an Tabakfabrikaten betrug 1873 3000, die Ausfuhr 2400 Zolcentner.

Die Lederindustrie florirt in Oberitalien, im Neapolitanischen, in Florenz, Messina, Catania und anderwärts; auch die Pergamentfabrikation verdient Erwähnung. 1873 betrug an:

	die Einfuhr:	die Ausfuhr:
Leder . . . . .	22100 Zolcentner.	19800 Zolcentner.
Lederwaaren . . . . .	652000 Markt Werth.	424000 Markt Werth.

Die Papierindustrie ist im Allgemeinen sehr blühend und technisch vorge schritten. Sie zählt etwa 540 Etablissements und ist am bedeutendsten in Ligurien. Papier bildet auch einen geschätzten Exportartikel. Die Ausfuhr betrug 1873 97000 Zolcentner, die Einfuhr nur 24400.

In Holz-, Stroh- und Kurzwaaren-Industrie nimmt Italien eine sehr respectable Stellung ein und ist namentlich bezüglich seiner Strohgeflechte unerreicht. Dieser Industriezweig hat seinen Mittelpunkt in Toskana und ist dort meistens Hausindustrie. Die Ausfuhr repräsentirt einen Werth von 20 Mill. Markt bei einer verschwindend kleinen Einfuhr. Die Möbelfabrikation arbeitet auch für die Ausfuhr; die Kunstfischerei, sowie die Erzeugung seiner Drechsler- und Galanteriewaaren (Mailand, Florenz, Livorno, Arezzo) sind rühmenswert. Eine Specialität der italienischen Kurzwaarenindustrie ist endlich die Erzeugung von Korallenwaaren (Rom, Neapel, Livorno, Genua), welche in Massen exportirt werden und in allen

Welttheilen zu finden sind. Der Exportwerth an Korallenwaaren erreichte (bei ganz unbedeutendem Import) 1874 die Höhe von 30 Mill. Mark.

### Handel.

Obgleich der Welthandelszug sich im Laufe der neueren Handelsgeschichte vom mittelländischen Meere ab- und nach dem atlantischen Ocean zugelenkt hat, gehört Italien doch noch zu den durch seine Lage in commerzieller Hinsicht vorzüglich begünstigten Ländern der Welt. Der Länge nach in eines der frequentesten Meere hingestreckt, von allen südeuropäischen Ländern wie von der Levante und den nordafrikanischen Gestaden aus auf gefahrlosen Gewässern leicht erreichbar, spielte Italien im Mittelalter die große Vermittlerrolle zwischen Asien und Nordafrika einerseits, Mittel- und Westeuropa andererseits und hat sich einen werthvollen Theil dieser Aufgabe auch heute noch erhalten. Es wird darin unterstützt durch seine vielen und guten Seehäfen, durch seine eigene Produktion, durch sein immer mehr sich entwickelndes Eisenbahnnetz, durch das im Laufe der Zeit angeeignete maritime Talent seiner Küstenbewohner und in neuester Zeit auch durch die Vollendung des Suezkanals, welcher den mittel-europäisch-asiatischen Silbertehr wiederum der alten mittelländischen Fahrbahn zugeleitet hat. Handel und Verkehr ernähren gegen 3 pCt. der Bevölkerung. Relativ am stärksten ist die commercielle Bevölkerung in Ligurien, sehr stark auch in Campanien, Sicilien, Toskana, der Lombardei und Venetien; am schwächsten in den Abruzzen, in Umbrien und Sardinien.

Der innere Handel ist in allen größeren Orten lebhaft, namentlich in Mailand, Turin, Florenz, Bologna, Palermo, Sinigaglia (welches seine ehemals hochberühmte Messe seit 1869 verloren hat), in Mantua, Verona und an anderen Orten. Genaue Daten über ihn sind nicht zu erhalten; er wird wesentlich gefördert durch die vorzüglichen Straßen des Landes.

Der auswärtige Handel ist im Allgemeinen seit einer Reihe von Jahren entschieden im Aufschwunge begriffen. Was den Generalhandel (Gesamt-Ausfuhr und Gesamt-Einfuhr) betrifft, so betrug 1875

die Einfuhr . . .	1215.357000 Lire
die Ausfuhr . . .	1057.545000 „

Es ist dies zwar weniger, als in den vorhergehenden beiden Jahren; aber doch mehr, als im Durchschnitte einer längeren Jahresreihe. (In der officiellen Handelsstatistik wird der Werth der Waaren in zwei verschiedenen Arten angegeben, nämlich als amtlicher Werth und als Handelswerth. Ersterer ist für jede Waare unveränderlich; letzterer wird auf Grund der wechselnden Preise der Waaren festgestellt).

Der italienische Zolltarif bringt die ein- und ausgeführten Waaren in folgenden 20 Kategorien unter, innerhalb welcher die Handelsbewegung nachstehende Werthe repräsentirt (im Jahre 1874, ausgedrückt in Mill. Mark):

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Wasser, Getränke und Oele . . . . .	55	91
Colonial- und Medicinalwaaren zc. . . . .	123	46
Früchte, Sämereien, Küchengewächse zc. . . . .	9	41
Fett- und Fleischwaaren . . . . .	18	21
Fische aller Art zc. . . . .	17	2
Vieh . . . . .	11	20

	Einfuhr.	Ausfuhr.
Felle, Leder und Lederwaaren . . . . .	38	12
Hanf, Flachs, und Waaren daraus . . . . .	27	34
Baumwolle und Baumwollwaaren . . . . .	142	14
Wolle und Wollwaaren . . . . .	65	7
Seide und Seidenwaaren . . . . .	116	272
Cerealien, Mehl und Mehlwaaren . . . . .	125	40
Holz und Holzwaaren . . . . .	27	20
Papier und Bücher . . . . .	6	5
Kurzwaaren, Quincaillerie zc. . . . .	92	78
Uedle Metalle und Waaren daraus . . . . .	74	15
Edle Metalle und Waaren daraus, Juwelen . . . . .	14	8
Steine, Erde und Fossilien . . . . .	42	85
Erzgeschirre, Glas und Glaswaaren . . . . .	13	21
Tabak . . . . .	28	—

Was die einzelnen dieser Waarengattungen betrifft, so wurde schon gelegentlich der Darstellung der italienischen Industrie einiges bemerkt. Eigentliche Ausfuhrartikel in großem Style sind nur Olivenöl, Früchte, Seide und Schwefel; wenn auch in manchen anderen Gegenständen noch der Export überwiegt, so ist dies doch nicht bedeutend.

Bezüglich der einzelnen Länder, mit welchen Italien im Handelsverkehr steht, stellt sich der Handelswerth der von dorthier eingeführten und jener der ausgeführten Waaren wie folgt (ebenfalls 1874, in Millionen Mark):

	Einfuhr von:	Ausfuhr nach:
Frankreich und Algerien . . . . .	316	294
Oesterreich-Ungarn . . . . .	298	168
Großbritannien . . . . .	225	165
Schweiz . . . . .	38	86
Central- und Südamerika . . . . .	38	33
Türkei . . . . .	63	7
Bereinigte Staaten . . . . .	38	22
Rußland . . . . .	32	15
Deutsches Reich . . . . .	22	14
Niederlande . . . . .	22	9
Aegypten, Tunis, Tripolis . . . . .	20	10
Belgien . . . . .	11	5
Spanien und Portugal . . . . .	6	6
Griechenland . . . . .	7	4
Schweden, Norwegen, Dänemark . . . . .	3	1

Bezüglich der einzelnen Gegenstände, welche die Haupthandelsartikel im Handel mit den einzelnen Ländern bilden, möge Folgendes genügen:

Im Verkehr mit Frankreich werden von dorthier nach Italien importirt hauptsächlich Wollwaaren, Seide, Metallwaaren, Seidenwaaren, Baumwollwaaren, Eisen und Stahl, Zuder, Kurzwaaren, Seidencocons; nach Frankreich gehen Seide, Vieh, Getreide, Del, Flechtwaaren, (Stroh Hüte), Hanf, Reis, Häute, Schwefel u. a.

Bei Oesterreich-Ungarn sind die wichtigsten Importgegenstände von dort nach Italien: Seide und Seidenwaaren, Holz und Holzwaaren, Colonialwaaren zc., Kurzwaaren, Baumwollwaaren; exportirt werden aus Italien nach Oesterreich: Seide und Seidenwaaren, Del, Früchte zc., Hanf und Flachs und Waaren daraus.

Im britisch-italienischen Handel stehen obenan als Ausfuhrgegenstände Italiens: Hanf, Del, Chemikalien, Getreide, Schwefel und Süßfrüchte; als

Ausfuhrgegenstände Englands: Baumwollwaaren, Kohlen, Wollwaaren, Maschinen, Zucker und Kaffee.

Es ist begreiflich, daß bei der eigenthümlichen Lage Italiens sein Handel, hauptsächlich Seehandel ist. Ungefähr  $\frac{2}{3}$  bis  $\frac{1}{2}$  des gesammten auswärtigen Handels bewegen sich auf dem Seewege.

Von besonderer Wichtigkeit für Italien ist ferner der Transitverkehr. Waaren für die Durchfuhr kommen zumeist aus Oesterreich, Frankreich, der Schweiz, Großbritannien, Tunis und Tripolis, Südamerika; die Länder, nach welchen die meisten Durchfuhrwaaren gehen, sind Oesterreich, Frankreich, Südamerika, die Schweiz und die Türkei.

#### Handelsrecht und Handelspolitik.

Die italienische Gesetzgebung ist dem Code Napoleon nachgebildet und demgemäß auch das italienische Handelsgesetzbuch vom 25. Juni 1865. In Handelsfachen entscheiden als erste und in manchen Fällen auch als Appellations-Instanzen die Handelstribunale, deren Mitglieder auf Vorschlag der Handelskammern vom König ernannt werden. In anderen Fällen geht der Instanzenzug von den Handelsgerichten zu den Appellhöfen, über welchen noch ein Cassationshof steht.

Von einer eigentlichen systematisch verfolgten Handelspolitik kann bei der kurzen Dauer des gegenwärtigen Königreichs Italien nicht die Rede sein. Die Zolllinien, welche früher zwischen den einzelnen Italienischen Staaten bestanden und den großen Verkehr belästigten, sind seit der Einigung der Nation aufgehoben und durch Gesetz vom 30. October 1862 für das ganze Königreich ein einziges Zollsystem eingeführt worden. Mancherlei Erleichterungen wurden durch die Handelsverträge herbeigeführt, welche mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen worden sind, so namentlich mit Frankreich 1862 und 1863, mit Großbritannien 1863, mit dem Zollverein 1865, mit Oesterreich-Ungarn 1867 und mit der Schweiz 1868 u. s. f.

#### Eisenbahnen.

Die vorzugsweise maritime Gestaltung des italienischen Verkehrs, die vormalige politische Zersplitterung des Landes und manches Andere waren die Gründe, weshalb Italien im Eisenbahnbaue lange hinter den anderen europäischen Staaten zurückblieb.

Die erste italienische Eisenbahn war die 1839 von Neapel nach Portici eröffnete; hierauf folgten 1840 die Linie Mailand-Monza; 1842 die Strecke von Padua bis zum Brüdertopf der Lagune; 1843 Caserta-Neapel. Auch in den folgenden Jahren wurden immer nur kurze Strecken eröffnet. Der ehemalige Kirchenstaat verhielt sich ablehnend gegen die Eisenbahnen; die Bahnen des Großherzogthums Toscana standen außer Zusammenhang mit den Nachbarbahnen und nur in Oberitalien, wo die Schwierigkeiten am größten, aber auch die wirtschaftliche Befähigung, die geistige Bildung und der Fleiß der Bevölkerung am herborragendsten waren, entstand unter der Herrschaft der Könige von Sardinien und unter dem vormaligen österreichischen Regime in den Jahren 1848—1859 ein reich entwickeltes Eisenbahnnetz mit den Hauptknotenpunkten Alessandria, Mailand und Bologna und mit Ausläufern zu den wichtigsten Alpenstraßen und Seehäfen.

Seit der Einigung des Königreichs Italien hat sich das Eisenbahnnetz der Halbinsel rascher entwickelt, unterstützt durch die mit Oesterreich und Deutschland hergestellten Verbindungen über den Semmering und den Brenner. Durch die Erbauung der Montcenis-Bahn endlich zeigte Italien, daß es in Bezug auf Eisenbahnunternehmungen den übrigen europäischen Staaten ebenbürtig geworden ist.

Das heutige italienische Eisenbahnnetz ist am reichsten im oberitalienischen Flachland entwickelt zwischen den oberitalienischen Seen im Norden und der Apennin-Kette im Süden, die sich mit ihren Thälern gegen den Po abdacht. Von West nach Ost zu nimmt die Dichtigkeit des Schienennetzes mehr und mehr ab. Durch die Linien Genua-Nizza, durch die Montcenis- und die Brennerbahn, sowie durch die Linie Gormons-Triest steht das oberitalienische Bahnnetz mit den übrigen europäischen Bahnen in Verbindung. Zwei der genannten Linien, die inneren, sind Hochgebirgsbahnen und Welt Handelsstraßen; die äußeren, die Küstenlinien, dagegen speciell dem französischen und österreichischen Verkehr zugewendet und mit Seewegen concurrirend.

An dieses oberitalienische Netz schließt sich bei Bologna, Florenz und Pisa das römische Netz an, welches in der Hauptsache aus Parallellinien besteht, die von Nordwest nach Südost laufen und stellenweise durch Querlinien verbunden sind. Die wichtigste jener Parallellinien, eine Welt Handelsstraße eminenten Art, ist die östlichste, welche von Bologna aus an der Küste des adriatischen Meeres laufend, dem mitteleuropäisch-orientalischen Silberverkehr dient. Aber auch die drei westlicheren Parallellinien sind von Bedeutung, da sie die Verbindung zwischen Oberitalien und Rom herstellen. Südlich von Rom wird die Verbindung spärlicher, nur in Neapel (resp. Caserta) zeigt sich noch ein wichtiger Knotenpunkt. Von Neapel südlich sind nur mehr vereinzelte Linien vorhanden; die südlichsten Theile Italiens haben nur noch an der Ostküste die große wichtige Küstenlinie und ihren Zweig am Golfe von Tarent. Die Bahnnetze der Inseln endlich sind erst im Entstehen.

Das ganze italienische Eisenbahnnetz entspricht vollständig der geographischen Gestalt und Lage des Landes; die noch vorhandenen Lücken entsprechen den Gebirgssystemen der Alpen und Apenninen, theils auch jenen ausgedehnten Districten, wo bei dünner und zurückgebliebener Bevölkerung das Verkehrsbedürfniß minder entwickelt ist. Einen wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung des italienischen Eisenbahnnetzes nahm die Kette der Apenninen. Dieselbe wird in ihrer Längsrichtung auf beiden Seiten flankirt von den Linien Piacenza-Tarent und Genua-Neapel; an vier Stellen wird sie von Eisenbahnen überstiegen: von Alessandria nach Genua, von Bologna nach Pistoja, von Ancona nach Foligno und von Neapel nach Foggia.

Die Entwicklung des italienischen Eisenbahnnetzes ging in folgendem Massenverhältniß vor sich: 1839 wurden 8 Kilom. eröffnet; 1840—1842 46 Kilom.; 1843—1845 103 Kilom.; im nächsten Triennium 203, dann 331, 396, 425, 677 Kilom. Am fruchtbarsten waren die sechs Jahre 1861 bis 1866, denn im ersten Triennium derselben wurden 1348, im zweiten 1554 Kilom. eröffnet. Diese Zahlen sind nicht wieder erreicht worden; 1867 bis 1869 wurden 778, 1870—1872 885 und 1873—1875 932 Kilom. eröffnet. Der rasche Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1861 bis



1866 entspricht der allgemeinen Anspannung von Kräften und dem Aufschwung des gesammten Staatslebens nach der Constitution des Italienischen Staateswesens, einem Aufschwunge, welchem späterhin wieder eine leicht erklärbare Ernüchterung und Beschränkung folgte. Ende 1875 waren im Ganzen 7686 Kilom. Bahnen eröffnet. Darnach nimmt Italien bezüglich seiner absoluten Bahnlänge den sechsten Platz unter den europäischen Staaten ein; vergleicht man jedoch die Bahnlänge mit der Größe des Territoriums, so gebührt ihm erst der achte. Diese Bahnen besaßen am 1. Januar 1876 ein Fahrmaterial von (ohne die im Bau begriffenen Stücke) 1205 Locomotiven, 4205 Personenwagen und 22144 Güterwagen. Am reichsten mit Fahrmaterial ausgestattet sind die Bahnen in Oberitalien, am ärmsten die Sardinischen.

Die Gesamtbaukosten beliefen sich Ende 1875 auf 2070 Millionen Lire; der Kilometer kostete durchschnittlich 274354 Lire. Die Italienischen Bahnen gehören demnach mit zu den billigsten Bahnen Europas.

Was die Ertragnisse betrifft, so stellen sich dieselben wie folgt (per Kilom.):

Jahr:	Brutto-Ertrag:	Ausgaben:	Rein-Ertrag:
1873	20213 Lire	11912 Lire	8301 Lire
1874	20231 "	12866 "	7415 "
1875	19568 "	12152 "	7416 "

Die Geschichte der finanziellen Erfolge der Italienischen Bahnen ist nicht erfreulich. Das System der Privatbahnen bewährte sich so wenig, daß der Staat daran gehen mußte, Privatbahnen anzukaufen, um den Actionären einen Theil ihres sonst fast ganz verlorenen Capitals zu retten und um die unvollendeten Strecken endlich zu vollenden. Insbesondere die Römischen, die Calabrisch-Sicilischen, die Südbahnen und die Linie von Savona mußten von Ende 1866 ab unterstützt werden. Bei fortdauernder Creditlosigkeit und schlechter Rentabilität beantragte die Gesellschaft der Römischen Bahnen (entstanden 1865 durch Fusion mehrerer anderer Bahnen), am Rande des Falliments stehend, die Abtretung einiger Linien an den Staat. Die Regierung begann hierauf selbst, die projectirten Linien zu bauen, insbesondere Theile der Calabrisch-Sicilischen, der Römischen, der Ligurischen Bahnen und der Savona-Bahn.

Ende 1875 stellte sich das Verhältniß von Staats- und Privatbahnen wie folgt (in Kilometern):

	Staatsbahnen.	Privatbahnen.
im Betriebe . . . .	1625	6084
im Baue . . . . .	341	399
Concessionirt . . . .	—	693

In administrativer Hinsicht vertheilen sich die italienischen Bahnlinien auf nachstehende einzelne Unternehmungen:

	Kilom. in Betrieb (Ende 1875):
Oberitalienische Bahnen . . . . .	3379
Römische Bahnen . . . . .	1673
Südlische Bahnen . . . . .	1454
Calabrisch-Sicilische Bahnen . . . . .	949
Sardinische Bahnen . . . . .	198
Turin-Givié . . . . .	22
Settimo-Tivarolo . . . . .	23
Turin-Tivoli . . . . .	12

Vom handelsgeographischen Gesichtspunkte aus dürften sich die drei letztgenannten Bahnen zu denen Oberitaliens rechnen lassen und auch sonst die Gruppierung etwas anders gestalten.

Die Oberitalienischen Bahnen (nebst Turin-Cirié, Settimo-Rivarolo und Turin-Nivoli) haben als Basis die große Linie Turin-Mailand-Treviglio-Bergamo-Verona-Venedig, 435 Kilom. lang. Als handelsgeographische Basis erscheint sie deshalb, weil sie in ihrer ostwestlichen, wenig nach Norden ausgehogenen Richtung genau dem Südfalle der Alpenkette in die Po-Ebene entspricht, indem sie zugleich eine Reihe von Zweiglinien in die Alpentäler hinauffendet, wo diese Linien theils in Alpenüberschneidungen ihre Fortsetzung finden, theils in der Schifffahrt auf den oberitalienischen Seen und den nicht überschienten Alpenpässen, während einige von ihnen in den südlichen Zweigen jener Grundlinie ihre Fortsetzung nach Mittelitalien finden. Die genannte Grundlinie, die fruchtbaren und wohlangebauten Gelände des unteren Piemont, der Lombardei und Venetiens durchlaufend, berührt zahlreiche Städte. Ihr oberster Knotenpunkt ist Turin, wo auch eine der interessantesten europäischen Bahnen, die Mont-Genis-Bahn, beginnt. Ihr Italienscher Theil, d. h. die Strecke Turin-Modane, hat 108 Kilom. Dieser merkwürdige Bau datirt in seinen Anfängen bis in das Jahr 1832 zurück, blieb aber bloß Project bis zum Jahre 1857, wo der Durchstich durch den Col de Fréjus und die Bahnführung durch das Thal der Dora Riparia beschlossen wurden. Die Bahnarbeiten begannen in einer vollständigen Wildniß; der eigentliche Durchstich, welcher nebst zwei kleinen Verbindungstunnels 12848 Meter lang, 8 Meter breit und 6 Meter hoch ist, brauchte 9 Jahre zur Vollendung. Der höchste Punkt des Tunnels liegt 1294 Meter, der Ausgangspunkt auf Italienscher Seite 1291, auf Französischer 1158 Meter über der Meeresfläche. Das ganze Unternehmen kostete 75 Mill. Fr., wovon 26 auf Frankreich fielen; den Rest deckte Italien, dem in intellectueller wie ökonomischer Hinsicht der Löwenantheil des Werkes zukommt. Die eigentliche Mont-Genis-Bahn umfaßt auf Italienscher Seite nur die Strecke Buffoleno-Modane mit 60 Kilom. Die Gränze selbst befindet sich im Tunnel. Die ebengenannte Strecke zweigt sich von der 54 Kilom. langen Strecke Turin-Susa nahe bei Susa ab. Von Susa führte vordem die Fell'sche Eisenbahn, 78 Kilom. lang, nach St. Michel in Frankreich. — Von jenen Aesten, welche von der Linie Turin-Venedig nordwärts abzweigen, sind die Strecken Turin-Cirié (21 Kilom.) und Settimo-Rivarolo (23 Kilom.) zwar selbständige Unternehmungen, aber nur von localer Bedeutung. Die nächste Zweigstrecke, Chivasso-Ivrea, 33 Kilom., zieht in das Thal der Dora Baltea (Val d'Aosta), aus welchem neben dem großen und kleinen St. Bernhard nur öde Hochpässe nach Frankreich und der Schweiz führen. Weiter folgt die Zweiglinie Santhia-Biella, 30 Kilom., am Eingang des Val d'Aorno ohne Aussicht auf Fortsetzung endigend. Von Vercelli ab führt eine Seitenlinie in südlicher Richtung über Casale nach Valenza, 42 Kilometer lang. Weiter gegen Osten ist Novara Kreuzungspunkt der ostwestlichen Linie und zweier von Norden her kommenden und nach Süden bis Genua sich fortsetzenden Linien. Die nördlichen Linien, welche bei Novara einmünden, sind Novara-Sozzano, 36 Kilom., am kleinen Lago d'Orta endigend, und Novara-Arona, 37 Kilom. Letztere Linie (im Bau) setzt sich am

Ufer des Lago Maggiore fort nach Domo d'Ossola (59 Kilom. von Arona). Hier findet sie eine weitere Fortsetzung nur mehr in der berühmten Alpenstraße über den Simplon. Westlich aber läuft eine weitere Fortsetzung vom Ufer des Lago Maggiore (Locarno) nach Bellinzona. Diese Strecke ist nur zwischen Locarno und Arona unterbrochen, wo der Dienst durch Seebampfer versehen wird. — Gegen Süden haben diese beiden Bahnlinien eine gemeinsame Fortsetzung in der Strecke Novara-Alessandria (von Arona bis Alessandria 102 Kilom.) und von da nach Genua. Auch die nächste nördliche Zweigbahn führt wieder an den Lago Maggiore, die Linie Aho-Arona, 53 Kilom., als nächste Verbindung der Simplonstrafe mit Mailand. Von ihr zweigt sich noch eine kleine Strecke ab, welche 19 Kilom. weit von Gallarate nach Varese führt und dort einen lebhaften Strassenknotenpunkt zwischen den wichtigsten Seen antrifft.

Der nächste Hauptknotenpunkt an der oberitalienischen Ostwestlinie ist Mailand. Von da führt in nördlicher Richtung eine Linie nach Monza, 13 Kilom., wo sie sich gabelt und, die Landschaft Brianza einschließend, mit einem Arme nach Camerlata bei Como, 45 Kilom. von Mailand, mit dem anderen nach Calolzio und Lecco am Comersee läuft. Der westliche Zweig, welcher zur Zeit noch stellenweise unterbrochen ist, führt von Camerlata nach Chiasso (unvollendet), von da nach Lugano (vollendet), weiterhin nach Bellinzona (unvollendet), von da nach Biasca (vollendet) und endlich nach Airolo und dem Gotthardtunnel als Gotthardbahn. Die italienische Strecke dieses großartigen Unternehmens ist indessen sehr kurz; die Bahn erreicht die Schweizer Gränze schon 20 Kilom. von Camerlata. Der östliche Zweig der Linie Mailand-Monza, die Strecke Monza-Lecco, findet ihre Fortsetzung theils in der Schifffahrt auf dem Comer See, theils in den großen Strassenzügen, welche von Chiavenna aus über den Splügen ins Rheinthal und über den Maloggia-Paß ins Engadin führen. Nach Südwesten streckt sich die Linie Mailand-Mortara-Casale-Asfi 126 Kilom. und Mortara-Alessandria 41 Kilom.; nach Süden Mailand-Pavia (36 Kilom.)-Voghera 63 Kilom.; nach Südosten Mailand-Piacenza als ein Stück der großen Welt Handelsstraße, welche vom Rhein über den Gotthard nach Brindisi führt.

Die mehrerwähnte Ostwestlinie setzt sich von Mailand östlich fort nach Treviglio, wo sie einen Zweig nach Cremona, 66 Kilom., entsendet, sodann nach Bergamo, von wo eine Strecke nach Calolzio und Lecco, 33 Kilom., führt. In Brescia geht wieder eine südliche Zweigbahn nach Olmenetta, 40 Kilom., ab (anschließend an die Linie Treviglio-Cremona). Hierauf berührt die Ostwestlinie zwei Uferstädte des Gardasees, in welchen sich Dampfschiffcurse anschließen und erreicht in Verona wieder einen Knotenpunkt. Denn hier wird sie gekreuzt von der Strecke Peri-Verona, 40 Kilom., welche im Süden ihre Fortsetzung in der 101 Kilom. langen Linie Verona-Mantua-Modena hat und mit dieser und der nördlichen Brennerlinie ebenfalls eine Welt Handelsstraße repräsentirt.

Von Verona östlich sind nur noch zwei Knotenpunkte: Padua, wo die Strecke Padua-Bologna, 124 Kilom., und Mestre, wo die der Oesterreichischen Südbahn gehörige Strecke Mestre-Cormons-Triest, 202 Kilom., abzweigt. Den Schluß der ganzen Linie bildet Venedig.

Neben jener großen Ostwestlinie fällt unter den Oberitalienischen Bahnen

als zweite Hauptlinie die Strecke Turin-Bologna ins Auge. Sie ist die eigentliche Fortsetzung der Mont-Genis-Bahn, die directeste Route von Paris in der Richtung auf Alexandria. Rechnet man die Strecke Modane-Turin hinzu, so ergibt sich eine Gesammtlänge von 443 Kilom. bis Bologna, von 575 bis Florenz.

Die Linie Turin-Bologna entsendet in Asti einen großen Zweig nach Mailand (von Turin bis Asti 75 Kilom., Asti-Mailand auch 75 Kilom.) und findet in Alessandria, 91 Kilom. v. T., den großen Brennpunkt der Oberitalienischen Bahnen. Die Linie Alessandria-Mailand ist oben schon erwähnt; nach Westen läuft die Linie Alessandria-Cavallermaggiore, 98 Kilom., nach Südwesten Alessandria-Savona 105, letztere ans mittelländische Meer zur Verbindung von Mailand mit Nizza, resp. Marseille. Ebenfalls nach Süden, aber mit etwas östlicher Richtung streckt sich die Linie Alessandria-Genua 75 Kilom. Diese entsendet eine kleine Verbindungsstrecke von Nobi nach Tortona, zur Abkürzung des Weges von Mailand (resp. Gotthard) nach Genua. Die Strecke Nobi-Pavia-Mailand beträgt 99 Kilom., Nobi-Genua 54 Kilom.

In Voghera zweigt sich von der Turin-Bologner Linie wieder eine gleichfalls schon erwähnte Strecke ab; in Piacenza vereinigt sich mit jener die von Arona her über Mailand kommende Linie, in Modena die Linie von Verona. So findet sich in Modena zusammen, was über den Montcenis, über die Schweizer Pässe und über den Brenner her kommend Brindisi und den levantinischen Gewässern zustrebt. In Bologna endlich theilt sich der ganze von Norden kommende Verkehr in einen südöstlichen Theil nach Brindisi und der Levante und in einen südwestlichen nach Mittel- und Süditalien.

Neben einer nur 38 Kilom. langen Linie nach Pinerolo entsendet Turin noch eine dritte Hauptlinie, welche sich auch als Fortsetzung des Mont-Genis-Übergangs darstellt, nämlich die Strecke Turin-Cavallermaggiore-Savona 156 Kilometer und die Zweigstrecke Turin-Cavallermaggiore-Cuneo 87 Kilom. mit der Nebenlinie Savigliano-Saluzzo 16 Kilom. Pinerolo, Saluzzo und Cuneo sind Endstationen am Eingange von Alpenthälern; Savona aber hat eine glücklichere Lage am Meere und an einer anderen internationalen Linie: Ventimiglia-Savona-Genua, 152 Kilom. Diese schließt sich in Ventimiglia an die französische Mittelmeerbahn, läuft an den prächtigen Gestaden der Seealpen entlang nach Genua und von da über Spezia nach Pisa noch 168 Kilom.

Genua empfängt demnach seinen Landverkehr über Turin vom Montcenis, über Mailand vom Gotthard, über Nizza aus Marseille und über Pisa aus Florenz und Rom.

Als eine letzte Gruppe der Oberitalienischen Linien ist endlich noch jene zu betrachten, welche von Bologna nach Vistoya 101 Kilom. fährt und hier sich theilt und einen 31 Kilom. langen Zweig nach Florenz, einen anderen 65 Kilom. langen Zweig nach Pisa sendet. Bologna, Florenz und Pisa gehören zwar geographisch und wirthschaftlich zu Oberitalien; wenn man diese Städte als die Gränzpunkte anderer Eisenbahn-Gruppen annimmt, liegt die Ursache hiebon in der administrativen Zusammengehörigkeit.

Demnächst von Bologna aus nach Südosten zu beginnt das Gebiet der Südbahn, von Florenz jenes der Römischen Bahnen.

Die Römischen Bahnen umfassen die Linien zwischen Florenz, Livorno, Foligno und Rom bis Neapel und bestehen hauptsächlich aus Längsbahnen, welche sich von Nordwest nach Südosten ziehen und einigen kürzeren Querlinien.

Die nördlichste jener Querlinien ist die von Florenz über Empoli nach Pisa, 80 Kilom. — Pisa ist ein charakteristischer Knotenpunkt des Italienschen Eisenbahnnetzes. Hier treffen zwei Oberitalienische Linien, von Nordwest und Nordost, ein, sodann die eben genannte Linie von Florenz; eine 8 Kilom. lange Strecke zieht sich zum Seeplaz Livorno und von da 336 Kilometer nach Rom.

Pisa und Livorno sind zu einem gemeinschaftlichen Eisenbahnmittelpunkte verschmolzen.

Die Linie Livorno- (resp. Pisa)-Rom läuft an der Küste des Meeres entlang 336 Kilom. Eine kleine Zweiglinie führt von Cecina landeinwärts nach Saline 30 Kilom. Bei Grosseto 146 Kilom. von Pisa, trifft von Nordosten her die Zweiglinie Asciano-Grosseto 97 Kilom. lang ein. In Civita Vecchia 255 Kilom. von Livorno trifft die Bahn mit einer Dampfstation zusammen, in Rom mit der von Norden her kommenden und mit der Neapolitanischen Linie.

Die östliche Längsbahn führt von Florenz zuerst im Arnosthale, dann über Arezzo und Perugia nach Foligno, wo sie die von Ancona her über den Apennin kommende Zweiglinie Foligno-Falconara, 120 Kilom. aufnimmt. Sie wendet sich dann südlich nach Terni, westlich nach Orte (289 Kilom. von Florenz), die Linie von Empoli aufnehmend, und endlich nach Rom, 371 Kilom. von Florenz.

Zwischen beiden eben genannten Längsbahnen liegt die dritte, von Empoli über Asciano nach Orte 236 Kilom.

Die Linie Rom-Neapel, 261 Kilom. lang, entsendet nahe bei Rom eine kleine Zweiglinie, Ciampino-Frascati, 6 Kilom., wendet sich bei Velletri nach Nordost und dann wieder südöstlich über Ceprano nach Caserta. Hier trifft sie mit der über die Apenninen herkommenden Südbahnlinie zusammen und wendet sich dann westlich nach Neapel. Eine kleine Zweiglinie ist Cancello-Laura (zwischen Caserta und Neapel abzweigend) und deren Fortsetzung nach Avellino.

Die Südbahn beherrscht mit ihren Linien und mit denen den Calabro-Sicilianischen Bahnen von Bologna ab das ganze östlich der Apenninen gelegene Verkehrsgebiet: also die adriatische Küste mit ihren Häfen, einen Apenninenübergang; die Küstenstriche am Tarentischen Golfe und dem Ionischen Meere, endlich die Inselbahnen.

Die Hauptlinie der Südbahn läuft von Bologna bis Otranto 846 Kilom. lang, zunächst von Bologna nach Castel Bolognese 42 Kilom., wo sie einen 42 Kilom. langen Zweig nach Ravenna schickt, dann nach Rimini 111 Kilom. von Bologna. Von hier ab hält sie sich immer nächst der Küste. Bei Falconara trifft sie mit einer großen Querlinie der Römischen Bahnen zusammen, Foligno-Falconara 120 Kilom. Einen wichtigen Platz am adriatischen Meere erreicht sie in Ancona, wo die Dampferrlinien des Oesterreichischen



Kloyd und jene der Italienischen Postdampfer anlanden und Verbindungen mit allen wichtigeren adriatischen Häfen und mit der Levante herstellen.

In Pescara, 350 Kilom. von Bologna, zweigt sich eine westliche Seitenlinie ab, welche, wenn vollendet, eine weitere Verbindung zwischen der Ost- und Westküste herstellen wird. Zur Zeit ist sie in Betrieb bis Molina, 435 Kilom. von Bologna. Die Hauptlinie bleibt noch an der Küste bis Termoli und zieht dann direct nach Süden landeinwärts, um bei Foggia, 526 Kilom. von Bologna einen kleinen Knotenpunkt zu bilden. Hier beginnt der südlichste Uebergang über den Apennin, die Linie Foggia-Neapel, 198 Kilom. lang. Eine andere Zweiglinie führt 39 Kilom. lang von Foggia nach Candela, während die Hauptlinie sich wieder der Küste nähert und nach Bari, 649 Kilom. von Bologna zieht, wo sich die Strecke Bari-Taranto 115 Kilom. abzweigt, welche wiederum in der Calabrischen Linie Taranto-Reggio eine Fortsetzung um den Golf von Tarent findet. Die Hauptlinie aber erreicht, an der adriatischen Küste bleibend, in Brindisi 780 Kilom. von Bologna, jenen Punkt, wo sie ihren Verkehr an die Mittelmeer-Schiffahrt abgibt, obgleich sie noch nicht in Brindisi endet, sondern erst in Otranto, 846 Kilom. von Bologna.

Neapel ist der südliche Knotenpunkt des Italienischen Bahnsystems. Außer den schon erwähnten Linien nach Rom und Foggia beginnt in Neapel die Linie Pompeji-Salerno-Romagnano, die bis zum Golfe von Tarent fortgesetzt werden soll (nach Basento), jetzt aber nur bis Romagnano, 119 Kilom. in Betrieb ist. Sie hat eine kurze Zweiglinie Torre Annunziata-Castellamare 7 Kilom. — Die gleichfalls zu den neapolitanischen Bahnen gehörende Linie Neapel-Cancello-Laura wurde oben erwähnt. Die letzte, südlichste Strecke des Italienischen Festlandes ist endlich die Linie von Reggio nach Taranto 473 Kilom. mit der Zweigstrecke Torremare-Grassano (61 Kilom.), welche in der Richtung auf Neapel (Romagnano) fortgesetzt werden soll.

Die Insel Sicilien hat bisher nur einzelne Strecken von Bahnen, die erst zu einem zusammenhängenden System vereinigt werden sollen. Mittelpunkt dieses Systems wird Caltanissetta sein. Nach Vollendung des Netzes werden alle wichtigeren Küstenplätze, theils direct unter einander, theils durch die von vier Küstenpunkten aus (Catania, Licata, Sirgenti und Palermo) nach dem Inneren vordringenden Linien verbunden sein. Bis jetzt sind in Betrieb die Strecken: Messina-Catania-Syracus 182 Kilom., Vicocca (bei Catania)-Leonforte, von Catania aus 71 Kilom. gegen Westen, in der Richtung auf Caltanissetta laufend; dann die Küstenstrecke Palermo-Termini, mit ihrer nach dem Inneren führenden Fortsetzung Termini-Spina 97 Kilom. lang; endlich die kurze Strecke Porto Empedocle-Sirgenti-Comitini 26 Kilom.

Wenn auch der Export der Sicilianischen Landesproducte zur See von Palermo und Messina aus stattfindet, bedarf dieselbe dennoch dringend der Eisenbahnen, weniger fast aus wirtschaftlichen Gründen, als vielmehr zu Culturzwecken, um allmählig die Sitten civilisirter Nationen einer Bevölkerung zu importiren, die hinsichtlich ihrer geistigen und moralischen Bildung sehr tief steht. Erst dann, wenn das Räuberunwesen und der rechtslose Sinn verschwunden sind, wird es auch möglich sein, die reichen natürlichen Hülfquellen der Insel gebührend auszunützen.



Auf der Insel Sardinien befinden sich gleichfalls nur einzelne Strecken in Betrieb. Da die Insel an ihrer ganzen Ostküste keinen nennenswerthen Verkehrsplatz besitzt, findet sich hier auch keine Bahnverbindung. Die Hauptstadt Cagliari sendet eine 94 Kilom. lange Linie in nordwestlicher Richtung durch den südwestlichen Theil der Insel nach Oristano; eine kleinere westliche Strecke nach Iglesias. Im Norden der Insel sind die Linien Sassari-Porto-Torres und Sassari-Ozieri in Betrieb.

### Flotte und Seeverkehr.

Die Handelsflotte Italiens ist unter allen Flotten romanischer Völker die am raschesten emporstrebende — wohl eine Erbschaft venetianischen und genuinischen Seemannsgeistes.

Sie hat sich in Südamerika schon eine weite Verkehrsdomäne geschaffen und im mittelländischen Meere wirkte die Eröffnung des Suezcanals nur günstig für sie.

Ueber den jetzigen Stand der italienischen Seeflotte gibt das Werk „Navigazione nei porti del Regno etc.“ für das Jahr 1874 folgende Aufschlüsse:

Ende 1874 waren in die Rollen der Seeleute 199240 Menschen eingeschrieben, davon 147989 als wirkliche Seeleute, 51251 als Angehörige von Hilfsberufen der Marine. Davon kamen die meisten auf die Bezirke von Genua, Neapel, Castellamare, Messina, Palermo.

Die Handelsmarine umfaßte 1874 im Ganzen 10929 Schiffe mit 1.031889 Tonnen Gehalt; hiervon 10791 Segelschiffe mit 979519 Tonnen und 138 Dampfer (34 hölzerne und 104 eiserne) mit 52270 Tonnen und 21811 Pferdekraft. Im Verhältniß zu früheren Jahren ist zwar die Zahl der Schiffe geringer geworden, denn dieselbe betrug 1863 noch 12266; aber dieß betrifft nicht die Dampfschiffe und wird ersetzt durch den bedeutend vermehrten Tonnengehalt. Die Segelschiffe haben sich vermindert, die Dampfer vermehrt, die Schiffe werden immer größer gebaut. Denn der Tonnengehalt der Italienischen Handelsflotte, welcher im Jahre 1863 erst 660183 Tonnen betrug, stellte sich 1874, selbst wenn man Venetien und Rom, die ja früher auch nicht mitgerechnet wurden, wegläßt, auf 991339, war also um die Hälfte größer geworden. Bei weitem die meisten dieser Schiffe gehören zum Seebereich von Genua; hierauf folgen hinsichtlich des Tonnengehalts: Castellamare, Neapel, Spezia, Venedig, Livorno.

Seeverkehr. Dem oben genannten offiziellen Werke ist über den Stand der italienischen Seeschifffahrt im Jahr 1874 Folgendes zu entnehmen.

Die gesammte Schifffahrtsbewegung zu commerciellen Zwecken (also ausschließlich der Kriegsschiffe) umfaßt 235456 Schiffe mit 24 Mill. Tonnen. Davon kommen auf die internationale Schifffahrt 37560 Schiffe mit 7 1/2 Mill. Tonnen; auf die Cabotage (Schifffahrt zwischen Italienischen Häfen) 197896 Schiffe mit 16 1/2 Mill. Tonnen.

Was zunächst die internationale Schifffahrt betrifft, so hat sich die Zahl der jährlich ankommenden und abgehenden Schiffe seit 1861 langsam, deren Tonnengehalt rascher vermehrt. Unter den Häfen, welche der internationalen Schifffahrt dienen, steht, was den Tonnengehalt der Schiffe betrifft, Genua

obenan; dann folgen der Reihe nach Neapel, Livorno, Messina, Palermo, Tarent, Venedig, Ancona, Catania u. s. f. Bezüglich der Flaggen, unter welchen die Gesamtheit der ankommenden und abgehenden Schiffe fährt, herrscht folgendes Verhältniß. Auf je 1000 Tonnen kommen und gehen unter:

Italienischer Flagge . . . . .	368	Tonnen
Englischer Flagge . . . . .	266	"
Französischer Flagge . . . . .	173	"
Oesterreichischer Flagge . . . . .	58	"
Griechischer Flagge . . . . .	26	"
Holländischer Flagge . . . . .	19	"
Nordamerikanischer Flagge . . . . .	15	"
Russischer Flagge . . . . .	12	"
Schwedischer und Norwegischer Flagge . . . . .	19	"
Spanischer Flagge . . . . .	5	"
Diversen anderen Flaggen . . . . .	29	"

Sieht man jedoch auf die Länder, aus welchen die Schiffe kommen und nach welchen sie gehen, so ergibt sich folgendes Resultat:

An Gütern geht der bedeutendste Schiffsverkehr nach Frankreich, Oesterreich, Großbritannien und Griechenland und kommt von Großbritannien, Frankreich, Oesterreich und Griechenland.

An Passagieren kommen die meisten aus Frankreich, Oesterreich, Griechenland, Malta und Gibraltar, und aus der Türkei; und es gehen die meisten nach denselben Ländern.

Unter den außereuropäischen Ländern unterhalten den lebhaftesten Schiffsverkehr mit Italien: Aegypten, die Vereinigten Staaten, Tunis.

Nimmt man die angekommenen und die abgegangenen Schiffe zusammen, so stellt sich der Schiffsverkehr des Jahres 1874 wie folgt. Es gingen nach und kamen aus:

	Schiffe:	Tonnengehalt:
Schweden, Norwegen und Dänemark . . . . .	242	59259
Großbritannien . . . . .	2916	1.388800
Britische Besetzungen im Mittelmeer . . . . .	2741	255967
Deutschland . . . . .	138	62100
Holland . . . . .	153	98921
Belgien . . . . .	177	92963
Frankreich . . . . .	8223	1.779672
Spanien . . . . .	1211	306041
Portugal . . . . .	39	7826
Oesterreich . . . . .	12370	998740
Rußland . . . . .	578	184144
Donaufürstenthümer . . . . .	490	123776
Europäische und asiatische Türkei . . . . .	1735	401744
Griechenland . . . . .	1116	466336
Aegypten . . . . .	457	447455
Tunis und Marokko . . . . .	2385	143266
Algerien . . . . .	1278	123486
Uebrige Afrikanische Küsten . . . . .	6	2589
Vereinigte Staaten und Britisch Nord-Amerika . . . . .	974	396033
Mexiko und Central-Amerika . . . . .	41	8981
Columbia . . . . .	9	1743
Uebertrag . . . . .	37299	7.349392

	Uebersrag . . . . .	Schiffe:	Tonnungshalt:
Preußen . . . . .		37299	7.249392
Vera und Chile . . . . .		42	13612
Argentinia . . . . .		23	13566
Uruguay . . . . .		85	67880
China . . . . .		21	10185
Uebrigee Apen und Australien . . . . .		22	43712
		88	81909
	zusammen	37569	7.580317

Was die Cabotage (Cabotaggio) betrifft, so sind deren wichtigste Häfen der Reihenfolge nach: Livorno, Messina, Genua, Neapel, Palermo, Larent. Bezüglich der Flaggen, unter welchen die Cabotageschiffe segeln, steht begreiflicherweise die Italiensche weit voran; dann folgen die Englische, Französische, Oesterreichische, Deutsche und Holländische.

Folgende Dampfschiffahrts-Unternehmungen befahren von Italienschen Häfen aus das Mittelländische Meer:

1) Die Società Peirano, Danovaro & Comp. in Genua fährt mit ihren Dampfern von Genua über Livorno und Civitavecchia nach Neapel; dann von Neapel (in 10 Tagen) über Messina, Catania, Larent, Gallipoli, Brindisi und Bari nach Ancona (alle 14 Tage); von Ancona nach Venedig und Trieste finden häufigere Fahrten statt. Die Schiffe der Gesellschaft verkehren auch zwischen Genua und Spezia (6 Stunden); zwischen Genua und Nizza (10 Stunden); zwischen Genua und Marseille (10 Stunden).

2) Die Società Rubattino in Genua fährt in 4 Tagen von Genua über Livorno und Cagliari nach Tunis, in 3 Tagen von Genua nach Portotorres über Livorno, bei manchen Fahrten auch Bastia und Maddalena berührend. Auch in Neapel, Palermo, Terranova und Tortoli landen ihre Dampfer.

3) Die Società Florio & Comp. versteht den Postdienst auf den Routen Genua-Livorno-Civitavecchia-Palermo (3 Tage); Neapel-Palermo (1 Tag); Neapel-Reggio-Messina (1 Tag); Palermo-Messina-Syracus-Malta; Palermo-Gesalù z. Lipari-Messina; Palermo-Trapani z. Messina und Palermo-Tunis (1 Tag).

4) Die ehemals bekannte Società la Trinactia ist vor kurzer Zeit in Concurs gerathen.

5) Die Società Peninsulare ed Orientale in Venedig befährt von da mit Postdienst die Routen Ancona-Brindisi-Alexandria und (nebst obigen Plätzen) auch Port Said-Suez-Aden-Bombay.

6) Die Società Procidia-Ischia unterhält täglichen Postdienst zwischen Neapel, Ischia, Procida und Casamicciola.

7) Die Società Ottaviani fährt zweimal täglich als Post zwischen Reggio und Messina.

8) Die Società Lavarello & Comp. unterhält monatlichen Postdienst zwischen Genua, Marseille, Barcelona, Gibraltar, Cadix, Rio Janeiro, Montevideo und Buenos Ayres. Endlich sind noch folgende ausländische Gesellschaften zu nennen:

9) Die Messageries Maritimes de France, deren Dampfer den Postdienst zwischen Marseille und Portotorres, zwischen Bastia und Livorno,

dann auf den Linien Marseille-Neapel-Constantinopel, Marseille-Palermo-Lattachia, Marseille-Neapel-Alexandria unterhalten.

10) Der Oesterreichische Lloyd fährt mit seinen Schiffen (Postdienst) zwischen Triest und Venedig; dann auf den Routen Triest-Ancona-Brindisi-Smyrna; Triest-Ravenna.

11. A. & S. Fraissinet & Comp. (Marseille) befahren mit ihren Dampfern (Postdienst) die Routen Marseille-Neapel-Constantinopel und Marseille-Genua-Neapel.

12. Balery (Marseille) unterhält gleichfalls Postdienst auf der Linie Marseille-Genua-Neapel.

Die officiellen Schifffahrtsberichte geben auch Aufschluß über die Unfälle zur See. Darnach haben im Jahre 1874 in den Italienischen Meeren 113 Fahrzeuge Schiffbruch gelitten; darunter 96 Italienische und 17 Ausländische. Seit zehn Jahren leiden jährlich durchschnittlich 143 Fahrzeuge in diesen Gewässern Schiffbruch, die meisten im Januar, Dezember, November und März, die wenigsten in den Sommermonaten. Bei den Schiffbrüchen des genannten Jahres ergab sich ein Verlust von 203 Menschenleben und über 7 Mill. Lire Geldwerth.

Die Kriegsmarine bestand 1873 aus folgenden Schiffen:

	Schiffe.	Kanonen.	Pferdekkräfte.	Tonnen.
Panzerschiffe . . .	21	179	11310	76842
Schraubenschiffe . . .	17	262	6310	41548
Raddampfer . . .	18	79	4180	16240
Transportschiffe . . .	8	20	2786	16892
Remorqueure . . .	8	10	415	1206
	72	550	25001	152788

Hiezu eine Bemannung von 17820 Mann.

Landstraßen. Die Italienischen Landstraßen sind ausgedehnt und gut. Für 1870 wird die Länge der fahrbaren Straßen angegeben wie folgt:

Staatsstraßen . . .	7639 Kilometer.
Provincialstraßen . . .	19578
Communalstraßen . . .	96929
	124146 Kilometer.

Das trodene Klima und das vortreffliche Baumaterial tragen das meiste zur guten Qualität dieser Straßen bei.

Post. Das Postwesen ist durch Gesetze vom 5. Mai 1862 und vom 4. Dezember 1864 neu geregelt worden. Die Taxe für einen einfachen Brief bis zu 10 Gramm Gewicht beträgt 20 Centesimi (bei unfrankirten 30 Centesimi).

Drucksachen bis zu 40 Gramm zahlen 1 Centesimo, wenn sie periodische sind, sonst 2 Centesimi. 1873 bestanden 2717 Postbureaux.

Die Zahl der Briefe betrug im Jahre 1871 99 Millionen; der affectirte Werth der eingeschriebenen Briefe 115 Millionen Lire. — Der maritime Postdienst wird von den Gesellschaften: Rubattino & Comp., Petrano Danobaro & Comp., Florio & Comp., Peninsulare ed Orientale besorgt.

**Telegraph.** Im Jahre 1872 bestanden in Italien 19369 Kilom. Telegraphenleitungen mit 67475 Kilom. Draht; dazu 178 Kilom. submarine Leitungen; ferner 1288 Telegraphenbureaux und 32 Semaphore. Die Zahl der Telegramme betrug 3.441011. Ein einfaches Telegramm zahlt in Italien einen Lira; bezüglich des internationalen Verkehrs gilt der Wiener internationale Telegraphen-Vertrag vom 21. Juli 1868.

#### Maß, Gewicht und Münzwesen.

Maß und Gewicht sind die französischen, mit wenig modificirten Namen: Metro, Decametro, Ettometro, Chilometro etc. Die Hectare heißt: Ettaro, der Hectoliter = Ettolito. 100 Chilogrammi sind ein Quintale Metrico (metrischer Centner) und 10 Quintali Metrici eine metrische Tonne (Tonnellata).

Das Münzwesen ist auch dem Französischen gleich, der Franc heißt Lira = 100 Centesimi. An Goldmünzen gibt es Stücke zu 5, 10, 20, 50 und 100 Lire; in Silber solche zu 20 und 50 Centesimi, zu 1, 2 und 5 Lire; in Bronze Stücke zu 1, 2, 5 und 10 Centesimi.

Eine arge Belästigung des italienischen Geldverkehrs ist das in kleinen Appoints ausgegebene Papier, welches namentlich in oberitalienischen Städten circulirt und oft nur locale Geltung hat.

#### Banken und Creditanstalten.

Italien, bekannt als die Wiege des Bankwesens, ist sehr reich an dertel Anstalten.

1. Die Nationalbank des Königreichs Italien, gegründet am 9. Juli 1850, besaß 1874 ein effectives Capital von 200 Mill. Lire und hatte 1873 einen Geschäftsumsatz von 7383 Mill. Lire, darunter ein Discountgeschäft von 440360 Wechsell von zusammen 1243 Mill. Lire. Der Rotenumlauf betrug durchschnittlich 1141 Mill. Lire, wovon 760 Mill. auf Rechnung des Staats. Die Bank hat sieben Sätze mit wechselnder Generalversammlung und zahlreiche Succursalen.

2) Die Bank von Neapel, schon im 16. Jahrhundert gegründet, mit Filialen zu Florenz und Bari; Zettelbank.

3) Die Toskanische Nationalbank, mit Sätzen zu Florenz und Livorno und mehreren Succursalen; Aktienkapital 10 Mill.; Zettelbank.

4) Die Toskanische Creditbank zu Florenz, 1860 gegründet, Aktienkapital 60 Mill.; Rotenumlauf 6 Mill.

5) Die Italienische Creditbank in Florenz, Aktienkapital 60 Mill.; gegründet 1863.

6) Der Credito mobiliare Italiano zu Florenz; gegründet 1863; Aktienkapital 50 Mill.

7) Der Credito immobiliare in Florenz; gegründet 1864; Aktienkapital 25 Mill.

8) Die Escompte-Casse in Genua; gegründet 1856; Aktienkapital 4 Millionen.

9) Die General-Casse in Genua für das Escompte- und Vorschußgeschäft; gegründet 1856; Aktienkapital 8 Mill.

10) Die Toskanische Cassa nazionale di sconto in Livorno; gegründet 1863; Aktienkapital 10 Mill.

11) Die Escompte-Bank in Turin; gegründet 1863; Aktienkapital 30 Mill.

12) Die Mobiliarcrcdit-Casse für die Provinzen und Gemeinden zu Turin; gegründet 1864; Aktienkapital 10 Mill.

13) Die Bank von Sicilien zu Palermo und Messina; gegründet 1843; Kapital 4 $\frac{1}{4}$  Mill.; Zettelbank.

14) Die Banca di Roma; Zettelbank.

Hiezu kommen noch eine Masse kleinerer Creditanstalten, so namentlich die Banca fondiaria in Pisa, die Bank für Klein-Industrie und Handel und die Handwerkerbank in Turin; die Cassa operaria Alessandrina in Alessandria, die Escompte- und Depositenbanken in Gieti und Vasta; die Leih-, Spar- und Depositen-Casse in Campiglia; die Darlehensbank und die Handwerkerbank in Florenz; die Commissionsbank in Genua; endlich Volksbanken in einer ganzen Reihe von Städten.

1875 war der Bestand aller italienischen Bankinstitute folgender:

	Anzahl.	Eingezeichnetes Aktienkapital.
Volksbanken	108	34 Mill. Lire.
Gesellschaften für gewöhnlichen Credit	116	267 " "
Institute für Bodencredit	8	— " "
Institute für Agrarcrcdit	14	9 " "
Zettelbanken	6	299 " "
zusammen		609 Mill. Lire.

### Finanzen.

Das Finanzwesen des Königreichs befindet sich nicht in wünschenswerther Ordnung. Ältere finanzielle Zerrüttung des Piemontesischen Staates, von dem die Einigung Italiens ausging, dazu die Anstrengungen bei der Unification, die Kriege gegen Oesterreich, der bedeutende Aufwand für das unverhältnißmäßig große stehende Heer, endlich die im allgemeinen geringe Steuerfähigkeit der Bevölkerung Unteritaliens und der Inseln, hiezu noch mancherlei Verschwendung und andere Mißstände der öffentlichen Verwaltung: das sind die Hauptursachen, welche die Herbeiführung eines geordneten Staatshaushalts verzögern. Im letzten Jahrzehnt sind allerdings die ordentlichen Einnahmen fortwährend gestiegen, während gleichzeitig der außerordentliche Aufwand geringer ward; aber dennoch reichen die ordentlichen Einnahmen niemals hin, um den regelmäßigen Bedarf zu decken und ihre Steigerung rührt auch nicht aus höheren Erträgen der alten Steuern, sondern aus neuen Steuern und aus der Vergrößerung des Staatsgebietes her. Zur Deckung der außerordentlichen Einnahmen mußten Anlehen und Verkauf von Staatseigenthum dienen; Erhöhung der Steuern führte oft zur Vermehrung der Steuerausstände. Auch die Abgaben von Salz und Tabak, das Briefporto, die Zölle von Colonialwaaren (Kaffee), von Petroleum und Getreide mußten erhöht werden. Die Noten der Italienschen Bank erhielten seit 1866 Zwangscurs und behielten ihn bis jetzt. Man konnte nicht einmal auf die unmoralische



Einnahmsquelle des Lotto verzichten. Unter den Einnahmen sind die bedeutendsten die Grund- und Häusersteuer, die Steuer vom Mobiliarvermögen, die sehr lästige Maßsteuer, die Geschäftstagen und Stempel, die Zölle, Consumsteuern, Monopole und die Lotterie. Auch die Provinzen und Gemeinden, welche in ihrer Verwaltung sehr selbständig sind, fordern erhebliche Abgaben.

Man hat alle denkbaren Arten von Schulden contrahirt, um Geld in die Staatskasse zu bringen, so daß am 1. Januar 1873 die gesammte Staatsschuld 10060 Mill. Lire Capital mit 460 Mill. Lire jährlichen Zinsen betrug; Ende 1874 war sie sogar auf 112509 Mill. gestiegen.

Man hat Renten- und gewöhnliche Anlehen, Anlehen mit langer und solche mit kurzer Verfallzeit, mit bloßer Zinszahlung und mit Prämien; daneben auch Papiergeld mit Zwangscurs. Während einerseits der Verkauf von Staatsdomänen und von Kirchengütern viele Millionen in die Staatskasse brachte, droht in neuester Zeit durch die nothwendig gewordene Uebernahme von Privatbahnen eine neue drückende Last sich an den Staatshaushalt zu hängen.

### Politik und Sociales.

Nach vielhundertjähriger Zerrissenheit endlich zu einer einheitlichen Staatsform gelangt, darf Italien nicht mit dem Maßstabe gemessen werden, den man an andere Staaten, welche seit langer Zeit fertig und geschlossen dastehen, anlegen kann. Es ist kein Kleines, eine Reihe Länder, deren fast jedes lang unter einer eigenen Despotie geschmachtet und außerdem Erinnerungen an mannigfache vergangene Regierungsformen und Parteiungen mitgebracht hat, zu einem einheitlichen politischen wirtschaftlichen und Culturleben zu bringen; nur die glänzende Begabung, der lebhafteste Patriotismus und der emsige Fleiß, diese guten Eigenschaften, welche den Bewohnern Norditaliens eigen sind, dürften dieser schweren Aufgabe gewachsen sein. Die politische Unification war nicht der schwierigste Theil; sie mußte ungemein erleichtert werden durch die heillose Miswirthschaft früherer Jahre, welche zu gut in der Erinnerung der meisten italienischen Länder war. Schwieriger ist die einheitliche Gestaltung des Wirthschaftslebens bei dem großen Unterschiede, der in dieser Hinsicht zwischen dem fleißigen, strebsamen und intelligenten Norden und dem zurückgebliebenen Volke Unteritaliens besteht, bei der ungünstigen Vertheilung des Bodens und des Nationalreichthums. Die geistige Annäherung der einzelnen Theile des Volkes ist gleichfalls durch die bestehenden großen Bildungsverschiedenheiten in mannigfacher Weise erschwert. Trotz dieser Schwierigkeiten hat die endliche nationale Einigung dem Italienschen Volke in allen Richtungen so lebhafteste Impulse gegeben, daß dasselbe heute eine höchst achtungswerthe Stellung unter den europäischen Nationen einnimmt. In Bezug auf äußere Politik durch seine fast insulare Lage vor mancherlei Hemmnissen bewahrt, zeigt Italien immer noch mannigfache Sympathien mit Frankreich, obgleich auch die friedliche Fühlung mit dem Deutschen Reiche immer inniger wird. Die innere Politik ist entschieden liberal, auf jede mögliche Hebung der geistigen und materiellen Volkswohlfahrt bedacht.

## Die Provinzen und Städte.

## 1. Piemont.

Diese nordwestlichste Landschaft des Königreichs Italien 29269 Quadrat-Kilometer groß, mit (1871) 2.899564 Bewohnern, umfaßt die vier Provinzen Alessandria, Cuneo, Novara und Turin, und gränzt im Nordosten, Norden und Nordwesten an die Schweiz, östlich an die Lombardei, südlich an Ligurien und Frankreich, westlich an Frankreich. Das Land ist im Norden, Westen und Südwesten von den Walliser Alpen, der Montblancgruppe, den Grauen, Cottischen und Seealpen umschlossen; im Süden durch den Appennin von Ligurien geschieden, vom Po bewässert. Auf den Seiten dieses Flusses breitet sich die höchst fruchtbare und sehr fleißig angebaute piemontesische Ebene aus und erzeugt Getreide, Wein, Del, Reis, Obst, Hülsen- und Gartenfrüchte, Mais, Kastanien und rohe Seide. Auch die Industrie ist gut entwickelt und produziert in zahlreichen Fabriken vorzüglich Seiden- und Baumwollwaaren, Eisenwaaren u. s. f. Aus der Po-Ebene führen nach Westen und nach Norden schöne und großartige Hochgebirgsthäler, in welchen hauptsächlich Viehzucht, auch Bergbau getrieben wird, und über die das Land einrahmenden Bergketten sind in die Nachbarländer mehrere (schon früher erwähnte) Kunststraßen und Eisenbahnen gebaut.

Turin (ital. Torino), 192443 Einwohner, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, ehemals Hauptstadt des Königreichs Sardinien, liegt in fruchtbarer Ebene am Po. Rechnet man die benachbarten Orte, die zur Gemeinde gehören, dazu, so ergibt sich eine Bevölkerung von 212644 Einwohnern für die Stadt. Diese, in 4 Quartiere getheilt, ist von modernem Neuzeren, mit langen und breiten Straßen, unter denen namentlich Via Nuova, Via di Dora Grossa und Via di Po sehr lebhaft sind. Unter den Plätzen ist Piazza Castello nennenswerth. Die Stadt ist reich an öffentlichen Anstalten und Bauten, Sitz eines Präfecten, eines Erzbischofs, hoher Gerichts- und Verwaltungsämter, einer Handelskammer und eines Handelsgerichts, endlich mehrerer höherer Schulen, Sammlungen zc., sowie zahlreicher Wohlthätigkeitsanstalten. Die Turiner Industrie ist in lebhaftem Aufschwunge begriffen; so die Fabrication von Seidenstoffen, Sammt, Bändern und Tapeten; auch Bijouteriewaaren, Möbel, Pianoforte's, Liqueure, Leder und Lederwaaren, Papier u. s. f. Die Stadt hat einen namhaften Durchfuhrhandel und ist Knotenpunkt von 5 Eisenbahnlinien, unter welchen die vom Mont-Cenis kommende mit ihren südöstlichen Fortsetzungen gewiß den Namen einer Linie des großen Weltverkehrs verdient.

In der gleichnamigen Provinz liegen noch:

Chieri, 15033 E., lebhaftes und industrielles Städtchen in fruchtbarer Gegend, Endpunkt einer Zweigbahn, 22 Kilom. von Turin (Zwischenstation Trofarello); — Moncalieri, Städtchen. 8 Kilom. von Turin am Po und an der Bahn nach Genua, mit frequenten Jahrmärkten; — Carmagnola, 29 Kilom. von Turin, Station der Bahnlinie Turin-Cuneo, 12799 Einw., mit bedeutender Seidencultur und Seidenhandel; — Rivoli, 12 Kilom. von Turin, Endpunkt einer Localbahn; — Chivasso, 29 Kilom. von Turin

am Orco und Po, wichtige Station an der Bahn nach Mailand, mit bedeutendem Handel; — Ciriè, 21 Kilom. von Turin, Endpunkt einer Zweigbahn, mit Seidenindustrie; — Rivarolo, 23 Kilom. von Turin, Endpunkt einer Zweigbahn; — Ivrea, 33 Kilom. von Turin, Endpunkt der Bahn Turin-Ivrea, mit Seiden- und Baumwollspinnereien und namhaftem Handel in Alpenläse; — Aosta, im gleichnamigen prachtvollen Thale am Vereinigungspunkt der Straßen über den großen und kleinen St. Bernhard, handelt mit Leder, Käse und Wein, in der Nähe Eisengruben; — Courmayeur, am Fuße des Montblanc mit Mineralbädern und silberhaltigen Bleigruben; — Susa, 54 Kilom. von Turin, malerisches und altes Städtchen und Eisenbahndepot, Anfang der Kunststraße über den Mont Genis; — Bardonechia, 87 Kilom. von Turin, als Eisenbahnstation berühmt, weil hier der große Tunnel durch den Col de Fréjus beginnt, der auf französischer Seite bei Modane ausgeht; — Pinerolo, 38 Kilom. von Turin, 16730 Einwohner, Endstation einer Bahn am Fuße der Alpen, mit ansehnlicher Papier- und Wollstofffabrikation und Handel in Tuch, Papier, Käse, Getreide und Seide.

Cuneo, 22882 Einw., 88 Kilom. südwestlich von Turin, Eisenbahndepot mit Seiden- und Wollindustrie und lebhaftem Handel, welcher durch die Lage nahe an der französischen Gränze und an der Bahn begünstigt wird, hat auch eine sehr besuchte Jahresmesse; Provinzialhauptstadt.

In der gleichnamigen Provinz liegen noch:

Fossano, 16544 Einw., 64 Kilom. von Turin an der Bahn Turin-Cuneo, mit Seidenspinnereien, Gerbereien und Handel in Getreide, Hanf, Seide und Vieh; — Saluzzo, 68 Kilom. von Turin, 15446 Einw., Endpunkt einer bei Savigliano beginnenden Zweigbahn, mit Gerbereien, Seidenspinnereien, Hut- und Eisenwaarenfabriken, Getreide-, Vieh- und Weinhandel; — Savigliano, 16150 Einw., 52 Kilom. von Turin, Bahnstation mit Seiden-, Tuch- und Leinwandindustrie und lebhaftem Hanf-, Getreide- und Viehhandel; — Mondovì, 16543 Einw., am Abhang des Apennin, mit Seiden-, Tuch- und Kattunindustrie und ansehnlichem Handel; — Alba, Kreisstädtchen am Tanaro, handelt mit Trüffeln und hat besuchte Jahrmärkte; — Bra, 13500 Einwohner, 58 Kilom. von Turin, Endpunkt einer nach Cavallermaggiore an die Turiner Linie führenden Zweigbahn und auch an der Bahn Carmagnola-Sabona, mit vorzüglichem Garten- und Gemüsebau, lebhaftem Handel und frequenten Jahrmärkten.

Alessandria, 57079 Einw., Provinzialhauptstadt und Knotenpunkt von sechs Eisenbahnen, zugleich starke Festung, 91 Kilom. von Turin, mit zahlreichen öffentlichen Anstalten, fabrizirt Leinen-, Woll- und Seidenwaaren, Strümpfe und Hüte und hat zwei frequente Jahresmessen. Die Stadt bildet das regsame Verkehrscentrum zwischen Turin, Genua und Mailand.

In der Provinz sind noch erwähnenswerth:

Tortona, 13504 Einw., 132 Kilom. von Turin, Eisenbahnknotenpunkt und Kreisstädtchen mit Seiden-, Hut- und Lederindustrie und frequenten Viehmärkten; — Novi, 12162 Einw., 113 Kilom. von Turin, an der Bahnlinie Turin-Genua, mit starkem Seidenbau und Seidenfabriken, 4 Jahrmärkten und wichtigem Seidenhandel; — Acqui, Kreisstädtchen und Bahn-

station, 34 Kilom. südlich von Alessandria, in der Umgebung guter Wein; — Asti, 31033 Einw., 57 Kilom. von Turin, am Tanaro und der Bahnlinie Turin-Genua, mit Seidenindustrie, zwei Messen und ansehnlichem Handel; Hauptort der Gegend, welche die unter dem Namen Asti-Weine bekannten vortrefflichen Muscat-Weine erzeugt; — Casale (Monferrato), 27514 Einw., 33 Kilom. von Alessandria, am Po und an der Bahnlinie Valenza-Vercelli, treibt Seiden- und Weinbau und lebhaften Viehhandel.

Novara, 29516 Einw., Provinzialhauptstadt und Knotenpunkt von 5 Bahnlinien, 101 Kilom. nordöstlich von Turin, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, treibt Leinwandweberei, Hutfabrikation und Handel mit Reis und Seide.

In der gleichnamigen Provinz liegen außerdem:

Arona, 37 Kilom. nördlich vom vorigen, Eisenbahnenendpunkt am südwestlichen Ufer des Lago Maggiore, lebhafte Dampferstation mit Schiffswerfte und ausgedehntem Handel; — Vercelli, 27349 Einw., Eisenbahnknotenpunkt nahe der Sesia, in einer Gegend, welche viel Reis producirt; — Biella, 11935 Einw., Endpunkt einer bei Santhia von der Linie Turin-Mailand abgehenden Zweigbahn, lebhaftes Industrie- und Handelsstädtchen; — Barallo, Industriestädtchen, nordwestlich von Novara, mit Kupferwerken und Eisenwaarenfabrikation; — Pallanza, reizend gelegenes Städtchen und Dampferstation am Lago Maggiore.

Der durch seine Schönheit berühmte Lago Maggiore zählt an seinen Ufern 25 Dampferstationen, unter welchen außer Arona und Pallanza noch Intra mit Hasen und Leuchtturm, Bivio mit Fischerei und Kupfergruben, Cannobio mit lebhaftem Verkehr, Canero mit Wein- und Olivenpflanzungen zu erwähnen sind.

Domodossola, Kreisstädtchen an der Tosa, mit etwa 2500 Einw., wichtig wegen seiner Lage an der von hier nach der Schweiz (Wallis) führenden Simplonstrafe und am Eingang mehrerer Alpenthäler.

## 2. Ligurien.

Diese Landschaft grenzt westlich an Frankreich, nördlich an Piemont, die Lombardei und die Emilia, östlich an Toskana und südlich an das mittelländische Meer. Sie hat 5324 Quadratkilometer Fläche und 843812 Bewohner in 317 Gemeinden und zerfällt in die zwei Provinzen Genua und Porto Maurizio. Ganz Ligurien ist eine Küstenlandschaft, deren östlicher Theil Riviera di Levante, der westliche Riviera di Ponente genannt wird. Der Boden ist meist gebirgig, aber allenthalben mit Wein- und Delppflanzungen geschmückt, auch Süßfrüchte gedeihen vortrefflich und die Seidenzucht ist sehr ausgedehnt. In den Bergen werden Silber, Kupfer und Blei, Mangan, schöner schwarzer Schiefer und Braunkohle gewonnen. Ligurien ist in commercieller Hinsicht ausgezeichnet gelegen; seine Bewohner waren stets tüchtige Seeleute. Die Schifffahrt ist auch heute noch ein Haupterwerbszweig; die Industrie beschäftigt sich mit der Fabrikation von Seidenstoffen, Papier, Parfümerien, Kunstblumen, Gold- und Silberwaaren, mit Baumwollspinnerei und Weberei, Maschinenbau und Schiffbau. An Verkehrsmitteln besitzt Ligurien außer der Seeschifffahrt

eine längs der ganzen Küste entlang laufende Bahnlinie (Pisa-Genua-Nizza-Marseille), welche von Genua und Savona aus Linien landeinwärts zum Eisenbahnnetz Piemonts sendet.

Genua (Genova), 161669 Einw., Hauptstadt von Ligurien, am Golf von Genua amphitheatralisch aufgebaut, stark befestigt, berühmt durch seine landschaftliche Lage, durch seinen Reichthum und seine ruhmreiche Vergangenheit, ist eine der bedeutendsten europäischen Seestädte. Sie ist schwer und solid gebaut, mit engen, bergan und bergab führenden Straßen, hohen Häusern und zahlreichen Prachtbauten. Die schönsten Theile der Stadt sind die „Strada Balbi“ und deren Verlängerungen, die „Strada nuova“ zc., ferner die „Strada Carlo Alberto“ am Hafen. Die Plätze sind meistens klein. Sammelplatz der Handelsleute, Fuhrleute und Schiffer ist die „Piazza Sanzì“ mit der Börse. Genua ist Sitz zahlreicher Behörden (Handelsgericht und Handelskammer), und vieler öffentlicher Anstalten, darunter eine Börse, eine Abtheilung der Nationalbank, Sparkasse, Escomptekasse und mehrere andere Banken und Aktiengesellschaften, ein königliches Institut für die Handelsmarine, Gewerbeschule, Marineschule, viele bedeutende Wohlthätigkeitsanstalten zc. Der Hafen von Genua ist groß und schön, von zwei prächtigen Molen beschützt, mit einem Durchmesser von etwa 1500 Meter, von Batterien vertheidigt, mit zwei Leuchttürmen versehen. Der Kriegshafen nebst dem Marinearsenal befindet sich an der Nordseite des Meerbusens, an der Ostseite desselben ein ehemaliger Freihafen, jetzt Generalentrepot für ausländische Waaren. Der Bahnhof liegt im Nordwesten der Stadt, ist aber durch eine Zweigbahn mit genanntem Entrepot verbunden. Die Genuessische Industrie ist lebhaft und erzeugt namentlich schwarze Seidenstoffe, Sammt, Bänder und Strümpfe, Korallenarbeiten und andere Schmuckwaaren, Marmor- und Eisenbeinwaaren, Kunstblumen, Stidereien, Parfümerien, Maccaroni, eingemachte Früchte, Hüte, Schuhwaaren, Möbel, Papier, Schiffe und Maschinen. Als Handelsstadt hat Genua in neuerer Zeit mächtigen Aufschwung genommen und alle Italienischen Städte hinter sich gelassen. Exportirt werden außer den genannten eigenen Erzeugnissen noch Getreide, Mehl, Reis, Wein, Del, Butter und Käse, Südfrüchte und Rohseide; zur Einfuhr kommen Baumwolle und Baumwollwaaren, Colonialwaaren, Chemikalien, Getreide, Metalle, Tabak, Wolle und Wollwaaren, Hüte und Felle, Flachs und Hanf, Fische u. a. Der Verkehr wird unterstützt durch die drei Eisenbahnlilien: westwärts der Küste entlang nach Nizza zc., östlich nach Spezzia, Pisa zc., und nördlich nach Alessandria; eine bedeutende Steigerung des Landverkehrs ist noch durch die Gotthardbahn zu erwarten. Mehr noch zeigt der Genuessische Seeverkehr, daß der Handel dieser Stadt ein Welthandel im großen Style ist, emporgeblüht hauptsächlich auf Kosten Venedigs.

Der Gesamtschiffsverkehr des Hafens von Genua stieg von 1.936764 Tonnen im Jahre 1861 auf 3.109796 Tonnen im Jahre 1875. Im letzten Jahre allein stellte sich der Schiffsverkehr wie folgt:

Tabotage:

	Segelschiffe mit Tonnen:		Dampfschiffe mit Tonnen:	
Angekommen . .	3144	224475	970	398972
Abgegangen . .	3481	251870	1216	694207
zusammen . .	6635	476345	2186	1.008179

## Internationale Schifffahrt.

	Segelschiffe mit Tonnen:		Dampfschiffe mit Tonnen:	
Angelommen . .	1462	480100	860	499756
Abgegangen . .	1127	409031	611	291395
zusammen . .	2589	889121	1471	791151

Direkte Dampferlinien führen nach allen wichtigeren Häfen des mittelländischen Meeres, nach Suez und Bombay. (Dieselben sind schon früher angegeben worden.)

In der gleichnamigen Provinz sind noch zu nennen:

San Pier d' Arena, westliche Vorstadt von Genua und Eisenbahnstation, 4 Kilom. von Genua, mit vielen Fabriken, Villen und Palästen; — Sestri Ponente, Bahnstation, 8 Kilom. westlich von Genua, mit etwa 7000 Einw. und großen Schiffswerften; — Voltri, 13255 Einw., 15 Kilometer westlich von Genua, Bahnstation an der See, mit Schiffswerften, mehreren Papier- und Tuchfabriken; — Nervi, Seestädtchen, 12 Kilom. von Genua, mit ansehnlichem Gemüse- und Früchtenhandel, Bahnstation; — Recco, 21 Kilom. von Genua, industrielles Seestädtchen und Bahnstation, mit Schiffswerften und lebhaftem Handel; — Chiavari, 39 Kilom. von Genua, Hafenstädtchen und Bahnstation, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, treibt vorzügliche Gartenkultur, Spitzen-, Seidenwaaren-, Leinwand- und Wagenfabrikation; — Rapallo, 31 Kilom. von Genua, Bahnstation, treibt Korallenfischerei und Handel; der benachbarte Ort Portofino hat einen guten Seehafen; — Santa Margherita, 28 Kilom. von Genua, Bahnstation, treibt Korallenfischerei und Spitzenfabrikation; — Lavagna, 41 Kilom. von Genua, Bahnstation mit berühmten Schieferbrücken; — Sestri Levante, Seestädtchen und Bahnstation, 46 Kilom. östlich von Genua, mit frequentem Seebad und lebhaftem Küstenhandel; — Levanto, Hafenstädtchen, 69 Kilom. östlich von Genua, Bahnstation; — Spezzia, 92 Kilom. östlich von Genua, 24127 Einw., Bahnstation, am Meerbusen von Spezia, kleine Festung mit berühmtem Kriegshafen, mit mehreren Seebehörden und anderen öffentlichen Anstalten, besuchtem Seebad und ansehnlicher Industrie, auch Handel; — Riomaggiore, 83 Kilom. von Genua, Seestädtchen mit kleinem Hafen und ansehnlichem Verkehr, Bahnstation; — Portovenere, Seestädtchen nächst Spezia, mit schönem Hafen und lebhaftem Verkehr; gegenüber liegen die Inseln Palmaria, Tino und Tinetto; — Lerici, Küstenstädtchen, südöstlich von Spezia, mit Hafen, Schiffswerften, Schifffahrt und Fischerei; — Sarzana, Bahnstation, 108 Kilom. von Genua, Sitz mehrerer Behörden.

Savona, 24851 Einw., 44 Kilom. westlich von Genua, Seestädtchen und Bahnstation in prächtiger Lage, mit sicherem Hafen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, treibt bedeutenden Schiffbau, Obst-, Wein- und Gemüsecultur, fabricirt Anter, Tuch- und Thongeschirr, sowie automatische Figürchen; — Vado, 50 Kilom. von Genua, Bahnstation mit schöner Mole; — Varazze, Seestädtchen und Bahnstation, 33 Kilom. von Genua, mit großen Schiffswerften; — Cogoleto, 26 Kilom. von Genua, Bahnstation, an der See, mit großen Eisengießereien; — Albenga, Seestädtchen und



Bahnstation, 85 Kilom. südwestlich von Genua, mit gutem Hafen und starkem Hanf- und Getreidebau in der Umgegend; — Loano, 77 Kilom. von Genua, Bahnstation und Seeplatz, treibt Schifffahrt und Fischerei; — Finalemarina, Bahnstation, 67 Kilom. von Genua, nebst den Nachbarorten Finalborgo und Finale Pia sind industrielle Orte mit Handel und Schifffahrt; — Alassio, 92 Kilom. von Genua, Bahnstation mit gutem Hafen, treibt Schiffbau; seine Einwohner, wie die der Nachbarorte, sind als vorzügliche Fischer bekannt.

Porto Maurizio, Seestädtchen und Bahnstation, 114 Kilom. westlich von Genua, in malerischer Lage, Sitz einer Handelskammer und eines Handelsgerichts, sowie mehrerer anderer Behörden und Anstalten, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, exportiert massenhaft das vorzügliche in der Umgebung gewonnene Del.

Oneglia, Seestädtchen und Bahnstation, 111 Kilometer südwestlich von Genua, mit kleinem besestigtem Hafen, Sitz mehrerer Behörden und Anstalten, treibt Olivenbau und Delhandel; auch die nächstgelegenen Ortschaften zeichnen sich durch ihre Delbaumzucht aus; — San Remo, reizendes Seestädtchen und Bahnstation, 137 Kilometer von Genua, mit kleinem Hafen, Sitz eines Handelsgerichts u. s. f., treibt namhaften Handel mit den in dieser Gegend der Küste ganz vorzüglichen Südfrüchten; — Ventimiglia, 152 Kilometer von Genua, Bahnstation und Grenzfestung gegen Frankreich, mit kleinem Hafen, treibt Handel.

Die kleineren Küstenplätze und Bahnstationen an der Riviera di Ponente von Genua bis Ventimiglia zeichnen sich durch reizende Lage, durch paradiesisches Klima, Del- und Weincultur aus.

### 3. Die Lombardei.

Die Lombardei grenzt westlich an Piemont und die Schweiz, nördlich an die Schweiz, östlich an Tyrol und Venetien, südlich an die Emilia und an Ligurien, hat 23527 Quadratkilometer Flächeninhalt und 3.460824 Einwohner in 1965 Gemeinden und breitet sich von der Südbabdachung der Alpen zum Po und vom Lago Maggiore und Ticino bis zum Gardasee und Rincio aus. Sie gehört demnach im Süden zur Po-Ebene, im Norden ist sie Alpenland. Bewässert wird sie durch den Po, dessen Nebenflüsse und durch zahlreiche künstliche Kanäle, endlich durch die nördlichen Seen. Zwischen den Flüssen Lambro und Adda und den beiden südlichen Armen des Comosee's liegt die reizende Hügellandschaft Brianza, nordöstlich vom Comerseer streckt sich in die Alpen hinein das lange Thal Val Tellina (Veltlin). Die Lombardei ist außerordentlich fruchtbar und erzeugt Weizen, Mais und Reis, Wein, Südfrüchte, Del und rohe Seide; die nördlichen Alpenthäler liefern Eisen- und Kupfererze, Marmor und Braunkohlen. Unter den Industriezweigen stehen Seidenspinnerei und Weberei obenan; auch die Baumwoll- und Leinenindustrie machen Fortschritte; die Eisen- und Lederindustrie, die Papier- und Käsefabrikation sind gleichfalls blühend. Die Lombardei zerfällt in die 8 Provinzen: Mailand, Pavia, Cremona, Como, Sondrio, Bergamo, Brescia und Mantua.

Mailand (ital. Milano), als Gesamtgemeinde 261985 Einwohner zählend, die Hauptstadt der Lombardei, in einer weiten fruchtbaren Ebene gelegen und durch das Flüsschen Mona, sowie durch die Canäle „Naviglio grande“, „Naviglio di Pavia“ und „Naviglio della Martesana“ mit dem Ticino und der Adda, mit dem Lago Maggiore und mit Pavia verbunden, Knotenpunkt von 7 Eisenbahnlinien, ist eine der blühendsten und thätigsten Städte des ganzen südlichen Europa. Schön und reich gebaut, enthält sie außer zahlreichen Kunstwerken eine Reihe öffentlicher Anstalten und ist Sitz vieler Behörden, darunter Handelskammer und Handelsgericht. Als Fabrikstadt übertrifft Mailand alle anderen Städte Italiens. Seine wichtigsten Industriezweige sind die Fabrikation von Seidenstoffen, Bändern, Mode- und Posamentirwaaren, Tischlerarbeiten, Bronzegieß, Porzellanfabrikation. Auch eine große königliche Tabakfabrik und eine vorzügliche Münzanstalt finden sich hier. Der sehr lebhafte Handel beschäftigt sich zumeist mit Seidenwaaren, Baumwollzeugen, Getreide, Reis und Käse; Handel und Industrie werden unterstützt durch eine Filiale der Florentiner Bank, eine Volksbank, ein großes Leihhaus, eine große Sparkasse, viele gewerbliche Unterstützungsvereine u. s. f., endlich durch die Eisenbahnlinien, welche westlich nach Novara (Turin und Frankreich), nordwestlich nach Arona (Simplonstraße), nördlich nach Como (Gotthard), nordöstlich nach Lecco und nach Bergamo, östlich nach Venedig, südöstlich nach Piacenza und nach Parma (Ancona, Brindisi), südwestlich nach Pavia und Genua führen.

In der Provinz Mailand sind noch zu nennen:

Abbiategrosso, Kreisstädtchen am Naviglio grande, treibt Seidenspinnerei und lebhaften Verkehr; — Gallarate, Bahnstation und Kreisstädtchen, 41 Kilom. nordwestlich von Mailand, treibt Baumwollspinnerei und Leinenweberei; — Sesto Calende, Bahnstation, 58 Kilom. von Mailand, am Ticino und dem Lago Maggiore, treibt Schifffahrt und Fischerei; — Monza, 25228 Einw., Kreisstadt, Bahnstation, 13 Kilom. nordöstlich von Mailand, fabricirt wollene Tücher, Hüte und Lederwerk; — Lodi, 19088 Einwohner, Bahnstation an der Adda, 33 Kilom. südöstlich von Mailand, hat viele Seidenspinnereien und in der Umgebung berühmte Majolica-Arbeiten; — Codogno, 57 Kilom. südöstlich von Mailand, Bahnstation, ist Hauptsitz des lombardischen Käsehandels.

Pavia, 29618 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, 36 Kilom. südwestlich von Mailand, am Ticino, welcher hier schiffbar wird, Sitz zahlreicher Behörden (Handelskammer) und öffentlicher Anstalten, reich an Kunstschätzen und historischen Erinnerungen, hat eine nur unbedeutende Industrie, aber lebhaften Handel in Bodenprodukten.

In der Provinz Pavia sind noch:

Vigevano, 18436 Einw., Kreisstädtchen, 39 Kilom. südwestlich von Mailand, an der Bahn nach Mortara, Sitz mehrerer öffentlicher Behörden und Anstalten, hat ansehnliche Seidenindustrie und handelt mit Seidenwurmeiern; — Voghera, 15080 Einw., Kreisstädtchen und Bahnstation, 13 Kilometer südwestlich von Mailand, treibt starke Seidenzucht und handelt mit Landesprodukten.

Cremona, 30919 Einw., Provinzialhauptstadt, 75 Kilom. östlich von Pavia, Eisenbahnknotenpunkt, in fruchtbarer Ebene am Po, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, beherbergt außer mancherlei Kunstschätzen eine in der Welt unübertroffene Industrie in Streichinstrumenten (Cremoneser Geigen), hat auch Seiden- und Leinenweberei, Granitschleiferei und ansehnlichen Produktenhandel.

Der Provinz Cremona gehören noch an:

Casalmaggiore, Kreisstädtchen, am Po, mit 16090 Einw., treibt Weinstein- und Glasfabrikation und lebhaften Handel; — Crema, Kreisstädtchen mit etwa 8000 Einw., 43 Kilom. von Cremona, Bahnstation, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, treibt Fischerei, Leinen- und Seidenweberei und Handel mit Landesprodukten.

Como, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, mit 24350 Einw., 48 Kilometer nördlich von Mailand, am südwestlichen Ende des Comersee's, in reizender, sehr fruchtbarer Landschaft, Sitz zahlreicher Behörden (Handelskammer) und öffentlicher Anstalten (Sparkasse, Volksbank zc.), treibt Tuch- und Seidenweberei, Instrumentenfabrikation und Handel, hat auch einen Hafen und Dampferverbindung über den See. Der Comer See (Lago di Como, auch il Lario genannt), ist mit dem dazu gehörigen Mezzola- und Leccosee 9 Meilen lang und  $\frac{3}{4}$  Meilen breit, im Süden in zwei Arme getheilt, deren östlichem die schiffbare Abba entströmt; er ist reich an landschaftlicher Schönheit, mit überaus fruchtbaren Umgebungen und wird von Dampfern befahren. Die Uferorte treiben Weinbau, Seidenzucht und Seidenweberei, Fischerei u. a.

Der Provinz Como gehören noch an:

Lecco, Kreisstädtchen am Comersee und der Abba, mit etwa 5000 Einwohnern, Eisenbahndpunkt, 51 Kilom. nordöstlich von Mailand, Sitz mehrerer Behörden zc., treibt bedeutende Baumwollfabrikation, auch Eisen- und Kupferindustrie, Wein-, Del- und Seidenkultur. Die benachbarten Thäler Sasina (Ortschaften Introbio und Cortenova) und Varrone (Ortschaft Bremiana) enthalten Eisen-, Kupfer-, Blei- und Kohlengruben nebst den dazu gehörigen Werken. — Varese, Kreisstädtchen mit 12605 Einw., Eisenbahnstation, 19 Kilom. von Mailand, reizend am See von Varese gelegen, Sitz mehrerer Behörden (Handelskammer), treibt Seidenindustrie; ebenso die benachbarten kleineren Orte; — Laveno, mit nur etwa 1500 Einwohnern, am Lago Maggiore, hat einen bedeutenden Hafen und treibt lebhaften Getreidehandel.

Sondrio, Provinzialhauptstadt, Hauptort des Veltlin, nahe der Abba, Sitz der Provinzialbehörden, hat etwa 3500 Einw.; nördlich führen nur beschwerliche Hochpässe nach der Schweiz.

Chiavenna ist commercieell wichtiger, weil hier die Straße über den Splügen nordwärts und jene über den Maloja-Paß nordöstlich nach der Schweiz führen; Chiavenna treibt Seidenweberei, Papierfabrikation und lebhaften Handel; — Orzio (Worms), Hochgebirgsort, am Fuße der großartigen Wormser oder Stillfer Jochstraße mit berühmten Bädern und ansehnlichem Reiseverkehr.

Tirano, Gebirgsstädtchen an der Abba, mit frequenten Märkten. Hier

beginnt die nördlich in das Schweizer Thal Puschlav (Poschiavo) führende Straße über den Bernina-Paß.

Bergamo, 37363 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, 52 Kilom. nordöstlich von Mailand, in schöner Lage am Fuße der Alpen, Sitz mehrerer Behörden (Handelskammer) und öffentlicher Anstalten, treibt Steingut- und Glasfabrikation und lebhaften Handel.

In der Provinz Bergamo sind bedeutendere Städte nicht vorhanden; erwähnenswerth etwa noch: Treviglio, 32 Kilom. von Mailand, Eisenbahnknotenpunkt, mit Seiden- und Tuchhandel.

Brescia, 38906 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, 101 Kilom. östlich von Mailand, am Flätschen Garza, Sitz der Provinzialbehörden (Handelskammer) und vieler öffentlicher Anstalten, enthält zahlreiche Kunstwerke und zeichnet sich durch seine Eisen- und Stahlarbeiten, Gewehr-, Messer-, Papier- und Lederfabrikation aus, treibt auch lebhaften Handel.

In der gleichnamigen Provinz sind noch:

Desenzano, Städtchen am Garda-See, welcher sich von hier aus, im Süden breit und mit flachen Ufern, im Norden schmal und mit hohen Bergen umrahmt, nordwärts ausdehnt; Desenzano treibt Fischerei und Getreidehandel, ist Eisenbahnstation und Dampferstation mit Hafen, 129 Kilom. von Mailand; — Salò, Kreisstädtchen, am Garda-See in schöner Lage; — Gargnano, ebenfalls am Gardasee, mit Hafen, Schiffbau und Fischerei; — Breno, Kreisstädtchen am Oglio, mit Eisenwerken; — Chiari, Kreisstädtchen, südwestlich von Brescia, mit lebhaftem Verkehr; — Verolanuova, ebenfalls südwestlich von Brescia, treibt Flach- und Kornhandel, Kreisstädtchen; — das benachbarte Pontevico treibt Schifffahrt auf dem Oglio und lebhaften Handel.

Mantua, 26687 Einw., Provinzialhauptstadt, Eisenbahnknotenpunkt und starke Festung auf einer Insel des seeartig ausgebreiteten Mincio, Sitz der Provinzialbehörden und vieler öffentlicher Anstalten, treibt Industrie in Leder, Pergament, Seidenzeug, Bändern, Leinwand, Glaswaaren, Schiffbau und Seidenhandel.

In der Provinz sind noch erwähnenswerth:

Castiglione, Städtchen von etwa 3700 Einw., treibt Weinbau, Seidentkultur, Seidenweberei und lebhaften Handel; — Bozzolo, Städtchen nahe dem Oglio, mit etwa 4100 Einw., Fayencefabrikation, Seidenspinnerei und Weberei und lebhaftem Verkehr; — Viadana, 15343 Einw., am Po, mit starker Leinwandfabrikation, besuchtem Jahrmarkt, lebhaftem Handel; — Gonzaga, 17526 Einw., in fruchtbarer Gegend; — Ostiglia, Städtchen am Po, mit Lederfabrikation und Seidenspinnerei; — Revere, dem ebengenannten gegenüber, treibt Reis-, Flach-, Seiden- und Weinbau.

#### IV. Venetien.

Die Landschaft Venetien enthält 23164 Quadratkilometer und eine Bevölkerung von 2.642807 Seelen in 795 Gemeinden. Sie zerfällt in die Provinzen: Belluno, Padua, Rovigo, Treviso, Udine, Venedig, Verona, Vicenza und grenzt im Westen an die Lombardei und den Gardasee, im Norden

an Oesterreich, im Osten an Oesterreich und das Adriatische Meer, im Süden an die Emilia. Die Landschaft ist ebenso, wie die Lombardei, im Norden Alpenlandschaft; im Süden und Osten gehört sie der großen Tiefebene des Po an, welche hier nur durch die Bericischen Berge bei Vicenza und durch die Euganeischen Hügel bei Padua unterbrochen wird. Die Venetianische Ebene gehört, wie die Lombardische, zu den fruchtbarsten Culturlandschaften Europa's und produziert Mais, Weizen, Reis (zur Ausfuhr), viel vorzügliches Gemüse, Melonen, Tabak, Flachs und Hanf, Obst, Wein, Öl und Rohseide; die Industrie beschäftigt sich mit Seidenspinnerei und Weberei, mit der Fabrikation von Strohhüten, Glas, Goldwaaren, Papier, Thonwaaren, Marmorwaaren, mit Schiffbau. Der Handel wird durch die schiffbaren Flüsse (Po und Etich, Baciglione, Brenta, Piave, Vivenza und Tagliamento), sowie durch Kanäle (S. 424), vorzügliche Straßen, durch die Linien der Oberitalienischen Eisenbahn und die Schifffahrt auf dem Adriatischen Meere unterstützt.

Die einzelnen Städte sind:

Venedig (italien. Venezia), Hauptstadt der ganzen Landschaft, mit 128901 Einw., Eisenbahn-Endpunkt und Seehafen. Diese ehemalige Königin des Adriatischen Meeres liegt anderthalb Meilen vom Festland entfernt in den Lagunen des Adriatischen Meeres auf einer großen Zahl von Inseln (3 große und 14 kleinere), welche durch Kanäle getrennt und durch 378 Brücken verbunden sind. Der Hauptverkehr Venedigs vollzieht sich auf den Kanälen, unter welchen namentlich der „Canale grande“ wichtig ist, der mit gewundenem Laufe die Stadt in zwei Hälften theilt. Unter seinen Brücken ist der „Ponte Rialto“ die bedeutendste. Die Straßen sind meist eng; die belebteste darunter ist die „Merceria“. Hauptplatz ist der prachtvolle Markusplatz mit der daran stoßenden „Piazzetta“. Noch zeugen der großartige Reichtum des Dogenpalastes, der Markuskirche und der zahllosen Prachtpaläste von der ehemaligen Herrlichkeit der Republik. Heutzutage ist Venedig nur noch ein Schatten. Es beherbergt die Provinzialbehörden (Handels- und Seegericht, Handelskammer u. s. w.), sowie zahlreiche öffentliche Anstalten. Die Venetianische Industrie liefert Seiler- und Seidenwaaren, türkische Fez, Handschuhe, Bijouteriewaaren, Kunstblumen, Glas, Perlen, Mosaikwaaren, Seifen, Wachs u.; der Schiffbau wird auf 16 Werften in ausgedehntem Maße betrieben. Der Handel ist zwar immer noch lebhaft, aber längst nicht mehr das, was er gewesen ist. Namentlich hat Triest den Vorrang im Adriatischen Meere sich vor Venedig errungen und verdankt diesen Sieg zumeist den Eisenbahnverbindungen mit seinem Hinterlande. Durch die Vollenbung der Italienischen Südbahnlinie, welche an der Westküste des Adriatischen Meeres entlang nach Brindisi führt, konnte Venedig nur noch mehr verlieren. Heutzutage stellt sich der Schifffahrtsverkehr von Venedig wie folgt (Jahr 1875):

	Segelschiffe langer Fahrt:		Dampfschiffe langer Fahrt:	
	Zahl.	Tonnen.	Zahl.	Tonnen.
Angelommen . . .	1791	117724	424	286957
Abgegangen . . .	1692	124614	499	275480

Zimmerhin hat der Gesamtschifffahrtsverkehr seit 10 Jahren (Cabotage und lange Fahrt zusammengerechnet) bedeutend zugenommen; denn er hatte 1865 nur 588095, 1875 dagegen 1.070600 Tonnen betragen. Der Hafen

von Venedig wird durch die Lagune gebildet, welche während der Flutzeit nur geringe Tiefe, während der Ebbe sogar viele Sandbänke zeigt und von flußähnlichen Wasserströmen durchzogen ist. Einzelne dieser Wasserströme sind selbst großen Schiffen zugänglich. Die Lagune ist gegen die offene See durch eine lange schmale Düne, den sogenannten Lido, geschützt, welcher drei besetzte Einfahrten enthält. Diese Lagune streckt sich südwestlich und nordöstlich noch lang an der Küste hin und dient dem Lokalverkehr.

Theils auf dem Lido, theils auf den Inseln innerhalb der Lagune liegen kleinere Ortschaften, so namentlich Malamocco (auf dem Lido) mit besetztem Hafen und großartigem Damme; — Murano auf der gleichnamigen Insel, nördlich von Venedig, mit mehreren berühmten Glasfabriken; — Burano, nordöstlich von Venedig, auf einer Insel, mit Fischerei und Spizengfabrikation.

Außerdem sind in der Provinz Venedig zu nennen:

Chioggia, südlich von Venedig auf einer durch eine Brücke mit dem Festland verbundenen Insel mit 26336 Einw., hat einen Hafen, treibt Fischerei, Handel und Schiffbau; — Mestre, Eisenbahnnotenpunkt (Abzweigung der Bahn nach Udine und Triest), mit etwa 3500 Einw., Venedig gegenüber auf dem Festlande gelegen, 8 Kilom. von Venedig, treibt lebhaft Industrie; — Dolo, 21 Kilometer von Venedig, Bahnstation an der Brenta, etwa 5500 Einw., treibt Seidenweberei und lebhaften Verkehr.

Udine, 29630 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, Eisenbahnstation, 135 Kilom. von Venedig, Sitz der Provinzialbehörden, treibt lebhaft Industrie und Handel in Baumwolle und Seide.

Der Provinz Udine gehören noch an:

San Daniele, etwa 4600 Einw., nahe dem Tagliamento, nordwestlich von Udine, mit lebhafter Industrie und Handel; — Gemona, nordwestlich von Udine, mit etwa 6600 Einw., Leinwandfabrikation, Seidenweberei und lebhaftem Expeditionshandel; — Maniago, mit etwa 4200 Einw., nordwestlich von Udine, fabricirt Eisen- und Stahlgeräth; — Pordenone, Eisenbahnstation, 86 Kilom. von Venedig, mit etwa 7400 Einw., treibt ansehnliche Seiden- und Baumwollspinnerei; — San Vito, mit etwa 7700 Einw., südwestlich von Udine, treibt Leder- und Leinwandindustrie; — Latisana, südwestlich von Udine, am Tagliamento, Seeschiffen noch zugänglich, hat etwa 4400 Einw. und lebhaften Verkehr; — Codroipo, mit etwa 4000 Einw., Eisenbahnstation, 23 Kilom. westlich von Udine, treibt Papierfabrikation; — Palmanova, mit etwa 4200 Einw., Festung, nahe der Oesterreichischen Grenze, hat ansehnliche Seidenspinnerei; — Sacile, mit etwa 4600 Einw., Eisenbahnstation, 61 Kilom. von Udine, hat Papier-, Tuch- und Leinwandindustrie und lebhaften Verkehr.

Belluno, 15509 Einw., Provinzialhauptstadt, nordnordwestlich von Venedig, im Gebirgsthale der Piave und an der Straße über Pieve nach Tyrol, Sitz der Provinzialbehörden, treibt Seidenspinnerei und namhaften Handel mit Holz und Seide.

Außerdem sind in der gleichnamigen Provinz noch zu nennen, sämmtlich in Gebirgsthälern gelegen:



Bongarone, an der Piave, mit Seidenindustrie; — Biadene di Cadore, wichtig als Straßenkreuzungspunkt; — Auronzo, mit Galmeigruben und vorzüglichem Schiffsbauholz; — Agordo, mit ergiebigen Kupfergruben; — Feltrè, Straßennotenpunkt, mit Wein- und Delcultur und lebhafter Seidenindustrie.

Treviso, 28291 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, 39 Kilom. nordwestlich von Venedig, am schiffbaren Sile, Sitz der Provinzialbehörden und mehrerer öffentlicher Anstalten, fabricirt Metallwaaren, Seidenzeuge, Tuch und Papier, und hat eine besuchte Messe; wichtiger Straßennotenpunkt.

Die gleichnamige Provinz enthält noch:

Baldobbiadene, etwa 4200 Einw., mit lebhafter Seidenweberei; — Conegliano, mit etwa 6900 Einw., Eisenbahnstation, 56 Kilometer von Venedig, treibt lebhafteste Industrie und vorzüglichsten Weinbau.

Vicenza, 37686 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, 67 Kilom. von Venedig, am Baciaglione, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, schön gebaut und mit mancherlei Kunstgedenken, commercieell nicht von Bedeutung.

Außerdem sind in der gleichnamigen Provinz zu nennen:

Bassano, 13254 Einw., nordöstlich von Vicenza, am Fuß der Alpen, an der Brenta und der nach Tyrol führenden Straße, cultivirt Wein, Del- und Spargelpflanzungen und treibt Seidenindustrie; — Asiago, auf hohem Berggipfel, Hauptort der sogenannten Sette comuni (deutsche Gemeinden), mit bedeutendem Viehhandel; — Schio, mit etwa 6000 Einw., industrielles Städtchen, nordwestlich von Vicenza; — Badragno, mit etwa 5500 Einwohnern und bedeutenden Steinkohlengruben; — Thione, mit etwa 5400 Einw. und lebhafter Industrie; — Lonigo, mit etwa 8000 Einw. und bestem Viehmarkt.

Verona, 67080 Einw., Provinzialhauptstadt, großartige Festung und Eisenbahnnotenpunkt, an der Etsch, prachtvoll gelegen, Sitz zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten, sowie einer bedeutenden Garnison, hat außer vielen wunderschönen Kunstgedenken eine lebhafteste industrielle Thätigkeit, (berühmte Wurstwaaren), und einen ausgebreiteten Handel, welcher durch die schiffbare Etsch, die Verona mitten durchströmt und durch die vier Bahnlilien, welche von hier aus nordwärts nach Tyrol, östlich nach Venedig, südlich nach Mantua und Modena, westlich nach Mailand und Turin führen, wesentlich gefördert wird. Vermöge seiner Lage am südlichen Ausgange der wichtigsten Alpenbahn ist Verona ein äußerst regsamster Punkt im Italienisch-Deutschen Verkehr.

Zur Provinz Verona gehören:

Bardolino, mit etwa 2200 Einw., am Garda-See, Hafenplatz; — Torri, Malusine und Lazise sind gleichfalls Hafenplätze am Garda-See; — Peschiera, Festung und Eisenbahnstation, am Garda-See, mit starker Fischerei; — Legnago, 13355 Einw., Festung, an der Etsch; — Cologna, mit etwa 6500 Einw., südöstlich von Verona, an der Siva, hat lebhaften Handel in Wein und Hanf.

Padua (ital. Padova), 66107 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, 37 Kilom. westlich von Venedig, am Bachiglione und an den Kanälen „di Brenta“ und „di Bataglia“, Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten, reich an Kunstdenkmälern, beherbergt eine lebhafte Industrie, namentlich Seidenspinnerei und Lederfabrikation.

In der Provinz sind außerdem:

Cittadella, nordwestlich von Padua, wichtiger Straßenknotenpunkt, mit etwa 7200 Einw., und mehreren Industriezweigen; — Piove, mit etwa 6800 Einw., südöstlich von Padua, treibt Handel mit Fischen, Pinsenmatten u. s. w.; — Conselve, mit etwa 4100 Einw., südlich von Padua, treibt Salpetersiederei und lebhaften Handel; — Montefelice, mit etwa 8200 Einwohnern, Eisenbahnstation, 23 Kilom. südwestlich von Padua, hat berühmten Weinbau, Seidenspinnerei und nicht unbedeutenden Handel; — Este, mit 10007 Einw., Eisenbahnstation, 29 Kilom. südwestlich von Padua, treibt Seidenspinnerei, Salpeter- und Steingutfabrikation; — Montagnana, mit etwa 7700 Einw., hat namhaften Handel in Hanf.

Robigo, 10749 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, 81 Kilom. südwestlich von Venedig, am „Naviglio Adigetto“, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, commercieell nicht bedeutend.

In der gleichnamigen Provinz liegen:

Lendinara, mit etwa 5100 Einw., am „Naviglio Adigetto“, treibt namhaften Getreidehandel und hat einen besuchten Jahrmarkt; — Badia, mit etwa 5000 Einw., an der Etsch, treibt Seidenspinnerei; — Poleseella, mit etwa 3400 Einw., Eisenbahnstation, 14 Kilom. südwestlich von Robigo, am Po und einem Kanal, hat einen guten Flußhafen und starken Verkehr; — Adria, 14138 Einw., am „Canale Bianco“, treibt lebhaften Handel mit Getreide, Pferden, Vieh und Fischen.

## V. Die Emilia.

Die Landschaft, welche diesen Namen von der altberühmten Römerstraße „Via Aemilia“ erhalten hat, grenzt nördlich an Venetien und die Lombardei, westlich an die Lombardei, südlich an Toskana und die Marken, westlich an das Adriatische Meer. Sie umfaßt 205156 Quadrat-Kilometer und hatte 1871 eine Bevölkerung von 2.113828 Seelen. Ihre einzelnen Bestandtheile sind die Provinzen: Bologna, Forlì, Ravenna, Ferrara, Modena, Reggio, Parma und Piacenza, mit zusammen 323 Gemeinden. Geographisch zerfällt die Emilia in einen nördlichen Theil, der zur Po-Ebene gehört, und in einen südlichen, welcher von den Apenninen durchzogen wird; der Boden ist sehr fruchtbar und liefert Weizen, Mais und Reis; auch Wein-, Delbaum- und Obstkultur, ferner Seidenzucht und Viehzucht sind wichtige Erwerbszweige. Die Bewässerung geschieht durch den Po, seine Nebenflüsse und viele Kanäle; nach dem Meere zu finden sich ausgedehnte Sümpfe. Die Industrie ist im Allgemeinen unbedeutend und concentrirt sich in den größeren Städten; Käse, Papier, Seiden-, Wollen- und Strohwaaren, Goldarbeiten, Glas- und Mosaikwaaren sind ihre Hauptprodukte. Hauptverkehrsmittel sind: der Po mit mehreren Schifffahrts-Kanälen und die südöstlichen Linien der Oberitalienischen Eisenbahnen.

Bologna, 115957 Einw., alte und bedeutende Provinzialhauptstadt und Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien, am Fuße der Apenninen, zwischen den Flüssen Reno und Savena, Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten und Kunstdenkmale; fabricirt Macaroni, Salami, Liqueure, eingemachte Früchte, Kunstblumen, Seidengewebe, Parfumerieen zc. und treibt ziemlich lebhaften Handel.

In der gleichnamigen Provinz liegen noch:

Budrio, 16219 Einw., eigentlich mehrere zusammengehörige Ortschaften, mit vorzüglichem Hansbau und Bereitung von Schiffstauen; — San Giovanni in Persiceto, 15295 Einw., ebenfalls mehrere zusammengehörige Ortschaften; — Imola, 28398 Einw., am Santerno, hübsches Städtchen mit manchen öffentlichen Anstalten und namhafter Weinsteinfabrikation; in der Umgebung starker Weinbau.

Forli, 38480 Einw., Provinzialhauptstadt und Station der Bahn nach Ancona, schön gebaut, Sitz der Provinzialbehörden, mehrerer öffentlicher Anstalten und mancher Kunstdenkmale, commercieell nicht wichtig.

In der Provinz liegen noch:

Cesena, 35870 Einw., Kreisstädtchen, mit hübschen Bauten; in der Umgebung starker Wein- und Hansbau und ergiebige Schwefelgruben; — Rimini, 33886 Einwohner, Kreisstädtchen und Eisenbahnstation am Adriatischen Meere, mit Seehafen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, sowie mancher Kunstdenkmale, treibt Fischerei und Seidenweberei.

Ravenna, 58904 Einw., Provinzialhauptstadt am Adriatischen Meere, Endpunkt einer Zweigbahn, durch den Kanal „del Molino“ mit dem Po verbunden, altberühmt als zeitweilige Hauptstadt des Römischen Reiches und deshalb noch reich an Kunstdenkmälern und großartigen Bauwerken, war früher Seehafen, ist jedoch jetzt durch beständige Anschwemmungen vom Meere eine Stunde entfernt; die Bevölkerung treibt Seidenindustrie und Fabrication von Musikinstrumenten.

In der Provinz gleichen Namens liegen:

Lugo, 24895 Einw., Eisenbahnstation am Senio, mit frequentem Jahrmarkt; — Faenza, 36299 Einw., Eisenbahnstation, am Amone, gut gebaut, mit berühmter Fayencefabrication, mehreren Papierfabriken, Leinweberei und Seidenspinnerei; in der Umgebung guter Weinbau. Der „Canale Zanelli“ stellt hier eine Verbindung mit dem Po her.

Ferrara, 72447 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, nahe am Po, in sumpfiger, aber fruchtbarer Gegend, Sitz mehrerer öffentlicher Behörden und Anstalten, mit manchen Kunstdenkmälern, jetzt ziemlich verödet, commercieell nicht bedeutend.

Der gleichnamigen Provinz gehören an:

Bondeno, 13454 Einw.; Copparo, 26999 Einw.; Portomaggiore, 15133 Einw., sämmtlich commercieell ohne Bedeutung; — Argenta, 16242 Einw., am Po, mit starker Reiskultur und Fischerei; — Comacchio, Städtchen in den Morästen der Po-Mündung, mit reichen Salzwerken und ergiebiger Fischerei; — Cento, 19180 Einw., am Reno.

Modena, 56690 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, durch einen Kanal mit dem Secchio und dem Panaro verbunden, gut gebaut,

Sitz zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten, sowie schöner Kunstdenkmale, aber nur geringer Industrie.

In der Provinz liegen noch:

Carpi, 17724 Einw., commerciell unwichtig; — Mirandola, 13175 Einw., in der Umgebung viel Reis- und Seidencultur.

Reggio nell' Emilia, 50687 Einw., Provinzialhauptstadt, Eisenbahnstation, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, gut gebaut, treibt ansehnlichen Seidenhandel und ist durch den schiffbaren Kanal „Tassoni“ mit dem Po verbunden.

Der Provinz Reggio gehören noch an:

Corregio, 12094 Einw., und Guastalla, etwa 10000 Einw., beide commerciell unbedeutend.

Parma, 45511 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation am gleichnamigen Flusse, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit schönen Bauwerken, fabricirt Seiden- und Wollgewebe, Spitzen und Strümpfe, Thonwaaren, Papier und Seife, berühmten Käse (der aber keineswegs in Parma allein und am besten gemacht wird), und treibt Seidenhandel.

Die übrigen Ortschaften der gleichnamigen Provinz sind commerciell ohne Bedeutung.

Piacenza, 34985 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, am Po, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, reich an schönen Bauwerken, stark besetzt, aber ohne commercielle Bedeutung.

Der Provinz Piacenza gehört noch an:

Fiorenzuola, Eisenbahnstation mit etwa 6400 Einw., starkem Hanf- und Weinbau.

## VI. Toscana.

Die Landschaft Toscana, 24053 Quadratkilometer groß, mit 2.142525 Einwohnern in 278 Gemeinden, grenzt nördlich an die Emilia, östlich an die Emilia, die Marken und Umbrien, südlich an Rom, westlich an das Mitteländische Meer und an Ligurien, und besteht aus den Provinzen: Florenz, Arezzo, Siena, Grosseto, Livorno, Pisa, Lucca, Massa-Carrara. Die Landschaft ist von der Kette der Apenninen durchzogen, welche sich hier vielfach verzweigen, viele fruchtbare Thäler bilden und keine bedeutende Höhe erreichen. Ein Zweig der Apenninen ist auch die „Alpe Apuana“ mit den zadigen Marmorfelsen von Carrara, deren herrlicher Marmor als werthvolles Mineral abgebaut wird. Bewässert wird Toscana vorzugsweise durch den Arno und seine Nebenflüsse, an den südlichen Küsten finden sich große Sümpfe, die sogenannten Maremmen. Haupterwerbszweige sind Ackerbau, Wein-, Del- und Seidencultur, Viehzucht, Fischfang, Bergbau (Eisen, Marmor und Maaßter), die Fabrication von Stroh-, Mosaik- und Maaßter-Waaren, Seidentweberei u. s. f.

Die wichtigeren Städte sind:

Florenz (Firenze), 167093 Einw., Provinzialhauptstadt, eine der prächtigsten Städte nicht allein Italiens, sondern Europa's, nicht umsonst den Beinamen „la bella“ führend, liegt wunderschön im Arno-Thale, im weiten Umkreise von Landhäusern, Schlössern und Gärten umgeben. Großartig ist

der Reichthum dieser Stadt an alten kolossalen Palästen, an schönen Kirchen und weltberühmten Kunstendmalen. Auch heute noch ist Florenz für das ganze italienische Culturleben höchst einflussreich. Außer zahlreichen Behörden beherbergt es eine ganze Reihe von Bildungs- und Kunstanstalten, reiche Sammlungen, viele Wohlthätigkeitsinstitute. Die Industrie von Florenz, im Mittelalter ungemein lebhaft und ungemein angeregt durch die hohe Kunstblüthe der Stadt, ist auch heute noch wichtig. Der bedeutendste Zweig der Florentiner Industrie ist unstreitig die Strohflechterei, unterstützt durch das ausgezeichnete Rohprodukt der Umgebung. Der eigentliche Mittelpunkt der Florentiner Stroh-Industrie ist die ehemalige Vorstadt Signo. Neben seinen Strohwaaeren erzeugt Florenz Sammt und Seidenstoffe, Mabafter- und Marmorwaaren, Kunstblumen, Schmucksachen, Mosaitarbeiten und dergl. Florenz ist Centrum des Toscanischen Landhandels. Zur Förderung von Handel und Industrie bestehen hier eine Filiale der Nationalbank, eine Toscanische Nationalbank, die Italienische Creditbank, die Toscanische Creditbank, der Credito mobiliare, der Credito immobiliare, die Landwirthschaftliche Hypothekbank und die Landwirthschaftliche Nationalbank, eine Volksbank, Handwerkerbank u. s. f. Dem Verkehre dienen die Eisenbahnen, welche nordwestlich nach Pistoja und von da nach Bologna zc. führen, ferner die Linien über Pistoja und jene über Empoli nach Pisa, Livorno und Genua, endlich jene über Empoli oder über Foligno nach Rom und Neapel.

Der Provinz Florenz gehören noch an:

Fiesole, mit 13180 Einw., nur eine Stunde von Florenz; — Sesto, Eisenbahnstation, mit etwa 4000 Einw. und starkem Getreidebau; — Prato, hübsches Städtchen und Eisenbahnstation, 18 Kilom. von Florenz, mit 39594 Einw., treibt lebhafteste Industrie in Papier- und Tuchfabrikation, Messingguß, Strohhutfabrikation; — Pistoja, 12966 Einw., Eisenbahnnotenpunkt, 34 Kilom. nordwestlich von Florenz, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit manchen Kunstendmalen, treibt lebhafteste Industrie: Orgelbau, Eisengeräth- und Gewehrfabrikation, Nadel- und Nadeln- und Tuchmanufaktur, Leinwandweberei, Gerberei, Papier- und Glasfabrikation u. a.; — San Miniato, 16187 Einw., südwestlich von Florenz, nahe der Eisenbahn, Sitz mehrerer Behörden; — Empoli, 16439 Einw., lebhafter Eisenbahnnotenpunkt, 33 Kilom. südwestlich von Florenz, in reizender Gegend, treibt Baumwollfabrikation, Gerberei, Strohflechterei, Fayence- und Macaronifabrikation; — Montelupo, mit etwa 4300 Einw., Eisenbahnstation, bekannt durch seine Thonwaaren.

Arezzo, 38907 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, südöstlich von Florenz, Sitz mehrerer Behörden, öffentlicher Anstalten und mancher Kunstendmale, treibt Seidenzucht, Tuchmanufaktur, Gerberei, Färberei, Eisen-, Ramm- und Thonwaarenfabrikation.

Siena, 22965 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, 97 Kilometer von Florenz, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, reich an Kunstendmalen, treibt Seidenweberei, Tuch- und Hutfabrikation.

In der gleichnamigen Provinz liegt noch das Städtchen Montepulciano, mit 13160 Einw., berühmt durch den vorzüglichen Wein, der in der Umgebung gebaut wird.

Grosseto, mit etwa 6000 Einw., Hauptstädtchen der gleichnamigen Provinz und Eisenbahnknotenpunkt zwischen Pisa und Rom, Hauptort der Maremmen in der Nähe des Meeres, hat große Salinen.

In der Provinz Grosseto liegt noch:

Massa Maritima, mit 13052 Einw., auch ein Hauptort der Maremmen, mit bedeutender Fabrication von Boraxsäure, die auch in dem benachbarten Montieri getrieben wird.

Pisa, 50341 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, 168 Kilom. von Genua, 99 Kilom. von Florenz, an den Ufern des Arno, unweit von dessen Mündung, Sitz zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten, mit vielen prachtvollen Kunstdenkmälern; in Bezug auf Handel und Industrie ohne Bedeutung.

In der Provinz Pisa liegen außerdem:

Bagni San Giuliano, mit 18663 Einw., Eisenbahnstation, mit berühmten Warmbädern; — Pontedera, Eisenbahnstation, am Arno, mit etwa 10000 Einw., industriell und mit lebhaftem Verkehr, fabricirt namentlich Tauwerk; — Volterra, 13402 Einw., uralte Etruskerstadt, südöstlich von Pisa, mit schönen Kunstdenkmälern, hat Boraxwerke und Alabastergruben. — Bei Montecatini finden sich ergiebige Kupfergruben; bei Castellnuovo Boraxwerke und reiche Schwefelgruben; bei Cecina (Eisenbahnstation), wo eine Zweigbahn abgeht, eine große Eisenwarenfabrik; in Saline (Endpunkt der ebengenannten Zweigbahn, nahe bei Volterra) ergiebige Salzquellen.

Livorno (engl. Leghorn), 97096 Einw., Provinzialhauptstadt, Eisenbahnstation und einer der wichtigsten italienischen Seehäfen, ist eine moderne, gut gebaute Stadt, Sitz zahlreicher Behörden und besonders vieler öffentlicher Anstalten und commercialer Institute (Handelskammer, Institut für Handelsmarine, Sparkasse, Leihhaus, Discontobank, Seeversicherungsgesellschaft); treibt wichtige Fabrication von Korallenschmuck, von Liqueur, Papier, Wollmützen, Leder, Seilerwaaren u., hat große Salz- und Delmagazine und ist Mittelpunkt des bedeutendsten Spedition- und Wechselgeschäfts zwischen Italien und der Levante, nebst Oessa. Exportirt werden Seide, Strohgeflecht, Wein, Del, Wolle, Hanf, Boraxsäure, Käse, Marmor, Schwefel, Korallen, Anchovis, Papier u. a.; importirt werden: Manufacturwaaren, Colonialwaaren, Baumwolle, Bauholz und Getreide. Die Zahl der im Hafen von Livorno verkehrenden Schiffe stellte sich im Jahre 1875, ankommende und abgehende, solche von langer Fahrt und bloße Cabotageschiffe zusammen genommen, auf 10530 mit 2.375.169 Tonnen, wobei seit 1861 die Zahl der Schiffe zwar abgenommen, der Tonnengehalt aber bedeutend zugenommen hat (1861 betrug er bloß 1.673.219 Tonnen). Was die internationale Schifffahrt insbesondere betrifft, so sind im Jahre 1875 464 Segelschiffe mit 93817 Tonnen und 246 Dampfer mit 85065 Tonnen angekommen, sowie 463 Segelschiffe mit 108122 Tonnen nebst 252 Dampfern mit 92841 Tonnen abgegangen. Im Allgemeinen ist der internationale Verkehr des Hafens von Livorno bedeutend im Rückgange, während sich der Cabotageverkehr fortwährend steigert. Livorno steht in Dampferverbindung mit allen wichtigeren Häfen des Mittelmeers, namentlich mit Genua, Neapel und Marseille. Der durch einen 600 Schritt langen Molo geschützte Hafen ist besetzt; am Hafen befindet sich



auf einem Felsen ein berühmter, schon im Jahre 1303 erbauter Leuchtturm. Viele jüdische, griechische und andere fremde Handelshäuser haben sich in Livorno angesiedelt. Außer der lebhaften Handelsbewegung des Platzes ist auch die Fischerei und der Korallenfang von Wichtigkeit.

Die Insel Elba gehört zur Provinz Livorno; sie ist gebirgig und waldbereich, hat Wein- und Obstcultur, namentlich aber bedeutenden Eisenbergbau. Dieser und die Fischerei sind Haupterwerbszweige. Hauptort der Insel ist Porto Ferrajo in einer Bucht der Nordseite, mit gutem Hafen. Seehäfen finden sich an der Insel noch in Porto Lungone und Marciana. Westlich von Elba liegen die kleinen Felseninseln Palmajola und Cerboli, südlich die Inseln Pianosa und Monte Cristo.

Lucca, 68204 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, in fruchtbarer Ebene am Flusse Serchio, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit schönen alterthümlichen Bauwerken, fabricirt Seiden-, Woll- und Baumwollwaaren. Da die sehr fruchtbare und vorzüglich bebaute gartenähnliche Umgebung ungemein viel Del (Luchseser-Del) erzeugt, wird von Lucca aus bedeutender Delhandel getrieben. Gyps- und Marmorwaarenhändler aus Lucca durchziehen die meisten europäischen Städte. Auch die Seidencultur der Umgebung ist wichtig.

In der Provinz Lucca liegen noch:

Serravezza, mit etwa 9000 Einw., nordwestlich von Lucca, hat lebhaften Handel, großartige Marmorbrüche (Carrarischer Marmor) und Quecksilbergruben; — Viareggio, 11374 Einw., Eisenbahnstation mit frequenten Seebädern; — Pescia, Eisenbahnstation, mit etwa 6000 Einw., treibt ansehnliche Seidencultur; — Barga, mit etwa 8000 Einw., treibt Seidenspinnerei, Hanf- und Tuchweberei; — Monsummano und Montecatini, Eisenbahnstationen mit warmen Bädern.

Massa, 18031 Einw., Hauptstadt der Provinz Massa-Carrara, Eisenbahnstation zwischen Pisa und Spezzia, nahe am Meere reizend gelegen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, fabricirt Del, Papier, Seide zc.

In der Provinz liegen noch:

Carrara, 23827 Einw., 1 Meile vom vorigen, Endpunkt einer Zweigbahn, in felsigem Thale, rings von den weltberühmten Marmorbrüchen umgeben, deren man in der Umgebung etwa 550 zählt, hat auch selbst ansehnliche Marmorindustrie; — Avenza, Eisenbahnstation, unweit Carrara, mit einem kleinen Seehafen zur Einschiffung des Marmors; — Fivizzano, 15174 Einw., industrielles Städtchen nordwestlich von Massa; — Pontremoli, 12625 Einw., mit ansehnlichem Gewerbebetrieb.

## VII. Die Marken.

Die Landschaft der sogenannten Marken besteht aus den vier Provinzen Ancona, Ascoli-Piceno, Macerata und Pesaro-Urbino, welche zusammen 9703 Quadratkilometer umfassen und 915419 Einwohner in 279 Gemeinden enthalten. Die Marken grenzen nördlich an die Emilia, westlich an Toscana, Umbrien und Rom, südlich an die Abruzzen und östlich an das Adriatische

Meer, sind Gebirgs- und Hügelland, gut bewässert und fruchtbar. Die Bodenproduktion liefert Getreide, Obst, Süßfrüchte, Wein, Hanf und Oliven; der Bergbau Schwefel und wenig Kohlen; die Industrie Seide und Strohwaren.

Ancona, 45741 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und Eisenbahnstation, malerisch am Adriatischen Meere gelegen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, ist die wichtigste Handelsstadt Italiens am Adriatischen Meere, exportirt Seide, Weinstein, Lammfelle, Wallnuß- und Schiffsbauholz, Schwefel, Wolle, Hanf, Flach, Tabak, Alaun und Seife und importirt Del, Wein, Bohnen, Hafer, Mandeln, Manufactur- und Eisenwaren, Steinkohlen, Colonialwaren u. a. Die Gesamtschiffahrtsbewegung belief sich im Jahre 1875 auf 1672 Schiffe mit 751689 Tonnen, davon im internationalen Handel:

	Segelschiffe mit Tonnen.		Dampfer mit Tonnen.	
angekommen . . .	306	25788	50	49224
abgegangen . . .	223	23810	71	73235

Im Gesamtschiffsverkehr ist die Schiffszahl abnehmend, der Tonnengehalt steigend; der internationale Schiffsverkehr allein nimmt in Bezug auf Schiffszahl und Tonnengehalt beträchtlich ab.

Die eigene Industrie von Ancona ist ziemlich lebhaft und liefert Seide, Leder, Zucker, Seife, Bleiweiß, Schiffe und Schiffsgeräth. Dampfschiffahrtsverbindungen gehen regelmäßig nach allen italienischen Häfen und (durch die Schiffe des Oesterreichischen Lloyd) auch nach der Levante. Am wichtigsten ist die Route nach Brindisi (28 St.) und von da nach Alexandria.

In der Provinz Ancona liegen noch:

Sinigaglia (Senigallia), 22197 Einw., an der Eisenbahn und dem Adriatischen Meere, mit Freihafen und lebhaftem Handel, obgleich die ehemals hochberühmte und ungemein stark besuchte große Messe mit unbeschränkter Handelsfreiheit (fiara franca) seit 9. August 1869 eingegangen ist; — Fabriano, 17554 Einw., südwestlich von Ancona, industriell und mit besuchten Märkten; — Jesi, 18912 Einw., südwestlich von Ancona, berühmt durch seine Käsefabrikation.

Macerata, 19831 Einwohner, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, commercieell nicht von Bedeutung.

Der Provinz Macerata gehören noch an:

Recanati, mit 19572 Einw., in sehr fruchtbarer Gegend, mit einem Hafen am Adriatischen Meere; — Cingoli, mit etwa 12000 Einw. und bedeutenden Jahrmärkten, auf welchen namentlich in Wolle und Holz gehandelt wird.

Ascoli-Piceno, 22937 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, südlich von Ancona, Sitz mehrerer Behörden zc., fabricirt Majolica, Glas, Eisenwaren, Seide u. a.

In der Provinz liegen noch:

Fermo, 17886 Einw., industrielles Städtchen nahe am Meere, Eisenbahnstation, treibt auch Handel; — Porto San Giorgio und Sant' Elpidio a Mare, kleine Seehäfen.

Pesaro, Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, mit 19691 Einw.,

nordwestlich von Ancona, Sitz mehrerer Behörden u., in einer Umgebung, welche viel Feigen, Oliven und Trüffeln producirt.

Außerdem liegen in der Provinz:

Fano, 19734 Einw., alte Hafenstadt und Eisenbahnstation; — Urbino, 16194 Einw., südwestlich vom vorigen, auf einem Berge, mit ansehnlicher Seidenspinnerei; — Fossombrone, südöstlich vom vorigen, wo die beste Seide Italiens (Sete della Marca) gewonnen wird.

## VIII. Umbrien.

Die Landschaft Umbrien, nur aus einer einzigen Provinz bestehend, enthält 9633 Quadratkilometer und 549601 Seelen in 173 Gemeinden. Sie grenzt nördlich an die Marken und Toscana, westlich an Toscana und Rom, südlich an die Abruzzen und östlich an die Marken, wird durch den Tiber bewässert, ist zwar sehr gebirgig, aber fruchtbar und sehr gut angebaut. Die Bodencultur liefert Getreide, Wein und Del, der Bergbau Braunkohle.

Perugia, 49503 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, unweit des Tiber, Sitz mehrerer Behörden und Anstalten, schön gebaut, ist commercieell ohne Bedeutung.

Wichtiger ist Foligno, mit 21686 Einw., als Eisenbahnnotenpunkt zwischen Rom, Ancona und Florenz; — Assisi, mit 15159 Einw., treibt Seidenspinnerei; — Spoleto, 20748 Einw., auf hohem Berge, nahe an der Eisenbahn, Sitz mehrerer Behörden, commercieell nicht bedeutend; — Terni, 15037 Einw., Eisenbahnstation zwischen Foligno und Rom, in fruchtbarer, schöner Umgebung, Sitz mehrerer Behörden, wird nächstens noch eine Zweigbahn nach Aquila (südöstlich) erhalten; — Orvieto, mit etwa 15000 Einw., Eisenbahnstation, Sitz mehrerer Behörden; — Rieti, 14480 Einw., am Valino und an der Eisenbahn, Sitz mehrerer Behörden.

## IX. Abruzzen und Molise.

Diese Landschaft enthält 17290 Quadratkilometer mit 1.282982 Seelen in 456 Gemeinden; sie grenzt nördlich an die Marken und Umbrien, westlich an die Marken und Rom, südlich an Campanien, östlich an Apulien und das Adriatische Meer und zerfällt in die Provinzen: Abruzzo ulteriore I und II, Abruzzo citeriore und Molise. Die Landschaft ist Bergland, aber gut bewässert und erzeugt viel Getreide, Wein, Oliven u. a.

Teramo, 19721 Einw., Hauptstadt der Provinz Abruzzo ulteriore I, ohne Bahnverbindung, Sitz mehrerer Behörden, fabricirt Strohhüte, Leder, Thonwaaren u. a.

Ciulianova, in der gleichen Provinz, am Adriatischen Meere und der Eisenbahn gelegen, mit etwa 5100 Einw., treibt Seefischerei.

Aquila, 16607 Einw., Eisenbahnstation und Hauptstadt der Provinz Abruzzo ulteriore II, am Aterno, Sitz der Provinzialbehörden, industriell, die Umgebung erzeugt Safran.

Der gleichen Provinz gehört auch Solmona an, Städtchen mit 15019 Einw., wichtige Eisenbahnstation, treibt Weberei und Weinbau.

Chieti, 23602 Einw., Hauptort der Provinz Abruzzo citeriore, Eisenbahnstation, 2 Meilen vom Adriatischen Meere, uralt, Sitz der Provinzialbehörden und mehrerer öffentlicher Anstalten.

In der gleichen Provinz liegen noch:

Pescara, Eisenbahnknotenpunkt am Adriatischen Meere; — Lanciano, 17300 Einw., am Feltrino, mit Wein- und Olivencultur; — Ortona, 11884 Einw., Eisenbahnstation, am Adriatischen Meere; — Vasto, mit etwa 12800 Einw., Eisenbahnstation, am Adriatischen Meere.

Campobasso, mit 14090 Einw., Hauptstadt der Provinz Molise, Sitz der Provinzialbehörden, fabricirt Stahlwaaren.

#### X. Rom (Lazio).

Das Gebiet von Rom, als Provinz unter dem Namen Lazio, enthält 11917 Quadratkilometer und 836704 Einwohner in 227 Gemeinden. Es grenzt nördlich an Toskana, östlich an Umbrien und die Abruzzen, südlich an Campanien und das Meer, westlich an das Meer, ist im Osten Berg- und Hügelland, während der westliche Theil sich als verödetes Flachland (Campagna von Rom) ausbreitet. Der Ackerbau liefert trotz seiner Vernachlässigung Getreide zur Ausfuhr; daneben Hanf; auch Südfrüchte, Wein, Del und Rohseide werden gewonnen; Holz zur Gentige. An mineralischen Schätzen finden sich viel Eisen, Alaun und Seesalz. Die Industrie ist im Allgemeinen noch auf der Stufe des Kleinbetriebs; Seidenwaaren, Leder, Wagen, feine Thonwaaren, Cameen, Mosaik- und Korallenwaaren, Schmuckfachen und Eisenwaaren sind ihre Hauptprodukte. Der Handel exportirt Kunstfachen, Häute, Käse und Puzzuola-Erde und importirt hauptsächlich Manufakturwaaren.

Rom, mit 244484 Einw., seit 1871 Hauptstadt des Königreichs, liegt auf beiden Seiten des Tiber, theils auf, theils am Fuße der bekannten sieben Hügel (Palatinus, Capitolinus, Quirinalis, Esquilinus, Aventinus, Vicinalis und Coelius), neben welchen aus den Trümmern der alten Stadt noch andere Hügel (Janiculus, Monte Pincio zc.) sich gebildet haben. Die schönsten Straßen und Plätze sind der Corso und der Petersplatz. Die Stadt ist Sitz der Italienischen Regierung, Residenz des Königs, des Papstes, des Cardinal-Collegiums, zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten. Es sind in ihr die oben erwähnten Industriezweige vertreten. Der Handel wird durch eine Börse, eine Bank und eine Handelskammer unterstützt; der Verkehr durch den schiffbaren Tiberstrom, welcher von Rom abwärts mit Dampfern bis nach dem drei Meilen entfernten Meere befahren wird, sowie durch die von Rom ausgehenden Bahnlinien, von welchen die eine nordöstlich über Foligno nach Ancona, die andere nordwestlich dem Tyrrhenischen Meere entlang, die dritte südöstlich nach Neapel führt. Aber trotzdem Rom, seit es in das Italienische Eisenbahnnetz gezogen ist und seit es Hauptstadt Italiens wurde, nothwendig zu einem Mittelpunkt mancher moderner und commercieller Interessen geworden ist, muß hier, in der „Ewigen Stadt“, das wirthschaftliche Leben und Treiben der Gegenwart klein und leer erscheinen gegenüber den großartigen steingewordenen Erinnerungen, welche aus der Geschichte vergangener Jahrhunderte mit riesenhaften Trümmern in die neuere Zeit hereinragen, bald ernst und düster, bald vom Hauch unbergänglicher Schönheit umweht. Die Gebildeten aller Nationen

finden sich hier zusammen und wenn auch das Volk der heutigen Römer Vieles dabei verdient, daß Fremdlinge aller Zonen ihr Geld herbeitragen, um Kunstschätze und Erinnerungen dafür mitzunehmen: Rom ist doch kein Gegenstand für die Handelsgeographie, zu ernst und groß tönt hier das Wort der Weltgeschichte.

Die nächste Umgebung von Rom, die sogenannte Campagna, früher volkreich und wohl angebaut, mit Vorstädten und zahllosen Villen, ist jetzt unbebautes Weide- und Sumpfland, voll Ruinen. Erst in einiger Entfernung finden sich wieder regsame Orte. Unter diesen sind hauptsächlich zu nennen:

Frascati, südöstlich von Rom, mit etwa 3500 Einw., Endpunkt einer Zweigbahn am Abhang des Sabinergebirges, mit Kunstschätzen und Alterthümern; — Civitavecchia, 11640 Einw., nordwestlich von Rom, am Meere und an der Eisenbahn, Kriegs- und Handelshafen, mit Alaunfabrikation; — Velletri, 16310 Einw., Eisenbahnstation, südöstlich von Rom, in der Nähe der Pontinischen Sümpfe, mit Kunstdenkmalen; — Frosinone, 10161 Einw., Eisenbahnstation, südöstlich von Rom; — Viterbo, 20637 Einw., ohne Bahnverbindung, nordwestlich von Rom, mit Kunstdenkmalen, Landhäusern, Bädern u. dgl.

## XI. Campanien

Diese Landschaft grenzt nördlich an die Abruzzen, östlich an die Basilicata und an Apulien, südlich und südwestlich an das Meer, westlich an Römisches Gebiet; sie umfaßt 17978 Quadratkilometer mit 2.754592 Einw. in 614 Gemeinden, besteht aus den Provinzen Principato ulteriore, Benevento, Caserta, Neapel und Principato citeriore, ist meistens Berg- oder Hügelland, außerordentlich fruchtbar und wunderbar reich an Naturschönheit, wie an Denkmälern der Geschichte. Haupterwerbszweige sind Bodenkultur, Schifffahrt und Fischerei; die Industrie liefert hauptsächlich Eisen und Eisenwaaren, Glas, Chemikalien, Seife, Leder und Papier.

Die wichtigeren Städte der einzelnen Provinzen sind:

Neapel, 448335 Einw., Provinzialhauptstadt, ehemals Hauptstadt des Königreichs Sicilien, die volkreichste Stadt Italiens, unübertroffen an landschaftlicher Schönheit, liegt amphitheatralisch an seinem herrlichen Golfe. Die Stadt ist Sitz zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten, einer Handelskammer, Sparkasse, mehrerer Banken; außer vielen Kunstschätzen, Alterthümern und Palästen enthält sie auch industrielles Leben von steigender Regsamkeit, namentlich in der Richtung des Kunstgewerbes. Die wichtigsten Fabrikate sind: Metallwaaren, Arbeiten aus Lava, Korallen und Terracotta, Gemmen aus Stein und Muscheln, gemaltes Porzellan, Seiden-, Leinen- und Baumwollwaaren, Handschuhe und Hüte, Wachs-, Holz- und Glaswaaren, Papier, Musikinstrumente, Parfümerien, Mehlwaaren (Maccaroni z.). Der Handel exportirt Del, Rohseide, Krapp, Wein, Lammfell, Schwefel, Korallen, Bimsstein, Südfrüchte, Salz, Salpeter, Alaun, Puzzolane-Erde, und importirt dagegen Colonialwaaren, Manufaktur- und Luxuswaaren, Metallwaaren, Steinkohlen.

Die Gesamtschifffahrt repräsentirte im Jahre 1875 eine Schifffahrts-

Bewegung von 2.923922 Tonnen und seit 1862, wo sie blos 1.603875 Tonnen betrug, regelmäßige Steigerung. Von dieser Gesamtbewegung kamen im Jahre 1875 auf die

Cabotage:				
	Segelschiffe mit Tonnen:		Dampfer mit Tonnen:	
angekommen . . .	3095	142235	1508	577812
abgegangen . . .	3108	153419	1522	632958

auf die

internationale Schifffahrt:				
angekommen . . .	330	75406	736	662302
abgegangen . . .	276	62888	713	625902

Die Gesamtzahl der im Hafen von Neapel einlaufenden und auslaufenden Schiffe zusammen beträgt jährlich 9 — 10000, im Jahre 1875 sogar 11288. Regelmäßige Dampferfahrten stellen die Verbindung mit allen wichtigeren Häfen des Mittelländischen Meeres her, namentlich mit Marseille, Genua, Livorno, Sicilien, den Adriatischen Häfen, aber auch mit Alexandria und Suez, Griechenland und Konstantinopel. Von besonderer Wichtigkeit für Neapel ist die Fischerei; ein großer Theil der Bevölkerung ernährt sich durch das Meer, an und auf demselben; nirgends in der Welt wird dem Fischer- und Schifferleben so viel Noesse abgewonnen, als in Neapel. Ansehnlich ist auch die Entwicklung des Bank- und Creditwesens, worin Neapel mit Ausnahme Mailands alle Italienschen Städte übertrifft. Für den Landverkehr sorgen die Eisenbahnlinien nach Rom über Caserta, nach Foggia und den Adriatischen Hafenplätzen, ebenfalls über Caserta, die Zweiglinien nach Laura und nach Castellamare, endlich die Linien über Salerno nach dem Golfe von Tarent.

Neapel ist von mehreren Vorstädten umgeben. Gegen Südwesten erhebt sich der Berg Posilipo, welcher durch eine Gallerie von der Länge einer halben Stunde (Grotte des Posilipo) durchbrochen ist.

Die benachbarten Orte und die wichtigeren Plätze der Provinz Neapel sind: Portici, 11792 Einw., Eisenbahnstation, am Fuße des Vesuv, mit kleinem Hafen, lebhafter Fischerei und Seidenzucht; — Resina, 12157 Einw., Bahnstation, auf Lavaboden, in der Nähe des alten Herculaneum, auch Station für den Vesuv, mit Weinbau; — Torre del Greco, 23611 Einw., Eisenbahnstation, am Meere, auf einem Lavastrom, mehrmals durch Ausbrüche des Vesuv schwer geschädigt, treibt hauptsächlich Korallenfang; — Castellamare di Stabia, 26385 Einw., südöstlich von Neapel, auf einem Landvorsprung, am Meere, Endpunkt einer Zweigbahn, hat einen guten Hafen, ein Arsenal und Kriegsdock, lebhafte Industrie und Handel; — Piano di Sorrento, südwestlich vom vorigen, mit etwa 7900 Einw., in außerordentlich glücklichem Klima und prachtvoller üppiger Landschaft, treibt Obst- und Weinbau, hat ein Institut für die Handelsmarine und lebhaften Verkehr; — Sorrento, mit etwa 6700 Einw., auf steilem Felsen am Meer, südwestlich von Castellamare, hat einen Hafen und lebhafte Schifffahrt; noch mehr nach Südwesten liegt die Spitze der Halbinsel (Punta della Campanella) mit Leuchthurm; — Capri, berühmtes Felsenland südlich von Neapel vor der eben genannten Landspitze, mit den Orten Capri und Anacapri, treibt Obst- und Weinbau und starke



Fischerei, hat interessante Ruinen und in der „blauen Grotte“ ein bekanntes Naturwunder; — Torre Annunziata, 15753 Einw., in der Nähe von Castellamare, an kleiner Bucht, Eisenbahnstation, mit Waffen- und Pulverfabrik; — Pompeji, Eisenbahnstation, in der Nähe des vorigen, mit den Ruinen des alten im Jahre 79 verschütteten Pompeji, an dessen Ausgrabung seit einer Reihe von Jahren mit großem Erfolg gearbeitet wird; — Pozzuoli, 15736 Einw., etwa 1 Meile westlich von Neapel, auf einer Landspitze, mit vielen Alterthümern, lebhaftem Handel und Schifffahrt; die Pozzuolan-Erde, ein vulkanisches Produkt, hat von diesem Plage den Namen; in der Nähe finden sich merkwürdige vulkanische Erscheinungen; — Procida, 13582 Einw., vulkanische Insel mit mehreren Ortschaften und kleinem Hafen, treibt Fischerei, Wein-, Obst- und Gemüsebau; in der Nähe die kleine Insel Vivara mit vielen Olivenbäumen; — Ischia, schöne Insel in der Nähe von Neapel, mit mehreren kleinen Ortschaften, worunter eine, ebenfalls den Namen Ischia führend, einen Hafen hat.

Caserta, 29451 Einw., Hauptort der Provinz Terra di Lavoro (oder Caserta), nordöstlich von Neapel, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, ist commercieell wichtig als lebhafter Knotenpunkt der Eisenbahnen, welche von hier südwestlich nach Neapel, nordwestlich nach Rom, nordöstlich nach Foggia und südöstlich nach Laura führen.

Maddaloni, 18767 Einw., Eisenbahnstation, südöstlich vom vorigen; — Santa Maria (Capua vetere), 17896 Einw., westlich von Caserta, Eisenbahnstation; — Capua, 13145 Einw., starke Festung, am Volturno, mit frequenten Märkten; — Aversa, 21176 Einw., südwestlich von Caserta; — Gaeta, 18385 Einw., starke Festung auf einem Landvorsprunge, nordwestlich von Neapel, mit gutem Hafen; — Sessa Aurunea, 20708 Einwohner, auf einem Landvorsprung am Meere, mit berühmtem Weinbau; — Piedimonte d'Alife, mit etwa 8900 Einw., nordöstlich von Caserta, gewerbfleißiges Städtchen; — Nola, 11395 Einw., sehr altes Städtchen, nordöstlich von Neapel, Eisenbahnstation.

Benevento, 20133 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und Eisenbahnstation, nordöstlich von Neapel, fabricirt gold- und silberplattirte Waaren, Leder und Pergament und treibt bedeutenden Getreidehandel; Sitz mehrerer Behörden.

Avellino, 20492 Einw., nordöstlich Neapel, Hauptstadt der Provinz Principato ulteriore, Sitz mehrerer Behörden, treibt lebhafte Industrie, und Handel.

Die derselben Provinz angehörigen Orte Ariano und Sant' Angelo haben namhafte Seidenkultur.

Salerno, 27759 Einw., südöstlich von Neapel, Hauptstadt der Provinz Principato citeriore und Eisenbahnstation, in herrlicher Landschaft am Meere, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat einen Hafen und treibt lebhaften Handel; die Umgebung ist reich an Südfrüchten.

Derselben Provinz gehören ferner an:

Amalfi, südlich vom vorigen, in höchst malerischer Lage, am Meere, im Mittelalter eine der berühmtesten und reichsten Handelsstädte, hat jetzt nur noch etwa 6500 Einw. und treibt ansehnliche Papierfabrikation; — Cave

bei Tirreni, 20612 Einw., Eisenbahnstation, nordwestlich von Salerno; — Nocera inferiore, 13149 Einw., Eisenbahnstation, nordwestlich von Salerno; — Sarno, 15382 Einwohner, Eisenbahnstation, nordwestlich vom vorigen.

## XII. Apulien (Puglien).

Die Landschaft Apulien mit 22115 Quadratkilometern Fläche und 1.420892 Einw. in 236 Gemeinden, besteht aus den drei Provinzen Capitanata (Foggia), Terra di Bari und Terra di Otranto (Lecce) und grenzt nördlich und östlich an's Adriatische Meer, südlich an's Ionische Meer, südwestlich an den Golf von Tarent, westlich an Campanien, Molise und an die Basilicata, ist meistens flach, wenig bewässert, aber fruchtbar und enthält ausgedehnte, dünn bewohnte Weidelandschaften.

Foggia, 38138 Einw., Hauptstadt der Provinz Capitanata, Eisenbahnknotenpunkt, nordöstlich von Neapel, in weiter Ebene, hat wichtigen Vieh- und Getreidehandel.

Der gleichen Provinz gehören noch an:

Bieste, mit etwa 6000 Einw., Seefischerei, am Adriatischen Meere, auf einem Sandvorsprunge, treibt Handel und Fischerei; — San Severo, 17124 Einw., Eisenbahnstation, nordwestlich von Foggia; in der Nachbarschaft bei San Giovanni Rotondo bedeutender Weinbau.

Bari delle Puglie, 50524 Einw., Hafenplatz, Hauptstadt der Provinz Terra di Bari, Eisenbahnknotenpunkt, am Adriatischen Meere, auf felsigem Sandvorsprung, Sitz mehrerer Behörden, treibt Baumwollindustrie und bedeutenden Handel mit Del und Südfrüchten; in der Umgebung wird viel Baumwolle gebaut.

Die Provinz Terra di Bari enthält eine große Zahl von volkreichen Orten; die wichtigsten darunter sind außer Bari noch:

Bitonto, 24978 Einw., westlich von Bari, bekannt wegen des hier gebauten Zagarello-Weines; — Monopoli, 19993 Einw., Eisenbahnstation, am Meere, südöstlich von Bari, mit Seehafen und Handel; — Barletta, 28163 Einw., Eisenbahnstation, am Meere, nordwestlich von Bari, mit gutem Hafen, treibt Baumwollweberei; — Trani, 24338 Einw., Eisenbahnstation, am Adriatischen Meer, mit ansehnlichem Handel in Getreide, Wein, Del und Südfrüchten; — Bisceglie, 21371 Einw., Eisenbahnstation, am Meer, mit besetztem Hafen; die Umgebung erzeugt guten Wein und Rosinen; — Molfetta, 26829 Einw., Eisenbahnstation, am Meere, mit ansehnlichem Handel; in der Nähe eine ergiebige Salpetergrube; — Terlizzi, 18261 Einw., südwestlich vom vorigen, gewerbfleißig; in der Umgebung viele Mandelbäume; — Andria, 34034 Einw.

Lecce, mit 23247 Einw., Hauptstadt der Provinz Terra di Otranto, Eisenbahnstation, in fruchtbarer Ebene, Sitz mehrerer Behörden, treibt ansehnlichen Handel mit Del, Wein, Tabak und wohlriechendem Harz; in der Umgebung viel Baumwollcultur.

Der gleichnamigen Provinz gehören noch an:

Otranto, mit etwa 2000 Einw., alte Stadt und Eisenbahn-Endpunkt, auf einem Felsvorsprung am Ionischen Meere, mit kleinem Hafen, handelt

mit Del und Feigen, hat Verbindungen mit Griechenland und der Levante; — Gallipoli, mit etwa 9800 Einw., theils auf dem Lande, theils auf einer Felseninsel im Golfe von Tarent, treibt Baumwoll- und Wollweberei, hat einen Hafen und handelt namentlich mit dem vorzüglichen Del der Umgebung; — Kardó, 10220 Einw., in der Nachbarschaft des vorigen, treibt Baumwollweberei und Tabakbau; — Brindisi, 13755 Einw., Eisenbahnstation, am Adriatischen Meere, commercieell die wichtigste Stadt der Provinz, hat zwar nur einen schlechten Hafen, der aber doch lebhaft ist, weil er die rascheste Verbindung für den Silbertekehr zwischen Mitteleuropa und Alexandria (resp. Suez und Ostindien) vermittelt. Der Gesamtschiffsverkehr von Brindisi weist im Jahre 1875 1342 Schiffe mit 771096 Tonnen auf, wovon im internationalen Verkehr 200 angekommene und 196 abgegangene Dampfer (mit 174234, resp. 171073 Tonnen) und 126 angekommene und 127 abgegangene Segelschiffe (mit 11099, resp. 12433 Tonnen). — Ostuni, 16295 Einw., Bahnstation, nordwestlich von Brindisi; — Francavilla Fontana, 19052 Einw., abseits der Bahn, treibt Baumwollcultur; — Taranto, 27546 Einw., das alte Tarent, Eisenbahnstation, am gleichnamigen Golf auf einer Felseninsel, Sitz mehrerer Behörden, mit Hafen; in der Umgebung wird berühmte feine Wolle gewonnen.

### XIII. Die Basilicata (Potenza).

Die Landschaft Basilicata, aus einer einzigen Provinz bestehend, hat 10675 Quadratkilometer Fläche und 510543 Einw. in 124 Gemeinden; sie grenzt nördlich an Apulien, westlich an Campanien und das Tyrrhenische Meer, südlich an Calabrien und östlich an den Golf von Tarent und an Apulien, ist durchaus gebirgig, ohne Industrie.

Potenza, 18513 Einw., Hauptstadt der Provinz und Sitz der Behörden, Station einer zwischen Neapel und dem Golfe von Tarent im Bau begriffenen Bahnlinie.

Der Provinz gehören noch an:

Matera, mit etwa 14000 Einw., nordöstlich von Potenza, abseits der Bahn, mit Gewehr- und Lederfabrikation; — Melfi, mit 9800 Einw., nordwestlich von Potenza, hat vorzüglichen Weinbau.

### XIV. Calabrien.

Die Landschaft Calabrien, 17257 Quadratkilometer und 1.206302 Einwohner in 410 Gemeinden, grenzt nördlich an die Basilicata, sonst allenthalben an's Meer, indem sie die südlichste Spitze des italienischen Festlandes einnimmt. Sie zerfällt in drei Provinzen: Calabria citeriore (oder Cosenza), Calabria ulteriore I (oder Reggio di Calabria) und Calabria ulteriore II (oder Catanzaro); der Boden ist fast durchaus gebirgig, aber gut bewässert und sehr fruchtbar; der Bergbau liefert Eisen, die Industrie Eisenwaaren, Seide und Baumwollwaaren.

Cosenza, 15962 Einw., Hauptstadt der Provinz Calabria citeriore, in prächtigem Thale, an den Flüssen Crati und Busento, Sitz mehrerer Behörden, fabricirt Thon- und Eisenwaaren und treibt lebhaften Handel.

Der gleichen Provinz gehören an:

Rogliano, südöstlich von Cosenza, mit etwa 4700 Einw., fabricirt berühmte Schuhwaaren und handelt mit Häuten und Fleischwaaren; — Lungro, mit etwa 5000 Einw., hat wichtige Salzwerte; — Paola, mit etwa 8600 Einw., am Tyrrhenischen Meere, treibt Wein- und Olivencultur und Fischerei; dergleichen Fiumefreddo; — Rossano, 14881 Einw., Eisenbahnstation, am Golfe von Tarent.

Reggio di Calabria, 35235 Einw., Hauptstadt der Provinz Calabria ulteriore I (oder Reggio), Eisenbahn-Endpunkt, an der Straße von Messina, Sitz mehrerer Behörden, schön gebaut, mit Seehafen, exportirt massenhaft die ausgezeichneten Orangen der Umgebung und steht in regelmäßigem Dampferverkehr mit Messina.

In der gleichen Provinz liegen noch:

Bagnara, nordöstlich von Reggio, unweit der ehemals so berühmten Scylla, am Meere, mit etwa 8900 Einw., exportirt Holz, Seide, Del und Südfrüchte; — Gerace, nordöstlich von Reggio, mit etwa 7000 Einw., hat vorzüglichem Weinbau; — Stilo, noch weiter nordöstlich, in der Nähe des Ionischen Meeres, hat Eisengruben in der Nähe; — Palmi, mit etwa 10000 Einw., am Tyrrhenischen Meere; in der Umgebung wird vorzügliches Del produziert.

Catanzaro, Hauptstadt der Provinz Calabria ulteriore II (oder Catanzaro), mit 24901 Einw., unweit des Meeres, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, treibt Seidenweberei und Handel mit Wein und vorzüglichem Käse, Station der im Bau begriffenen Calabrischen Bahn.

Der gleichen Provinz gehören an:

Monteleone, mit etwa 10000 Einw., am Tyrrhenischen Meer, treibt Del- und Seidenhandel; — Pizzo, nördlich vom vorigen, am Golf von Sufemia, mit etwa 7700 Einw., treibt lebhaftes Seidenindustrie, Thunfisch- und Korallenfang; — Nicotera, mit etwa 6500 Einw., und Tropea, am Tyrrhenischen Meere, treiben Fischerei; — Parghelia, ebenfalls am Tyrrhenischen Meere, mit etwa 4000 Einw., hat einen kleinen guten Hafen, lebhaften Handel und Schifffahrt; — Nicastro, 13181 Einw., nordwestlich von Catanzaro, in sehr fruchtbarer Umgebung; — Cotrone, mit etwa 7300 Einw., Eisenbahnstation, an der Küste des Ionischen Meeres und an der Stelle des vor Alters blühenden Croton; in der Nähe Steinsalzgruben.

## XV. Die Insel Sicilien.

Die Insel Sicilien hat nebst den dazu gehörigen kleineren Inseln einen Flächeninhalt von 29241 Quadratkilometern mit 2.584099 Einwohnern in 360 Gemeinden und umfaßt die Provinzen Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Caltanissetta, Girgenti und Trapani. Der gebirgige Boden der Insel ist sehr fruchtbar und erzeugt Getreide, Südfrüchte, ausgezeichneten Wein, Tabak, Safran, Baumwolle, Zuckerröhre und Oliven, Holz nur wenig. Der Bergbau liefert große Mengen von Schwefel und etwas Steinsalz; außerdem wird viel Seesalz gewonnen. Die Industrie ist unbedeutend; der Handel in den Küstentädten ziemlich lebhaft.

Palermo, 219398 Einw., die bedeutendste Stadt der Insel, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, in einer Bucht an der Nordküste von Sicilien, Eisenbahndepot und Festung, Sitz zahlreicher Behörden und öffentlicher Anstalten (Handelsgericht, Handelskammer, Bank, Finanz- und Steuerbehörden z., Institut für Handelsmarine), ist schön gebaut und hat Seiden-, Baumwoll- und Eisenwaarenfabriken, fabrizirt auch Schmuckfachen, gute Tischler- und Korallenwaaren und candirte Früchte; auch Steinschleiferei und Schiffbau sind vertreten, Thunfisch- und Sardellenfang werden fleißig betrieben. Der Handel befindet sich meistens in den Händen Genuesischer, Livornejer und vorzüglich Englischer Häuser; seine Hauptgegenstände sind Landesprodukte, namentlich Südfrüchte, Getreide und Wein, ferner Schwefel und Salz. Die gesammte Schifffahrtbewegung des Jahres 1875 ergab 11692 Schiffe (gegen 5973 im J. 1861) mit 1.812195 Tonnen (gegen 823254 im J. 1861); demnach hat Palermo in jeder Hinsicht seinen Schiffsverkehr seit jener Zeit etwa verdoppelt und gehört mit zu den thätigsten und aufstrebendsten Seestädten des Mittelmeers. Der genannte Schiffsverkehr vertheilt sich wie folgt:

## im Cabotageverkehr:

	Dampfer mit Tonnen:		Segelschiffe mit Tonnen:	
Abgegangen . . .	821	454947	4381	121975
Angelommen . . .	947	522264	4273	136815

## dagegen

## im internationalen Verkehr:

Abgegangen . . .	318	265377	306	66175
Angelommen . . .	193	196684	441	57958

An Binnenverkehrsmitteln besitzt Palermo nur eine kurze Eisenbahnlinie, welche südlich in's Land eindringt und fortgesetzt werden soll; die Linie nach Trapani ist ebenfalls noch unvollendet.

In der Provinz Palermo liegen außerdem:

Ustica, kleine vulkanische Insel, nordwestlich von Palermo, mit etwa 2500 Einw.; — Monreale, 16211 Einw., südwestlich von Palermo; — Corleone, 16304 Einw., südlich von Palermo; — Termini-Imarese, mit 27159 Einw., südöstlich von Palermo, Eisenbahnstation auf und an einem Vorgebirge, treibt Handel und Schifffahrt; — Cefalù, 10194 Einw., östlich von Palermo, an der Küste, mit schönen Baudenkmalen, treibt Handel, Schifffahrt und Sardellenfang.

Messina, 111854 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, an der bekannten Meerenge, sehr alter Handelsplatz, Eisenbahndepot, sehr schön gelegen, stark besetzt, Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten, mit schönen Kunstdenkmalen, hat ansehnliche Industrie in Seide, Baumwoll- und Wollwaaren, Leder, Korallenarbeiten, Steingut, Essenzen u. dergl. Der lebhafteste Seehandel der Stadt exportirt Schwefel, Del, Wein, Essenzen, Weinstein, Südfrüchte, Baumwolle, Seide, Sardinien, Käse, Bimsstein zc. Der Hafen von Messina ist durch eine gekrümmte Halbinsel gebildet und ziemlich tief; östlich von seinem Leuchtturme befindet sich der Meerwirbel Calosaro (die ehemals berühmte Charybdis). Der Gesamtschiffsverkehr von Messina ist in lebhafter Zunahme und belief sich im Jahre 1875 auf 9213 Schiffe

mit 2.335.144 Tonnen (gegen 9299 Schiffe mit 1109591 Tonnen im Jahr 1861).

Dievon kamen

		auf die Cabotage:			
		Segelschiffe mit Tonnen:		Dampfer mit Tonnen:	
Angekommen . . .	2826	144189	988	690719	
Abgegangen . . .	2786	140436	880	551186	
		auf die internationale Schifffahrt:			
Angekommen . . .	471	92392	304	279812	
Abgegangen . . .	562	116671	401	389797	

Regelmäßige Dampferverbindungen führen nach allen wichtigeren Häfen Italiens; nach Reggio mehrmals täglich. Der Landverkehr wird durch zwei Eisenbahnlinien unterstützt, von welchen die eine südwestlich nach Catania, Syracus und in's Innere der Insel führt, während die andere nach Westen und an der Nordküste der Insel entlang führende noch im Baue ist.

Der Provinz Messina gehören noch an:

Faro, Fischerdorf mit Leuchthurm; — Milazzo, westlich von Messina, auf einer Landzunge, mit etwa 11700 Einw., hat einen Hafen, treibt lebhaften Schiffsverkehr und Thunfischfang; — die Liparischen (Aeolischen) Inseln, aus 7 größeren (Liparia, Vulkano, Stromboli, Filicudi, Alicudi, Panaria und Salina) und mehreren kleineren Eilanden bestehend, mit dem Hauptorte Lipari, der 12020 Einw. zählt, liegen vor der Nordostküste von Sicilien und sind reich an Wein, Südfrüchten, Bimsstein und Schwefel, welche Produkte in Menge exportirt werden; — Barcellona (Pozzo di Gotto), 20464 Einw., südwestlich von Messina, nahe am Meere und an der Eisenbahn.

Catania, 84397 Einw., Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und Eisenbahnnotenpunkt, an der Ostküste der Insel und am Fuße des Aetna, mit unsicherem Hafen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, ist die schönste Stadt Siciliens, mit großen Seiden- und Baumwollfabriken; verarbeitet auch Lava zu Lugs- und Kunstschachen. Exportirt werden Schwefel, Pomeranzen, Leinsaat, Soda, Mandeln und Schnee vom Aetna. Der Gesamt-schiffverkehrsverkehr ergab im Jahre 1875 5137 Schiffe mit 529537 Tonnen (gegen 4912 Schiffe mit 225362 Tonnen im Jahre 1861, also bedeutende Zunahme). Davon kamen

		auf die Cabotage:			
		Segelschiffe mit Tonnen:		Dampfer mit Tonnen:	
Angekommen . . .	2050	74863	305	158571	
Abgegangen . . .	2080	46459	294	147768	
		auf den internationalen Verkehr:			
Angekommen . . .	170	20347	12	7415	
Abgegangen . . .	235	39262	41	35352	

Der Provinz Catania gehören noch an:

Bronte, 14589 Einw., an der steilen Westseite des Aetna, gewerbefleißig und handeltreibend; — Aderndò, 14673 Einw., am untersten Abhang des Aetna; — Paternò, 15778 Einw., 2 Meilen nordwestlich von



**Catania**: — **Acireale**, 35787 Einw., Eisenbahnlinie am Meere, nordöstlich von Catania, mit kleinem Hafen, fabrizirt vorzügliche Seinen- und Baumwollgewebe, Kemer und Scherren, und hat besuchte Märkte, die Umgebung züchtet Fruchts- und Gemüse: — **Giarre**, 17414 Einw., Eisenbahnstation, nördlich vom vorigen, in sehr fruchtbarer Umgebung; — **Nicosia**, 14799 Einw., 8 Meilen nordwestlich von Catania; — **Castagirone**, 25987 Einw., 5 Meilen südwestlich von Catania, gewerblüthig und handeltreibend  
**Siracusa**, 22179 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahndepot, 182 Kilom. südlich von Messina, stark befestigt, auf der Insel Ortigia und durch einen Damm mit dem Festlande verbunden, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, im Alterthume eine der dollreichsten und blühendsten Städte des Mittelmeers, treibt jetzt hauptsächlich Weinhandel.

In der gleichnamigen Provinz liegen noch:

**Augusta** (Agoña), mit etwa 10500 Einw., nördlich von Siracusa, auf einer durch eine Brücke mit der Halbinsel von Santa Croce verbundenen Insel, hat einen sicheren Hafen, in der Nähe Seesalzwerke; — **Roto**, 16590 Einw., 3 Meilen südwestlich von Siracusa; — **Avola**, mit etwa 12000 Einw., Seestädtchen mit Hafen; die Umgebung erzeugt Mandeln und Zuckerrohr; — **Modica**, 33169 Einw., 6 Meilen südwestlich von Siracusa; — **Ragusa**, 21546 Einw., 1 Meile vom vorigen, treibt Baumwollspinnerei; — **Comiso**, 16694 Einw., 1½ Meilen vom vorigen, mit Baumwollkultur.

**Castanissetta**, 26150 Einw., südwestlich von Catania, im Inneren der Insel, nahe an der im Bau begriffenen Eisenbahn, Provinzialstadt, Sitz mehrerer Behörden, fabrizirt Schwefel und hat besuchte Jahrmärkte, die Umgebung Petroleumquellen und reiche Schwefelgruben.

In der gleichnamigen Provinz liegen:

**Terranova di Sicilia**, mit etwa 15300 Einw., in weiter Bucht an der Südküste, hat einen kleinen Hafen und treibt Handel, Thunfisch- und Sardellenfang; — **Piazza Armerina**, 18252 Einw., 3½ Meilen südöstlich von Castanissetta, mit lebhaftem Verkehr; — **Castrogiovanni**, an der im Bau begriffenen Bahn, mit etwa 14000 Einw., hat reiche Schwefelgruben; ebenso das benachbarte **Billarosa**.

**Sirgenti**, 20640 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, nahe an der Südküste, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten.

In der gleichen Provinz:

**Porto Empedocle**, mit etwa 5100 Einw., Eisenbahnstation, 10 Kilom. vom vorigen, Hafenplatz für Sirgenti, mit Hauptzollamt und lebhaftem Verkehr; — **Favara**, 15233 Einw., ¼ Meilen von Sirgenti, mit reichen Schwefelgruben; — **Licata**, 15966 Einw., Endpunkt einer im Bau begriffenen Bahn, der lebhafteste von den Handelsplätzen der Südküste, mit Hafen und namhaftem Export von Schwefel und Getreide; — **Cannicatti**, 20908 Einw., im Inneren der Insel; — **Sciacca**, 19209 Einw., 6 Meilen nordwestlich von Sirgenti, an der Küste, mit kleinem Hafen, treibt Sardellenfang und exportirt Schwefel.

**Trapani**, 33634 Einw., Provinzialhauptstadt, 10 Meilen westlich von Palermo, an der Westspitze von Sicilien, auf einer Halbinsel erbaut, befestigt,

Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, fabrizirt Korallen- und Muschel-, Elfenbein- und Mabafterwaaren, sowie Seesalz, hat einen guten besetzten Hafen und treibt Thunfischfang, hauptsächlich aber ist es die Heimath der Italienischen Korallenfischer, deren Boote von hier aus die Küsten des Mittelmeers, insbesondere jene des nordafrikanischen, befahren. Die internationale Schifffahrt des Plazes ist von geringer Bedeutung; sie weist im Jahre 1875 bloß 555 ankommende und 767 abgegangene Segelschiffe mit zusammen 84390 Tonnen und ein einziges Dampfschiff auf, das den Hafen besuchte, während im Cabotageverkehr 2081 Segelschiffe mit 88512 Tonnen, sowie 153 Dampfer mit 34766 Tonnen kamen und 1725 Segelschiffe mit 54987 Tonnen, sowie 128 Dampfer mit 25820 Tonnen abgingen. Der Cabotageverkehr weist seit einer Reihe von Jahren keine bedeutende Zunahme auf. Der Landverkehr hat von der Vollendung der beiden Eisenbahnlilien, welche jetzt im Bau begriffen sind (Palermo-Trapani und Trapani-Marsala) jedenfalls Aufschwung zu erwarten.

Der gleichnamigen Provinz gehören noch an:

Marsala, 34202 Einw., südwestlich von Trapani, mit sehr gutem Seehafen, Endpunkt einer im Bau begriffenen Eisenbahn, hauptsächlich bekannt durch seinen ausgezeichneten Wein; — Mazara del Vallo, mit etwa 11600 Einw., kleiner Hafenplatz, südlich vom vorigen; — Alcamo, 20890 Einw., Castellamare del Golfo, 1128 Einw., und Castelvetrano, 20420 Einw., sind kommerziell unbedeutend; — von den der Küste vorgelagerten Inseln sind Levanzo wegen seines Holzreichthums, Marittimo seiner Capern und Pantellaria seiner Feigen und Koffinen wegen zu nennen.

## XVI. Insel Sardinien.

Die Insel Sardinien umfaßt 24342 Quadratkilometer mit 636600 Einwohner in 368 Gemeinden und zerfällt in die beiden Provinzen Cagliari und Sassari. Sie ist gebirgig, aber fruchtbar. Der Bodenanbau ist sehr vernachlässigt, Viehzucht und Holzproduktion wichtiger; auch die Seefischerei ist ein namhafter Erwerbszweig für die Bewohner; der Bergbau liefert Eisen, Blei und Silber, Antimon und Braunkohlen; zudem wird viel Seesalz gewonnen. Die industriellen Gewerbe sind sehr zurückgeblieben, der Verkehr unbedeutend. Die Eisenbahnen der Insel wurden schon früher erwähnt.

Cagliari, 33039 Einw., Provinzialhauptstadt zwischen zwei Strandlagunen, an der Südküste der Insel, besetzt, Endpunkt zweier nach den Westküsten führenden Bahnlilien, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, fabrizirt Baumwollzeuge, Wollmützen, Waffen und Salz, hat einen sicheren besetzten Hafen und treibt ansehnlichen Getreidehandel; Wein, Seide, Wolle, Kork und Del werden exportirt, Industrieerzeugnisse eingeführt. Der Schiffsverkehr, welcher sich seit 1861 nahezu verdoppelt hat, weist im Jahre 1875 2516 ankommende und abgehende Schiffe mit zusammen 504756 Tonnern auf, und zwar kamen im Cabotageverkehr 275 Schiffe, während 851 abgingen; im internationalen Verkehr kamen 307 Schiffe und 383 gingen ab. Regelmäßige Dampferlinien führen nach den Italienischen Haupthäfen.

In der gleichnamigen Provinz noch:

Iglesias, mit etwa 6000 Einw., Eisenbahndpunkt an der Westküste, mit Delcultur, Bienen- und Schafzucht und Käsefabrikation; — Oristano, mit etwa 6600 Einw., Eisenbahndpunkt an der Westküste, an einer Meeresbucht, treibt ansehnlichen Thunfischfang.

Sassari, 32674 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, 2½ Meilen von der Nordküste der Insel entfernt, Sitz mehrerer Behörden, handelt mit Del, Getreide, Käse und Fellen. Der Hafen für Sassari ist das nordwestlich gelegene Portotorres, Eisenbahndpunkt am Golf von Asinara, mit regelmäßigen Dampferlinien nach den Italienischen Haupthäfen und nach Corsica (Bastia).

Anmerkung. Die Zifferangaben bezüglich der Bevölkerung der einzelnen Städte umfassen immer die Gesamtgemeinden, also auch die zugehörigen Vorkstädte zc.

Für die Behandlung von Italien wurde zu Grunde gelegt die Arbeit von Dr. F. Brachelli über die Italienische Halbinsel im Handbuch der Geographie und Statistik von Stein und Hirschelmann, neu bearbeitet von Wappäus. Ergänzt wurde dieses Material durch die sorgfältigen und reichen statistischen Arbeiten, welche die Italienische Regierung publizirt. Unter diesen sind insbesondere für commercielle Verhältnisse wichtig: Navigazione nei porti del regno 1875; — Movimento commerciale; — Commercio ed Industrie dell' Italia all' estero; — Bollettino industriale; — Annuario marittimo per l'anno 1875; — L'Italia economica nel 1873. Ueber den Handel Italiens insbesondere mit Deutschland finden sich Aufschlüsse im Preussischen Handelsarchiv 1873, 1874 und 1875.

## Die Republik San Marino.

Diese kleine Republik hat eine Bodensfläche von 5715 Hektaren mit 7303 Einwohnern und liegt zwischen den Italienischen Provinzen Forli und Pesaro-Urbino. Ackerbau und vorzügliche Weinkultur sind Haupterwerbszweige; auch Obst- und Viehzucht; industrielle Gewerbe sind kaum vertreten. Die Straßen sind gut; den Handelsverkehr beleben einige Jahrmärkte. Die Republik hat ihre eigenen Verwaltungs- und Justizbehörden; die Regierung liegt in den Händen eines sog. großen Rathes (generale Consiglio Principe). Der Handel zwischen Italien und der Republik ist mit Ausnahme der Italienischen Monopolwaaren freigegeben; die Münzen von San Marino gelten auch in Italien. Die ganze Republik steht unter dem Protektorat des Königs von Italien.

San Marino, mit etwa 1500 Einw., ist Hauptort der Republik.

## Das Fürstenthum Monaco.

Dieses kleinste unter den Europäischen Staatswesen hat ein Gebiet von nur 1400 Hektaren mit 3127 Einw. Es liegt am Ligurischen Meere und hat als Nachbar landeinwärts das Französische Departement Alpes Maritimes. Monaco ist berühmt wegen seiner wunderbar schönen landschaftlichen Lage; das Klima ist vorzüglich; Südfrüchte werden exportirt. In politischer Hinsicht steht das Fürstenthum unter dem Protektorat des Königs von Italien, in commerzieller Hinsicht lehnt es sich an Frankreich und steht mit demselben im Zollverband.

Monaco, befestigte Stadt mit etwa 1900 Einw., liegt im Meer auf einem Felsvorsprung, 15 Kilom. von Nizza, an der Bahnlinie Nizza-Genua, und hat einen Seehafen. Commerziell wichtig ist hauptsächlich der lebhafteste Fremdenverkehr von 1000—2000 Personen im Jahre.

## M a l t a zc.

In ihren natürlichen und commerziellen Beziehungen zu Italien, in politischer Hinsicht zur britischen Krone gehörig, muß die Inselgruppe Malta hier selbstständig behandelt werden. Sie liegt im Mittelländischen Meer zwischen Afrika und Sicilien, zwischen 35° 46' und 36° 6' nördl. Breite und zwischen 30° 41' und 32° 13' östl. Länge, hat einen Flächeninhalt von 5,4 geogr. Quadratmeilen (115 engl. Q.-Meilen) und besteht aus den beiden größeren Inseln Malta und Gozzo, der kleineren Comino und dem unbewohnten Inselchen Cominotto. Alle diese Inseln sind felsig, die Hauptinsel Malta, 1200' hoch, im Südwesten schroff in's Meer fallend, im Nordosten mit Buchten und guten Häfen versehen. Flüsse gibt es nicht, bloß kleine Bäche. Das Klima ist sehr heiß, die Vegetation reich.

Die Bevölkerung beträgt nach der letzten Erhebung 149084 Civilpersonen und 7309 Militärpersonen. Unter der Civilbevölkerung befinden sich etwa 1800 Engländer und andere Fremde. Die eingeborenen Malteser bilden für sich eine besondere Nationalität semitischer Race, ihre Sprache ist ein Arabischer Dialekt, außerdem italienisch, die Geschäftssprache englisch.

Bei dem günstigen Klima und der außerordentlich dichten Bevölkerung wird eine sorgfältige Bodenkultur getrieben und reichliche Ernten an Getreide,

Hülsenfrüchten, Gemüse, Sesam, Baumwolle, Zuckerrohr, Obst, Wein und Südfrüchten (Feigen und Orangen) erzielt. Die gewerbliche Industrie liefert Baumwoll- und Seidenstoffe, Tischlerwaaren, Schmucksachen, Leder und Seife. Sehr wichtig sind Handel und Schifffahrt, da die Inselgruppe mitten in die große Fahrbahn von der Straße von Gibraltar nach den levantinischen Häfen hingelagert ist. Die Inselgruppe besitzt etwa 150 Seeschiffe mit 27—28000 Tonnen. Die Zahl der jährlich ankommenden Schiffe beträgt etwa 1300 Dampfer mit etwa 1 Mill. Tonnen und etwa 2300 Segelschiffe mit 350000 Tonnen. Importirt werden hauptsächlich Getreide, Wein, Rindvieh und Industrieprodukte, ausgeführt Getreide (weniger als die Einfuhr), Baumwolle, Südfrüchte. Am stärksten ist der Verkehr mit Großbritannien, mit Rußland, der Türkei, Italien und Frankreich. Im Jahre 1867 betrug die gesammte Einfuhr 6, Mill. Pfd. St., die Ausfuhr 5, Mill.; 1868 stieg die Einfuhr wie die Ausfuhr auf je über 7, Mill. Pfd. St. Seitdem werden nur mehr die zollpflichtigen Waaren notirt.

La Valette (Valetta), Hauptstadt der Inselgruppe und starke Festung, auf einem Felsvorsprung im Südosten von Malta, zählt etwa 90000 Einw., ist schön gebaut, mit prächtigen Quais an den großen und sicheren Häfen, welche durch meist in Fels gehauene Festungswerke geschützt und fast uneinnehmbar sind. Der Hafen von La Valette ist eine sehr lebhaft Station der britischen Kriegsflotte und ein Mittelpunkt des Dampfschiffverkehrs im Mitteländischen Meer.

Città Vecchia, alte Malteserstadt mit etwa 7000 Einw., in Mitte der Insel Malta, treibt Seidenindustrie.

Auf Gozzo und Comino sind nur unbedeutende Ortschaften.

## Griechenland.

### Lage, Größe und Eintheilung.

Das Königreich Griechenland (mit den Jonischen Inseln, welche seit dem 14. November 1863 mit ihm vereinigt sind) erstreckt sich im Osten des Mitteländischen Meeres als überaus reich gegliedertes Gebiet zwischen dem Jonischen und dem Aegeischen Meere aus. Sein einziger festländischer Grenz Nachbar ist die Türkei im Norden, sonst allenthalben Meer. Diese Weltlage wäre für das große Verkehrsleben und für ein thatenfrohes Culturvolk mindestens ebenso günstig, als jene von Italien, aber sie wird nicht ausgenützt.

Die geringe Größe des Griechischen Territoriums (dieselbe wird verschieden angegeben, bald auf 910 Quadratmeilen, bald auf weniger) weist dem Lande eine nur bescheidene Stellung unter den Europäischen Staaten an.

Geographisch zerfällt das Land in mehrere scharf abgetheilte Theile, nämlich:

1. Das Festland mit 745 Quadratmeilen. Es zeigt wieder zwei deutlich abge sonderte Bestandtheile, nämlich Nordgriechenland (das eigentliche Hellas, auch Thradien genannt), welches von der Türkischen Grenze bis zur Landenge von Korinth reicht, und den südlicher gelegenen Peloponnes (Halbinsel Morea).

2. Die Inseln. Unter ihnen bilden besondere Gruppen Euböa für sich allein, die Cycladen im Südosten und die Ionischen Inseln im Westen.

In politischer Hinsicht ist das Land in zehn Nomarchien getheilt, von welchen acht auf das Festland kommen, eine auf Euböa, eine auf die Cycladen; dazu kommen dann noch die Ionischen Inseln. Ueber Größe und Bevölkerung dieser einzelnen Bestandtheile später.

### Bodenbeschaffenheit.

Kein Land Europa's weist so reiche Gliederung des Bodens auf, als Griechenland. Nur zum kleinen Theil an den gewaltigen Körper der Balkanhalbinsel fest angefügt, schwimmt es als ein seltsam ausgezacktes und zerstreutes Landgebilde im blauen Meer. Das Festland zeigt im Westen an der Grenze der Türkei schon den tief eingeschnittenen Golf von Arta, südlicher die mehrfach ausgebuchtete Küste von Karnanien mit den vorgelagerten Inseln Levkada und Kephhalonia, dann weit nach Osten in's Land eindringend den Golf von Patras, an welchen sich noch östlicher als eine Art von Binnensee der Golf von Korinth entlang dehnt, nur durch den schmalen Isthmus von Korinth vom Aegeischen Meere (Golf von Aegina) getrennt. Südlich vom Golfe von Korinth liegt die Landmasse des Peloponnes, seine Küsten verlaufen im Westen als ganz flache Buchten, an seiner Südseite aber sind zwei Golfe tiefer eingeschnitten, der Golf von Messenien und jener von Lakonien, zwischen welchen eine gebirgige Landzunge (der alte Taygetus) weit vorspringt und das Kap Matapan in die See hinausstellt. Von dem südöstlichsten Landvorsprunge des Peloponnes (Kap Malia) verläuft die Küste ziemlich gerade in den Golf von Nauplia, der im Osten durch eine reich gegliederte Halbinsel vom Golf von Aegina geschieden ist. Diesen theilt die in seiner Mitte liegende Insel Aegina wieder in mehrere gesonderte Buchten. Östlicher folgt nun jene Reihe von Meerestheilen und Kanälen, welche die Insel Euböa (Megroponte, Egripo) vom Festlande scheiden, mit dem Golf von Zeituni, bis im Nordosten der abermals tief eingeschnittene Golf von Bolo eine entsprechende Einbuchtung bildet wie im Nordwesten der Golf von Arta. Solchergestalt gleicht Griechenland, ohne einen eigentlichen massiven Körper zu haben, einem allmählichen Uebergange vom Festlande durch verschiedene Halbinseln zur Inselwelt, welche das wunderbare Land im Westen, im Osten und im Süden flankirt. Ebenso eigenförmig sind seine Gebirge über das Land zerstreut. Griechenland ist ein entschiedenes Bergland und enthält fast keine ausgedehnten Ebenen. Im Norden tritt aus Thessalien der Pindus herüber, ein durch das ganze nördliche Festland verzweigtes Gebirge, das im Oelidonia eine Höhe von 8000 Fuß erreicht und weiter südlich mehr vereinzelt Berggruppen bildet, unter



welchen der Parnax (der alte Parnass), das Zagora-Gebirge (Helikon) und der Pithäron von Alters her bekannt sind, endlich bei Athen das Mendeli-Gebirge (Pentelicus), der Lykabettus und der Hymettus. Im Westen von Nordgriechenland ist das Thal des Aspropotamos eingetieft, jenseits dessen ebenfalls wieder mildes Bergland, zur Pinduskette gehörig, ansteigt. Auch der Peloponnes ist von Gebirgen und kleinen Hochplateaus erfüllt; er erreicht seine bedeutendste Höhe in dem südlich sich aufbauenden Pentedactylon (Taygetus). — Zwischen all' diesen Gebirgen Griechenlands sind nur wenige Ebenen, die bedeutendsten derselben die von Argos und Messenien, von Kalamata und von Mantinea.

### Bewässerung.

Die reiche Küstenentwicklung muß das Land für die mangelhafte Ausstattung mit Binnengewässern entschädigen. Es fehlt an größeren Flüssen. Der größte derselben ist der Aspropotamos im Westen von Livadien, aber auch nur in seinem Unterlaufe schiffbar, in's Ionische Meer mündend. In den Meerbusen von Patras münden der Phidari und der Megapotamos; in den Golf von Korinth der Akrata; in's Aegeische Meer der Variendi (Asopo); in den See Topolias der Mavro Nero (Kephissus) und in den Meerbusen von Zeituni der Alamana (Spercheus). Die Flüsse des Peloponnes sind ganz unbedeutend, selbst der bedeutendste derselben, der Rhyphaea (Alpheus). Der wichtigste See ist der Topolias (Kopais).

### Klima, Vegetation zc.

Das Griechische Klima ist berühmt wegen seiner Milde, lustig und warm zugleich, der Sommer heiß, Frühling und Herbst prachtvoll; der Winter bringt bloß Regen, Schnee nur in den Gebirgen. Oft währt der Winter bloß wenige Tage. In Folge dessen ist, wo nicht kahler Felsboden das organische Leben hindert, die Entwicklung der Vegetation eine reiche; es gedeihen wunderbar alle mittel- und südeuropäischen Nutzpflanzen, Garten- und Südfrüchte, Obst, Wein und Getreide, Handels- und Farbpflanzen, gewürzige Kräuter zc.

Aber Berg und Thal, Gestein, Wasser und Vegetation machen in Griechenland den Eindruck eines abgebrauchten Landes. Alles ist ausgewaschen und verödet. Die schönen dichten Wälder, welche im Alterthume die Berghänge beschatteten, sind verschwunden, die ehemals wasserreichen Flüsse sind zu trockenen Gräben geworden, in welchen nur während der Zeit der Regen mächtige Wasserfluthen herabstosen, die Quellen, die einst durch die Haine sprangen, sind versiegt; Gestrüpp und Steppenvegetation deckt die baumlosen heißen grauen Felsrippen, die sich in herrlichen Formen durch Festland und Inseln ziehen; was See war, wurde zum Sumpf. Auf Wegen und Brücken die breiten Steinplatten sind tief ausgetreten; wohin das Auge schaut, sieht es Ruinen. Ueberall sind die Reste längst vergangenen Menschenwirkens in der Natur zerstreut und die letztere mannigfach durch die dahingegangenen Geschlechter verändert. Meer und Land, Menschengeschichte und Natur umarmen sich inniger, als dies irgend wo anders der Fall ist und seine Eigenart verdankt das Ganze dieser Umarmung.

### Bevölkerung.

Die Volkszählung im Jahre 1870 ergab eine Bevölkerung von 1.218.147 Einwohner. Dieselbe hat sich seit der Gründung des Königreichs fast verdoppelt; damals (i. J. 1834) hatte sie nur 650.000 betragen. Die Bevölkerung besteht aus eigentlichen Griechen und aus Albanesen; wie weit sie als Nachkommen der alten Hellenen zu gelten haben, ist viel bestritten; jedenfalls ist viel slavisches Element eingedrungen, slavische Namen und Sitten. Uebrigens allgemeine Beweglichkeit, Schlaueit und Gewandtheit in geschäftlichen Dingen, feemännisches Talent, Sparsamkeit und Mäßigkeit sind die guten Eigenschaften des Volkes, sowie eine leider oft bis zur stumpfsinnigen Bigotterie gesteigerte Frömmigkeit; als Schattenseiten erscheinen die von Alters her berückichtigte Falschheit und Treulosigkeit, Habsucht und räuberischer Sinn der niederen Bevölkerung. Die geschäftliche Gewandtheit und der Speculationsgeist der Griechen sind in den levantinischen Ländern sprüchwörtlich. Die Sprache ist das Neugriechische, mit dem Altgriechischen immerhin näher verwandt als irgend eine der romanischen Sprachen mit dem Latein. Außer Griechen und Albanesen (Nachkommen der alten Älyrer) leben im Lande Walachen, Armenier, Türken und von anderen Europäern hauptsächlich Briten und Italiener. Die Zahl der Städte ist gering; keine griechische Stadt erreicht eine Einwohnerzahl von über 45.000 und nur zwei übersteigen eine solche von 20.000 Seelen. Auf der Quadratmeile wohnen blos 1598 Menschen, also eine sehr dünne Bevölkerung. Relativ am stärksten sind die Inseln bevölkert.

### Bodencultur.

Trotz des günstigen Klima's ist Griechenland im Allgemeinen nicht fruchtbar, weil der Boden zu felsig und zu abgebraucht ist und hinreichende Bewässerung mangelt. Von 7.700.000 Hectaren, welche das Land enthält, sind etwa  $2\frac{1}{2}$  Millionen Berge und Felsen, 800.000 Wald und auch vom Reste nur ein kleiner Theil wirklich bebaut. Freies Grundeigenthum ist selten, viel im Besitz der todten Hand. Der Staat (in Folge der Confiscation der ehemals den Türken gehörigen Grundstücke), sowie Kirche und Klöster besitzen zusammen wohl  $\frac{5}{6}$  aller Grundstücke.

Die wichtigeren Bodenproducte sind: Weizen, der jedoch selten den heimischen Bedarf deckt und deshalb aus Odeffa importirt wird; Gerste, welche für die ärmeren Klassen das wichtigste Nahrungsmittel bildet; Mais, Hirse, Hafer und Reis. Der Werth der jährlichen Getreideeinfuhr beträgt 2—5 Millionen Drachmen, stieg aber schon weit höher.

Gemüse und Hülsenfrüchte, unter ersteren Artischocken, Kürbisse, Gurken, Zwiebeln und Knoblauch erfreuen sich sorgfältiger Cultur; Kartoffeln und Futterkräuter werden wenig gebaut.

Hochwichtig ist dagegen der Weinbau für Griechenland, und zwar sowohl zum Zwecke der eigentlichen Weinproduction, als auch, in noch höherem Grade, zur Gewinnung der Korinthien. Der Anbau von Reben für die Weinproduction ist in steter Zunahme; der Wein selbst vorzüglich, feurig und süß, jedoch nicht sehr haltbar. Die beste Sorte ist die dem Portwein sehr ähnliche von der Insel Santorin; auch der Malvasier von Tinos ist sehr geschätzt.

Die Ausfuhr richtet sich hauptsächlich nach Rußland, der Türkei, nach Triest und England und wird auf 120000—150000 Zollcentner geschätzt.

Der Anbau von Korinthen ist der bekannteste und wichtigste Zweig der griechischen Bodenproduction, mühsam zwar aber reichlich lohnend. Die Korinthen wachsen bloß auf den Jonischen Inseln und an den Küstengehängen des Peloponnes, und zwar weitauß die größte Menge am nördlichen Ufer des Peloponnes, im Golfe von Korinth (Lepanto) und im Golfe von Patras. Der Handel mit Korinthen war eine Zeit lang in den Händen österreichischer Speculanten (vor 1821), später nahmen ihn englische Kaufleute in die Hände; jetzt verkaufen die Producenten ihre Waare selbst nach Triest, England u. s. f. Die Ernte betrug in den letzten Jahren 52—81 Mill. Kilogramm (72 Mill. Kilogramm im Jahr 1873).

Unter den Südfrüchten sind die Feigen für den griechischen Export besonders wichtig. Sie gedeihen vorzüglich in Messenien, sind frisch eben so gut als jene von Smyrna und werden größtentheils über Triest nach Deutschland exportirt. Mandeln werden nur für den eigenen Consum, und zwar auf einigen Inseln gewonnen; ebenso Orangen; Citronen werden nach der Türkei ausgeführt. In bedeutendem Aufschwunge begriffen ist die Cultur des Delbaums, bei Korinth, Salona, am Eurotas namentlich finden sich große Olivenwälder. Del und Delseife bilden auch wichtige Exportgegenstände. Die Obstcultur dagegen ist nicht von Bedeutung. Steigende Sorgfalt wird der Pflege des Maulbeerbaums zugewendet; ebenso dem Tabakbau, welcher so viel produziert, daß trotz des starken inländischen Consums über die Hälfte der Ernte ausgeführt werden kann. Auch Mohn zur Opiumfabrication wird angebaut; das Griechische Opium soll so gut sein wie das Türkische. Zum Export kommen auch Süßholz aus Nordgriechenland und aus Morea Tragantgummi. Auch die Cultur von Hanf, Flachß und Sesam nimmt zu; die Griechische Baumwolle aber ist nicht gut und wird größtentheils von den griechischen Fabriken verbraucht.

Die Wälder sind größtentheils zerstört; theils hat der starke Consum an Schiffbauholz, theils die wenig rationelle Art der Harzgewinnung (Anbohren der Nichten), theils auch das Niederbrennen von Buschwerk und Waldung durch die Hirten nachtheilig auf den ehemaligen Waldreichtum gewirkt. Stellenweise finden sich aber auch heute noch, namentlich im Innern von Morea, schöne Waldungen mit sehr mannigfaltigen Baumarten. Im Ganzen sind ungefähr 18% der Bodenfläche mit Wald bestanden; doch reicht die Holzproduction für den inländischen Bedarf nicht aus. Unter den forstlichen Nebenproducten sind einige, welche für den Export nicht unwichtig sind; so wird namentlich Balonea (ein Gerbstoff von Eichen) nach Frankreich und Italien exportirt; Galläpfel gehen in die Tunessischen Färbereien; Tragantgummi aus den nordgriechischen Wäldern und Knoppfern aus den Waldungen von Morea werden auch ausgeführt.

Die Viehzucht ist, namentlich hinsichtlich der werthvolleren Thiergattungen ungenügend. Der Viehstand beträgt (1867)

98938 Pferde, 100000 Esel und Maulthiere (ungefähr), 109904 Stück Rindvieh, 2539488 Stück Schafe, 2415143 Stück Ziegen, 55776 Stück Schweine.

Was die einzelnen Gattungen betrifft, so sind die griechischen Pferde

zwar klein, aber ausdauernd und sehr gewandt im Begehen der schlechten Steinpfade, was bei dem Mangel guter Straßen besonders wichtig ist. Das Rind wird in Griechenland bloß als Zugthier, nicht zur Bereitung von Milch, Butter und Käse benützt; das vorhandene reicht für den nationalen Bedarf nicht aus; es werden deshalb Rinder und Häute importirt. Die Schafzucht ist bedeutend; die Thiere sind stets im Freien, wechseln je nach der Jahreszeit die Weideplätze und geben so viel Wolle, daß 25% des Ertrags für den inländischen Consum schon hinreichen. Das Fleisch ist vorzüglich. In der Ziegenzucht übertrifft Griechenland verhältnißmäßig alle europäischen Länder weit; das Fleisch der Ziegen wird allgemein genossen, die Milch — wie jene der Schafe — zu Käse verarbeitet und auch die Haare verwertbet. Esel und Maulthiere sind verhältnißmäßig ziemlich zahlreich. An Schweinen ist namentlich Arkadien reich.

Von den kleineren Thiergattungen sind die Griechischen Bienen (namentlich jene vom Hymettus bei Athen) von Altersher wegen ihres ausgezeichneten Honigs berühmt. Dieser Honig wird theilweise ausgeführt. Die ehemals blühende Seidencultur ging im Anfange dieses Jahrhunderts sehr zurück und hebt sich erst in neuester Zeit wieder. Exportirt wird rohe Seide nach Marseille und Triest; Morea ist für die Seidenzucht am thätigsten.

Die Fischerei an den Küsten und Inseln ist sehr lebhaft; neben Fischen werden auch Blutegel und Waschschwämme (an letzteren 5—6000 Ctr. jährlich, insbesondere von den Tauchern der Inseln Kalymnos und Simi) erbeutet.

#### Mineralische Rohproduction.

Der hellenische Bergbau ist ganz unbedeutend, obwohl an baumwürdigen Mineralien kein Mangel ist. Namentlich sind reiche silberhaltige Bleierzee vorhanden. Aber erst seit den letzten Jahren ist der Betrieb an den altberühmten Blei- und Silberminen des Laurion (in Attika) und der Bleiglanzgruben von Antiparos wieder in Angriff genommen worden. Auf Zinkblende wird auch am Laurion gebaut. Braunkohle lagert auf Cubda und in der Umgebung von Korinth; auch Seesalz wird gewonnen, Petroleum findet sich auf der Insel Zante. Das werthvollste mineralische Product Griechenlands ist der weiße Marmor von der Insel Paros.

#### Industrie.

Griechenland entbehrt der wichtigsten industriellen Roh- und Hilfsstoffe; überdies ließ der lange Druck der türkischen Herrschaft die Capitalbildung wie die so nothwendige Arbeitsschulung der Nation weit zurückbleiben; Gründe genug, um die ungenügende Entwicklung der Griechischen Industrie begreiflich und entschuldbar erscheinen zu lassen. Die Großindustrie namentlich befindet sich noch in den Kinderschuhen; außer einigen Seidenfabriken (zu Athen, Kalamata und Piräus), Lederfabriken (Syra und Hermopolis) ist im Gebiete der Großindustrie nur noch, und zwar in bescheidenen Anfängen, die Baumwollspinnerei, die Rübenzucker-, Kamm- und Glasfabrikation vertreten. Das Kleingewerbe ist stärker vertreten, und zu erwähnen namentlich die Gold-, Silber-

und Seidenstickerei, die Zuderbäckerei und Verfertigung von Schmudsfachen. Auch die griechischen Blechschmiede, Schuhmacher, Tischler, Drechsler und Kupferschmiede erfreuen sich eines guten Rufes, die Stickerei aus Seide ist weit verbreitet; die Wollindustrie meist häusliche Nebenbeschäftigung, doch fängt sie auch an, in größerem Maßstab betrieben zu werden, um so leichter, als es hier wenigstens nicht an Rohstoff fehlt. Im Gebiete der Hanf- und Leinenindustrie wird auch schon Erträgliches geleistet, namentlich wird das für die Schiffe nöthige Segel- und Tauwerk (Argolis) größtentheils im Lande beschafft. Die der griechischen Bevölkerung eigenartige Kopfbedeckung (die rothen Fez) werden nicht in hinreichender Menge erzeugt, sondern müssen aus Tunis, aus der Türkei, aus Italien und aus Triest importirt werden. Auch die Papierindustrie deckt den Bedarf nicht, daher Import aus Oesterreich und aus Italien. Thonwaaren sind meist ordinär. Zu erwähnen wären noch die Strohwaaren von Athen und einigen Inseln, die Meerschamundindustrie Thebens, die Seifenfabrikation zu Athen und anderwärts; die Erzeugung von Maroquinleder, von wollenen Mänteln und Decken; das Küchengehör von Megina; endlich der blühende Schiffbau auf den Werften zu Hydra, Syra, Spezzia, Galargidi und anderwärts.

### Handel.

Durch seine ganze Lage und seine reich entwickelten Küsten auf die See angewiesen und zum Vermittler des Austauschs unter den productenreichen Ländern der Levante, sowie zwischen diesen und Mitteleuropa bestimmt, hat Griechenland von jeher seine commerzielle Mission begriffen und das Volk dieselbe mit Geschick durchgeführt. Und wenn der Handel Griechenlands auch bezüglich der von ihm bewegten Werthe noch weit hinter dem Handel der großen, ja selbst der mittleren europäischen Handelsvölker zurücksteht, so ist auch das hauptsächlich auf die Zeit der osmanischen Herrschaft zurückzuführen.

Schon der inländische Handel ist recht lebhaft, da die einzelnen Theile Griechenlands sehr verschiedene Producte liefern und dieselben untereinander austauschen.

Der auswärtige Handel exportirt vor Allem Korinthen, als wichtigstes Product Griechenlands, Wein, Del, Südfrüchte, Blei, rohe Seide, Cocons, Tabak, Honig, Wachs, Ziegenfelle, Wolle, Schwämme, Balonea, Knoppertn, Krappwurzel, Süßholz und Latrizensaft u. a. Eingeführt werden hauptsächlich: Colonialwaaren, Metallwaaren, Baumwoll- und Seidenwaaren, Getreide, Steintohlen, Lugs- und Modewaaren, Bau- und Werkholz u. a.

Allerdings überwiegt der Einfuhrwerth bedeutend; er aber so wie der Ausfuhrwerth sind in erfreulicher Steigerung begriffen. Man berechnet nämlich (in Reichsmark)

	1841	1851	1852	1873
die Einfuhr auf	13 Mil.	18 Mil.	31 Mil.	66 Mil.
die Ausfuhr auf	5 "	10 "	20 "	46 "

Die wichtigsten Artikel des Ein- und Ausfuhrhandels waren im Jahre 1873 folgende (Angaben in Reichsmark).

Einfuhr		Ausfuhr	
Getreide und Mehl . . . . .	16.254000	Korinthen . . . . .	25.666000
Gewebe . . . . .	13.282000	Olivendöl . . . . .	4.882000
Häute . . . . .	5.826000	Blei . . . . .	3.624000
Zuder . . . . .	3.446000	Häute und Leder . . . . .	2.628000
Steinkohlen . . . . .	2.548000	Feigen . . . . .	1.970000
Holz . . . . .	2.528000	Getränke . . . . .	1.208000
Vieh . . . . .	1.922000	Seife . . . . .	806000
Salzfleisch . . . . .	1.798000	Tabak . . . . .	772000
Reis . . . . .	1.588000		
Kaffee . . . . .	644000		

Unter den einzelnen Ländern, welche mit Griechenland im Handelsverkehr stehen, sind am wichtigsten: England, welches hauptsächlich Korinthen, Del, Wolle und Schwämme empfängt und dafür Baumwollwaaren, Colonialwaaren, Eisen, Steinkohlen zc. sendet, Oesterreich, welches (über Triest) Zuder, Colonialwaaren, Papier, Eisen, Holz, Reis, zc. schickt und dafür Krapp, Wachs, Baumwolle, Korinthen, Del und dergl. empfängt; Frankreich, welches gegen Seiden- und Baumwoll- sowie Luxuswaaren von Griechenland rohe Seide, Del, Häute, Knopfern und Tabak eintauscht, endlich Rußland, das für seine Getreidetransporte, für seinen Hanf und Tauwerk zc. hauptsächlich Wein und Tabak erhält. Die Türkei importirt aus Griechenland Getränke und Süßfrüchte, auch Tauwerk, Seife, grobe Wollwaaren u. a. Von anderen Staaten theiligen sich am Handel mit Griechenland noch Italien und die Donaufürstenthümer.

### Zollwesen, Handelspolitik.

Der Griechische Handel leidet unter der üblen Einrichtung, daß von allen Waaren, welche aus einem Griechischen Hafen in den andern verschifft werden, immer wieder der Zoll bezahlt werden muß. Dies hemmt nicht allein den inländischen Verkehr, sondern vertheuert auch die Ausfuhr. Es bestehen Ein- und Ausfuhrzölle von beträchtlicher Höhe. Fremde Waaren dürfen nur in solchen Häfen ausgeladen werden, wo Schiffstationen sind.

Handels- und Schifffahrtsverträge sind mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen; in der Regel werden alle fremden Flaggen der Griechischen gleich behandelt.

Zur Förderung des Handels bestehen an mehreren Orten Handelskammern und zu Athen ein General-Handelscomité.

Das Handelsgesetzbuch vom 1. Mai 1835 ist wörtlich bis auf unbedeutende Aenderungen aus dem Code de commerce übersezt und führt den Titel: *Εμπορικὸς νόμος*. Es enthält in 3 Büchern und 614 Artikeln die entsprechenden Artikel des Code de comm. Statt des vierten Buches Code de comm. aber ist die Griechische Handelsgerichtsbarkeit geregelt durch ein besonderes Gesetz vom 14. Mai 1835.

Auch das Handelsgesetzbuch der Ionischen Inseln vom 10. März 1841 ist bis auf geringe Aenderungen dem Code de commerce nachgebildet.

### Schifffahrt.

Seit den Tagen der Argonauten und den Irrfahrten des Odysseus haben sich die Griechen als ein Volk von Seeleuten bewährt, insbesondere die



Bewohner der Inseln, deren wahres Lebenselement das Meer ist. Nachdem schon der Griechische Befreiungskampf glorreiche Erfolge zur See aufzuweisen hatte, hat die Flotte Griechenlands in der Zeit der Selbstständigkeit des Landes einen überaus raschen Aufschwung genommen. Die Schiffe lassen zwar zu wünschen übrig, aber die Bemannung ist vortrefflich; deshalb finden sich Griechen als Seeleute nicht allein auf Griechischen, sondern auch sehr zahlreich auf Russischen, Türkischen, Italienschen und Oesterreichischen Fahrzeugen. Die Griechische Flagge ist heutzutage im ganzen mittelländischen und im schwarzen Meere überall zu finden. Ende 1871 zählte die Handelsmarine Griechenlands 6135 Schiffe mit 419350 Tonnen, darunter 4000 Küstenschiffe unter 60 Tonnen Gehalt. Die ganze Bemannung betrug 35144 Matrosen. Den anschnlichstn Besitz an Schiffen haben die Häfen von Hydra, Piräus, Spezzia, Koronis, Syra, Andros, Santorin und Milos aufzuweisen. 1874 wird die Zahl der Schiffe angegeben auf 4985 Segelschiffe mit 226094 britischen Registertonnen und 16 Dampfer mit 5866 Tonnen.

Der Schiffsverkehr stellte sich 1873 wie folgt:

	Eingelaufen		Ausgelaufen	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Auswärtiger Verkehr . . . . .	8451	1.296090	8173	966098
Küstenverkehr . . . . .	48914	1.985124	47176	1.899072
Zusammen	57365	3.281214	55349	2.865170

Der Dampferverkehr der Griechischen Häfen unter einander und mit dem Auslande wird theils durch Griechische Postdampfer unterhalten, theils durch die Steamer des Oesterreichischen Lloyd, welche in Corfu, Zante, Cerigo, Syra, Scio und Piräus landen, sodann durch die französischen Messageries Maritimes mit Haltplätzen in Syra und Piräus.

Die „Griechische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ fährt nur auf jenen Linien, welche von fremden Gesellschaften nicht befahren werden; Centrum ihres Verkehrs ist Syra mit Verbindungen nach den Cycladen, nach Piräus, den Häfen des Peloponnes, nach Lamia, Euböa und bis Zante.

### Straßen und Eisenbahnen.

Die festländischen Verkehrswege Griechenlands sind seinem Schifffahrtsverkehr gegenüber unbedeutend und mangelhaft.

Die Landstraßen sind sehr gering an Ausdehnung, was leicht begreiflich scheint, wenn man bedenkt, daß Griechenland im Jahre 1833 überhaupt noch keine fahrbare Straße besaß. Bis zu jener Zeit geschah aller Transport nur durch Lastthiere. Seither hat die Regierung angefangen, Straßen zu bauen. Die wichtigsten fahrbaren Straßen sind:

Athen-Piräus . . . . .	8 Kilom.	Argos-Nauplia . . . . .	11 Kilom.
Athen-Theben . . . . .	94 "	Gyfia-Tripolizza . . . . .	55 "
Theben-Livadien . . . . .	52 "	Pilos-Mobon . . . . .	12 "
Athen-Elhalkis . . . . .	15 "	Stylibis-Lamia . . . . .	6 "
Gleusis-Megara . . . . .	18 "	Kalamata-Kissia . . . . .	11 "
Kalamati-Neutrati . . . . .	12 "	Pyrgos-Kattakolo . . . . .	11 "

Ausgedehnte Bezirke sind heutzutage noch auf den Transport mittelst Lastthieren angewiesen. Dazu kommt, daß das Räubertwesen heutzutage noch nicht beseitigt ist.

An Eisenbahnen besteht eine einzige kleine Linie, die 10 Kilom. lange Strecke von Athen nach dem Hafen Piräus. Sie wurde mit Englischem Capital von Engländern Ingenieuren erbaut, und kränkt ein trauriges Dasein. Ihr Capitalwerth ist auf 20 pCt. seiner ursprünglichen Höhe gesunken. Ein größeres Projekt, die Strecke Athen-Lamia (zur türkischen Gränze) ist noch weit von seiner Verwirklichung entfernt.

#### Telegraph.

Griechenland hatte im Jahre 1874 55 Telegraphenbureaus mit 2415 Kilom. Linienlänge und 3005 Kilom. Draht; befördert wurden im Ganzen 178503 Depeschen (1 Depesche auf 8 Einwohner).

#### Post.

Das griechische Postwesen wurde im Jahre 1836 eingerichtet. Im Jahre 1874 bestanden 139 Postanstalten; dieselben beförderten 2.163000 Briefe und Correspondenzkarten, 1.280000 Drucksachen und Waarenproben (auch Zeitungen). Auf 1 Einwohner treffen jährlich  $1,6$  Briefe, immerhin noch mehr, als in Rußland, der Türkei und Rumänien.

#### Maß, Gewicht und Münze.

Im Jahr 1836 wurde das metrische Maß- und Gewichtssystem eingeführt; das Französische Münzsystem folgte 1871 nach, wobei die alten Benennungen Drachme und Lepta für Franc und Centime bleiben. An den Handelsplätzen Griechenlands wird aber geklagt, daß die Einführung des Französischen Münzsystems zwar beschlossen, jedoch in der Praxis noch weit von der Durchführung entfernt sei, und daß im Griechischen Münzwesen heillose Verwirrung herrsche. Dieß ist namentlich auf den Ionischen Inseln der Fall, wo neben dem Griechischen Gelde (1 Drachme = 72 Reichspfennige = 90 Centimes, die Drachme zu 72 Leptas) Deutsche Conventionsthalere, Oesterreichisches, Französisches und Englisches Geld, selbst spanische und mexicanische Piaster circuliren.

#### Credit- und Bankwesen.

Die Griechische Nationalbank zu Athen, gegründet 1841, Notenbank, macht auch Geschäfte in Wechsel-Discountiren, Lombard-Darlehen, Hypotheken, Contocorrent u. A. Ihr ursprüngliches Actiencapital besteht in 5 Mill. Drachmen (à 72 Reichspfennige). Neben ihr bestehen noch die Allgemeine Griechische Creditbank zu Athen und die Ionische Bank (Notenbank) zu Corfu. Die Noten der Nationalbank werden aber auf den Ionischen Inseln nicht als gesetzliches Zahlungsmittel angenommen, und ebensowenig jene der Ionischen Bank auf dem Festlande. Wechselverkehr besteht hauptsächlich mit Liverpool und London.

## Finanzen.

Die Finanzen Griechenlands sind in steter Unordnung; die Budgetansätze meistens sehr willkürlich fingirt; die Steuern bleiben immer zu einem großen Theil im Rückstande; die Verzinsung und Tilgung der Schuld ist mangelhaft. Die älteren Griechischen Anlehen vom Jahre 1824 und 1825 wurden von späteren Regierungen nicht anerkannt und seit 1826 nicht mehr verzinst. Ein späteres Anlehen vom Jahre 1832 zu 60 Mill. Francs wurde von England, Frankreich und Rußland garantirt; dasselbe wird amortisirt. Die drei genannten Schutzmächte haben aber bedeutende Summen von Vorschüssen geleistet, die ebenfalls die Staatsschuld Griechenlands anwachsen ließen. Eine fernere Schuld entstand durch mehrere von Bayern aus gewährte Anlehen zu etwa 8 Mill. Francs im Ganzen. Ein Theil dieser Schuld ist abgetragen, der Rest aber durch Zinsrückstände allmählig wieder auf etwa 7½ Millionen Drachmen angewachsen. Neuere Anlehen wurden in den Jahren 1853, 1863 und in den folgenden Jahren aufgenommen, meistens unter Verpfändung von Einkünften. Ein in Paris 1869 contrahirtes Anlehen muß mit etwa 12 pCt. verzinst werden. Hierzu kommen noch andere Schuldposten, wie die mit den Ionischen Inseln übernommene Schuld gegen England u. s. f. Man berechnet jetzt, daß 360—370 Mill. Drachmen nöthig wären, um die rückständigen Verpfändungen des Staats zu bereinigen. Es ist offenbar unmöglich für das kleine und arme Land, welches die laufenden Verwaltungsausgaben kaum decken kann, diesen Verpfändungen zu genügen.

## Sociales und Politik.

Griechenland laborirt immer noch unter den Nachwehen der Türkenherrschaft und unter den großen Anstrengungen, welche der Befreiungskampf ihm aufgebürdet hatte. Raum in einem Lande der Welt ist der Contrast zwischen der großartigen Vergangenheit und den Mißständen der Gegenwart größer als hier. Ein bedeutender Theil der Einwohnerschaft ist ganz und gar ungebildet, bei einem anderen Theile herrscht alle Ueberfeinerung europäischer Großstädter. Klerus und Klöster sind zahlreich, die Zahl der Gewerbetreibenden gering, neben großer Freigebigkeit der Natur findet man viel ödes und verdorrtes Land, neben dem Raffinement des modernen Welthandels oft ganz unvermittelt das roheste Hirtenleben.

Dazu kommen beständige Parteiungen, heißblütige Agitation auf politischem Gebiete, Habsucht, Herrschbegier und Eitelkeit der Parteiführer. Die geringe Volkszahl, die Armuth und der finanzielle Druck lassen Staat und Volk zu keiner festen und energischen Politik gelangen, zu der letzteres sich durch seine große Vergangenheit berufen glaubt. Die einzigen bleibenden Tendenzen des Griechischen Staatswesens sind die Opposition gegen das Osmanenthum und die nebelhafte Idee einer Reconstruction des byzantinischen Kaiserthrons — erstere im Schutze, letztere im Gegensatz des stillwirkenden Russischen Einflusses.

## Die einzelnen Landestheile und Städte.

1. Nomarchie Attika und Böotien, mit 116 □ Meilen Inhalt und 136804 Einw., zwischen dem Meerbusen von Megina, dem Aegeischen Meere und der Straße von Talanti gelegen. Darin die Städte:

Athen mit 44510 Einw., Haupt- und Residenzstadt des Königreichs, an den Flüssen Raphissos und Ilissos gelegen, in fruchtbarer Ebene, welche von den Bergen Hymettus und Mendeli überragt wird. Athen ist Sitz der obersten Staatsbehörden und Gerichte, zahlreicher Bildungsanstalten und anderer öffentlicher Institute. Die junge Industrie der Stadt arbeitet namentlich in Seiden- und Baumwollwebereien, Maroquin- und Seifenfabriken; der Handel der Stadt wird durch zwei Banken, eine Eisenbahn nach dem nahen Piräus und mehrere wichtige Straßenzüge gefördert, ist aber doch im Ganzen unbedeutend; die Stadt liegt abseits vom Zuge des großen Handels. Ausgeführt werden Wein, Korinthen, Seide, Oliven, Südfrüchte, Honig, Wachs u. a.; eingeführt hauptsächlich westeuropäische Industrieerzeugnisse, Luxus- und Colonialwaaren.

Diese Stadt, die im klassischen Alterthume so unübertroffen dastand an Glanz, an geistiger und politischer Bedeutung, die zu ihrer Blüthezeit eine Einwohnerzahl von etwa 200000 Seelen gehabt haben dürfte, und mit den bewunderungswürdigsten Kleinodien der Kunst geschmückt war; die selbst, Jahrhunderte lang sinkend, auch dann noch Centrum der abendländischen Wissenschaft war, als sie ihre politische Bedeutung längst verloren hatte; die nach dem Spätsommer, welchen sie unter der Römerherrschaft verlebte, von Gothen und Bulgaren erobert war, Jahrhunderte lang aus der Geschichte völlig verschwand, bis sie wieder im Mittelalter und in der neueren Zeit als das unglückliche Ziel neuer Eroberungen und Verheerungen erschien, und dabei stets mehr und mehr an Lebenskraft, an Bevölkerung und an Glanz ihrer äußeren Erscheinung verlor: jetzt ist sie ein seltsames unfertiges Gemisch von westeuropäischer Kultur, von Resten alten Hellenenthums, Osmanischem Verfall und dem ganzen übrigen bunten Völkermwesen, welches die Ostküsten des Mittelmeeres charakterisirt.

Piräus, Hafenstädtchen mit etwa 9500 Einw., ist eigentlich der Hafen von Athen, durch eine 12 Kilom. lange Eisenbahn mit letzterem verbunden. Der Hafen ist so geräumig, daß er 400 große Schiffe faßt, mit Docks und Magazinen versehen. Die hohen Mauern, welche ehemals den Piräus mit Athen verbanden, sind verfallen, die beiden Nachbarhäfen, der Munychion und der Phaleron versandet. Das Städtchen Piräus selbst, in flacher Küstengegend, ist ganz modern gebaut mit Kaffeehäusern, Gasthöfen und Magazinen; es ist zwar in fortwährendem Wachsthum begriffen, aber doch nicht so umfangreich, als der alte Piräus gewesen. Der lebhafteste Handel von Piräus exportirt die Rohprodukte von Attika: Korinthen, Seide, Wein, Oliven zc., und importirt hauptsächlich den Bedarf von Athen an westeuropäischen Industrieerzeugnissen, Colonialwaaren u. s. f. Die Dampfer des Oesterreichischen Lloyd, der Französischen Messageries Maritimes, sowie jene von Fraissinet & Comp. unterhalten direkte Verbindungen von hier nach Italien, Triest, Marseille, Alexandria, Syrien, Smyrna, Konstantinopel u. s. f.; zahlreiche Griechische Küstenschiffe, fremde Kriegsschiffe zc. besetzen den Hafen.

In der Monarchie Attika sind noch zu erwähnen: die Insel Salamis, 1, □ Meilen groß, mit etwa 2500 Einw., produziert Getreide, Wein und Del, und hat einen Seehafen bei Koluri.

Aegina, Insel, südwestlich von Athen, nächst Salamis, 1  $\frac{1}{4}$  □ Meilen

groß mit etwa 6000 Einw., gebirgig, wald- und wasserarm, liefert Getreide, Südfrüchte, Wein und Oel, auch guten Thon und Baumaterial, hat an der Westseite einige offene Rheden, außerdem noch den Hafen der Stadt Aegina, mit ungefähr 3000 Einw. — Theben, neugebaute Stadt mit etwa 4000 Einw., commercieell ohne Bedeutung. — Livadia (Lebadeja), hübsches Städtchen mit etwa 5000 Einw., westlich vom See Lopolias, aber ungesund, treibt Reis-, Seiden- und Baumwollcultur. Eine Reihe anderer Ortschaften, an deren Namen sich große Erinnerungen knüpfen, sind heutzutage bloße Trümmerhaufen, so Eleusis, Plataä, Leuca (Leuctra), Koroneia, Chäronea, Orchomenos, Aulis, Haliartos und Marathon.

2. Nomarchie Phthiotis und Phokis, 97 □ Meilen und 108421 Einw. umfassend, nördlich und westlich von Attika und Böotien, außerdem im Norden und Osten an das Meer, im Norden an Thessalien, im Westen an Aetolien gränzend. Wichtige Ortschaften sind:

Zeituni (Lamia), neue Stadt, mit etwa 4000 Einw., in der Nähe des gleichnamigen Golfes, producirt Reis, Oel und Tabak, und treibt lebhaften Handel.

Amaliapolis, neueres Städtchen am Meerbusen von Volo, mit etwa 1000 Einw., treibt Schiffbau und Handel.

Salona (Amphissa), am Liatura-Gebirg, mit etwa 4000 Einw.; die Umgebung erzeugt Baumwolle, Oel, Wein und Getreide.

Galaxidi, mit etwa 4000 Einw., am Golfe von Korinth auf einer Halbinsel, vor dem griechischen Befreiungskampf ein blühender Handelsplatz, hebt sich auch neuerdings wieder; Sitz eines Zollamtes.

3. Nomarchie Akarnanien und Aetolien, 142 □ Meilen und 121693 Einw. enthaltend, liegt westlich von Phokis und gränzt im Norden an Thessalien, Epirus und den Golf von Arta, im Westen an's Ionische Meer, im Süden an den Golf von Patras. Es ist im Norden wüßes Hochland; in der Mitte fruchtbares Tiefland.

Missolonghi, Stadt und Festung mit etwa 4000 Einw., am Golf von Patras, Sitz mehrerer Behörden, berühmt aus dem Freiheitskampfe.

Brakhori (Erichonium), handeltreibendes Städtchen mit etwa 3000 Einw. an der Ermiza.

Amphilofikon (Ambrata, auch Karbasari oder Karavassera), Fischer- und Handelsstädtchen am Golf von Arta.

Anaktorion (Boniza), Hafensstädtchen am Golf von Arta, mit etwa 1000 Einw.

Dragomestre, am Ionischen Meere mit etwa 500 Einw. und gutem Hafen, sehr herabgekommen.

Anatoliko, Fischerstädtchen bei Missolonghi, mit etwa 2000 Einw.

4. Nomarchie Argolis und Korinth, mit 68 □ Meilen und 127820 Einw., gränzt nördlich an den Golf von Korinth und (am Isthmus) an Livadien, östlich und südlich an das Aegeische Meer, westlich an Elis und Achaja; zeigt reichliche Küstengliederung, ist aber im Innern schlecht bewässert, meist bergig.

Nauplia, mit etwa 4000 Einw., Stadt und Festung am gleichnamigen

Golf, mit großem und sicherem Hafen, Sitz mehrerer Behörden, ist wegen seiner günstigen Handelslage in lebhaftem Aufschwung begriffen.

Argos, mit 9157 Einw., trotz mehrfacher Verwüstung, die es während des Freiheitskrieges erlitt, jetzt wieder im Aufblühen begriffen, im Alterthum eine der berühmtesten hellenischen Städte.

Pithaora (Kironiti), das alte Epidaurus, mit Seehafen.

Poros (Kalauria), Insel und Stadt, zusammen mit 3000 Einw.

Eine Reihe altberühmter Orte der Nomarchie sind jetzt nur Ruinen, so Tyrinth, Mykenä, Vessa, Methana, Erözen und Hermione.

Korinth, im Alterthum eine der prächtvollsten und üppigsten Städte Griechenlands, mit berühmter Burg, auf der gleichnamigen Landenge gelegen in einer für den Handel sehr günstigen Lage zwischen zwei Häfen, deren einer im Busen von Korinth, der andere im Golfe von Aegina sich befindet. Im Laufe der Jahrhunderte mehr und mehr herabgekommen, wurde Korinth im Jahre 1858, kaum ein Schatten seiner Vergangenheit mehr, durch ein Erdbeben völlig zerstört.

Hydra, Insel und Stadt gleichen Namens. Die Insel, 1 □ Meile groß, liegt unweit der Küste von Argolis, ist felsig und wenig fruchtbar, aber von etwa 12000 Menschen bewohnt, die als kühne Seeleute (Hydrioten) berühmt sind. Die befestigte Stadt Hydra ist eine der schönsten Griechischen Städte, in felsiger Lage, mit sicherem Hafen; sie treibt Baumwoll- und Seidenweberei, Seifensiederei, Schiffbau und lebhaften Handel.

Dolos ist eine zwischen Hydra und dem Festlande sich erhebende Felseninsel, spärlich bewohnt.

Spezzia, Insel am Eingange des Golfs von Nauplia, mit etwa 9400 Einw., ziemlich unfruchtbar. Auf ihr ist der gleichnamige Flecken, Sitz eines Zollamts. Südlicher die unbewohnten Klippen Spezzapulon und Trikerä.

5. Nomarchie Achaia und Elis, 90 □ Meilen und 149561 Einw., umfaßt den nordwestlichen Theil des Peloponnes. Achaia ist bergiges Stufenland, Elis Hüggelland und fruchtbare Ebene.

Patras, 19641 Einw., am gleichnamigen Golfe gelegen, eine der schönsten Städte Griechenlands, gut gebaut, Sitz mehrerer Behörden, mit sehr lebhaftem Hafen. Der Handel dieses Places ist seit einer Reihe von Jahren in bedeutendem Aufschwung. Eingeführt werden hauptsächlich Gewebe und Kleider, Getreide und Mehl, Hanf und Seilerwaaren, Holz, Colonialwaaren, Metalle und Schwefel. Das Meiste davon kommt aus England, Oesterreich und der Türkei. Ausgeführt werden hauptsächlich Korinthen (im Jahre 1874 für über 12 Mill. Francs), dann in geringeren Mengen auch Felle, Wolle, Balonea u. a. 1874 betrug die Gesamtausfuhr 14 Mill. Fr., die Gesamteinfuhr gegen 16 Mill. Die Korinthen gehen meistens nach England, die Schafwolle nach Marseille, Triest und Amerika. Die Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe betrug 1874:

Eingelaufen . . . .	4648 Schiffe mit 250522 Tonnen.
Ausgelaufen . . . .	4540 „ „ 243391 „

Die meisten segelten unter Griechischer, dann unter Britischer Flagge. Directe Dampferverbindungen mit fremdländischen Häfen existiren nicht. Die starke Belastung vieler Artikel mit Einfuhrzöllen leistet dem Schmuggelhandel



des Platzes bedeutenden Vorschub. Disconto und Zinsfuß bei soliden Geschäften betragen 7—9 pCt.

Die Industrie arbeitet in 4 Baumwollspinnereien, mehreren Dampfmühlen und einer Eisengießerei. Für Weinproduktion ist die deutsche Weingefellschaft „Achaja“ namhaft.

Telegraphische Verbindung mit dem Ausland besteht durch die Linie Zante-Otranto; die Postverbindung nach dem Auslande läßt zu wünschen übrig; ebenso die nach dem Inneren von Morea wegen Mangels fahrbarer Straßen.

Region (Postizza), mit etwa 3000 Einw., am Meere, Sitz eines Zollamtes.

Kalabrita, Gebirgsstädtchen mit etwa 1200 Einw., fabrizirt berühmten Käse.

Mirakta, ein Dorf am Eingange des Thales, in welchem gegenwärtig die großartigen Reste des ehemaligen Olympia ausgegraben werden.

Pyrgos (Petrini), mit etwa 1000 Einw., nahe an der Mündung des Ruphia, war vor den Befreiungskriegen eine blühende Stadt von etwa 10000 Einw.; treibt jetzt Fischfang und Weinbau, sowie lebhaften Handel nach den Ionischen Inseln.

Gastuni (Hulomitsch), Hafenstädtchen mit etwa 3000 Einw., am Igliafo.

Klarenza (Chiarenza), Hafenstädtchen von etwa 2000 Einw., an der Meeresbucht gleichen Namens.

6. Nomarchie Arkadien, 95 □Meilen und 131740 Einw. umfassend, grenzt östlich an den Golf von Nauplia, außerdem an Argolis-Korinth, Achaja-Elis, Messenien und Lakonien. Die wichtigsten Orte dieser gebirgigen Binnenlandschaft sind:

Tripolizza (Tripolis), 7441 Einw., sehr arm, Sitz mehrerer Behörden, hat durch den Befreiungskrieg stark gelitten.

Karitana (das alte Gortys), mit etwa 4000 Einw.

Mehrere berühmte Plätze des Alterthums sind theils völlig verschwunden, theils nur noch durch Ruinen repräsentirt. So Mantinea, Orchomenos, Megalopolis.

7. Nomarchie Messenien, mit 58 □Meilen und 130417 Einw., grenzt westlich und südlich an das Meer, außerdem an Arkadien und Lakonien, besteht hauptsächlich aus dem Thal des Dipotamos, ist gut bewässert und üppig fruchtbares Culturland.

Kalamata, mit etwa 4000 Einw.,  $\frac{1}{2}$  St. vom Golf von Messenien entfernt, Sitz mehrerer Behörden (auch Hafen-Inspectorat und Zollamt), treibt lebhaften Handel. Es exportirt Korinthen (im Jahre 1874 16 Mill. Pfd.), theils nach Patras, theils direct nach Oesterreich, wenig nach Rußland; ferner Feigen (1874 170000 österr. Str.) fast die ganze Ernte nach Oesterreich (von Wichtigkeit für die Cichorienfabrikanten); endlich Rohseide nach Frankreich. Importirt werden aus Oesterreich Colonialwaaren, Bauholz, Spirituosen zc.; aus England Baumwollwaaren und Metalle; aus Rußland und der Türkei Getreide, gefalzene Fische zc. Der Handel ist im Ganzen lebhaft; die Industrie, hauptsächlich Seidenspinnereien, kraftlos.

Nission (Nisi), Städtchen von etwa 3300 Einwohner am Golf von Kalamata.

· Nyparissia (Arkladia), Städtchen von etwa 2400 Einw., Sitz eines Zollamts.

Navarino, Städtchen von etwa 3000 Einw., berühmt durch die große Seeschlacht von 1827, hat den schönsten Hafen Griechenlands. Vor demselben liegt die öde Insel Sphagia (Sphacteria), gleichfalls durch eine Seeschlacht bekannt.

Nodon (Nothoni, Methone), befestigte Küstenstadt mit etwa 3000 Einw., hat einen Hafen, eine Quarantäne-Anstalt und treibt lebhaften Handel.

Koron (Korini), Küstenstädtchen mit etwa 1400 Einw., hat einen befestigten Hafen, eine Quarantäne-Anstalt und treibt namhaften Küstenhandel.

Petalidi, Küstenstädtchen mit etwa 300 Einw., am Golf von Messenien, mit sicherem Hafen.

Die Inseln Sapienza, Cabrera und Venetiko sind unbewohnte Felsklippen.

8. Nomarchie Lakonien, mit 79 □ Meilen und 105851 Einw., umfaßt die südöstlichsten Theile des Peloponnes, das große Thal des Eurotas.

Sparta, mit etwa 6700 Einw., an Stelle des alten hochberühmten Sparta, neu erbaut, Sitz mehrerer Behörden (Zollamt), ein freundliches Städtchen zwischen Trümmern.

· Mistra, Städtchen am Fuße des Taygetus, mit etwa 1000 Einw., hat furchtbar durch den Befreiungskampf gelitten, vor welchem es etwa 20000 Einw. zählte.

Bitulo (Ontylos), Küstenstädtchen mit etwa 900 Einw. und gutem Hafen.

Monembasia (Napoli di Malvasia), Stadt und Festung mit etwa 1000 Einw., auf einer mit dem Festlande durch eine Brücke verbundenen Insel, baut berühmten Wein. — Gerigo s. S. 507.

9. Nomarchie Euböa, mit 74 □ Meilen, und 82541 Einw., umfaßt die Insel Euböa und die nördlichen Sporaden.

Die Insel Euböa selbst ist die größte der Griechischen Inseln, mit 43½ □ Meilen, und wird im Nordwesten durch den Canal von Trikeri, im Westen durch den Canal von Egribo und den Canal von Talanti vom Festlande getrennt, ist von einer Gebirgskette durchzogen, mit steilem Absturz und flacher Westküste; sie producirt Getreide, Obst, Südfrüchte, Vieh und Honig. Wichtigere Orte sind:

Chalkis (Euripo, Negroponte), mit etwa 6000 Einw. am Canal von Egribo, wo derselbe am schmalsten ist, gelegen, befestigt, mit zwei Häfen, und mit dem Festlande durch eine Brücke verbunden, Sitz mehrerer Behörden, ist von Griechen, Türken und Juden bewohnt.

Rimi, Fischer- und Schifferdorf mit etwa 1400 Einw.

Rimi, Städtchen mit etwa 2500 Einw. an der Ostküste der Insel, treibt ansehnliche Schifffahrt und exportirt Wein und Braunkohlen aus der Umgebung.

Aediphos, kleiner Hafenplatz an der Nordwestküste.

Von den zur Nomarchie Euböa gehörigen Inseln, den nördlichen Sporaden, sind zu nennen:

**Stiathos**, Insel am Ausgange des Canals von Trileri, mit etwa 2700 Einw., mit schönen Laubhölzern bewachsen. Die gleichnamige Stadt an der Nordspitze der Insel hat einen kleinen fischen Hafen.

**Stopelos**, Insel, östlich von der vorigen, producirt guten Wein, der auch nach Rußland und der Türkei exportirt wird. Die Stadt gleichen Namens an der Südostküste der Insel hat 5200 Einw. und einen Hafen.

Reist unbewohnt sind die kleinen Nachbarinseln: Peristeri, Pelagonisi, (Aya Panagia), Giura, Arjura, Papu, Piperi, Skantzura, Siuregulon.

**Syros**, am weitesten gegen Osten vorgehoben, ist eine zwar felsige, aber fruchtbare Insel, welche Weizen, Wein, Krapp, Honig und Wachs und vortreffliche Milch erzeugt. Auf ihr das gleichnamige Städtchen mit etwa 2400 Einw. und einem Hafen.

10. Romarchie der Cycladen, 44 □ Meilen und 123299 Einw. enthaltend, umfaßt die Inselgruppe der Cycladen, welche als Felseneilande im Aegeischen Meere liegen, gewissermaßen eine halb unterseeische nur mit den Gipfeln über die Meeresfläche aufragende Fortsetzung von Eubda und von Attika nach Südosten. Die Inseln sind durchgehends bergig, mit lieblichem Klima und im Allgemeinen zwar baumlos, aber fruchtbar. Sie erzeugen Südfrüchte, Wein, Del, Seide, Baumwolle, Honig, Wachs, Weizen u. a., haben auch viele gute Häfen, was den auf die Schifffahrt angewiesenen Bewohnern sehr zu statten kommt. Die einzelnen derselben sind:

I. **Andros**, 6 □ Meilen groß mit etwa 21000 Einw., südwestlich von Eubda gelegen und von demselben durch den Canal von Selota geschieden, ist eine ansehnliche Insel, bergig, aber auch mit fruchtbaren Ebenen. Sie erzeugt hauptsächlich Seide, außerdem Getreide, Wein, Del, Südfrüchte und Gemüse. Daneben treiben die Bewohner Viehzucht und Fischerei. Die wichtigsten Plätze der Insel sind:

**Andros**, Städtchen von etwa 180 Einw., mit kleinem Hafen; Sawrion, kleiner Flecken mit sehr geräumigem Hafen; Pheos, Agios Petros und Makrytantalos sind ebenfalls Hafendörfer.

II. **Zeä (Rea)**, eine 3 □ Meilen große Insel, mit etwa 8800 Einw., liegt zwei Meilen von der Südostspitze von Attika entfernt, mit niedrigen Ufern, im Inneren bergig. Sie erzeugt Gerste, Wein und Seide, hat schöne Weiden, auch Bleierzte werden gefunden. Hauptort ist Rea mit etwa 4300 Einw., welche Ziegenwolle verarbeiten, und einem Seehafen. Zwischen Zeä und dem attischen Festland liegt das Inselchen Makronisi.

III. **Giura**, Insel von etwa 1 □ Meile, zwischen Rea und Andros, bergig und bewaldet, unbewohnt.

IV. **Tino (Tenos)**, von Andros nur durch eine schmale Meeresstraße getrennt, mit 3,8 □ Meilen Oberfläche, und etwa 21000 Einw., bergig, aber sorgfältig angebaut, erzeugt Gerste, Wein, Melonen, Feigen u. a. — Die Einwohner sind gewerbleißiger, als die aller andern Inseln; sie verarbeiten namentlich die gewonnene Rohseide zu Strümpfen, Borten und Bändern, fertigen auch Steinhauerarbeiten und exportiren Marmor und Marmorwaaren, Seide, Porphyre und eingemachte Tauben. Hauptort ist Tino mit etwa 3100

Einw. und kleinem Hafen; auch bei Romi und Pyrgos (5300 Einw.) sind Seehäfen.

V. *Thermia* (*Rhithnos*), ist eine gebirgige Insel, südlich von Rea, 2 1/2 □ Meile groß, mit etwa 4000 Einw. Sie ist sehr fruchtbar und erzeugt Gerste, Feigen, Wein, Honig, Wachs, Wolle, sehr gute Seide u. a.; auch treiben die Bewohner starke Schweinezucht. Der Hauptort *Messaria* (gegen 2000 Einw.) handelt mit den Inselprodukten; bei dem Städtchen *Baldostastron* liegt die zu einem Hafen gut geeignete Bucht *Phikiada*, durch die Felseninsel von *St. Lukas* geschützt; auch die Häfen *St. Stephanos* (beim Dorf *Syllata*) und *Kausa* (in der Nähe von Eisengruben) sind nennenswerth.

VI. *Syra* (*Syros*), commercieell die wichtigste dieser Inseln, ist 2 □ Meilen groß, und zählt gegen 30000 Einw. Sie ist felsig, von fruchtbaren Schluchtenhältern durchschnitten und liefert reichlich Wein, Weizen, Gerste, Feigen, Oliven, Baumwolle, Vieh und Honig. Ein Haupterwerbszweig der Einwohner ist auch der blühende Schiffbau. Die Werften von *Syra* arbeiten für die meisten Häfen des Mittelmeeres.

*Hermopolis*, *Neu-Syra* oder *schlechtweg Syra* ist die bedeutendste Stadt der Insel und überhaupt die lebhafteste Handelsstadt von ganz Griechenland. Sie liegt schön gebaut an der Ostküste der Insel und zählt 20996 Einw.; ihr großer und sicherer Hafen ist der Knotenpunkt aller Dampferlinien in der Osthälfte des mittelländischen Meeres, in directen Verbindungen mit *Marseille*, *Triest*, *Brindisi*, *Constantinopel*, *Smyrna*, *Alexandria* u. s. f. Die Zahl der jährlich ein- und auslaufenden Schiffe beträgt etwa 5000; *Hermopolis* selbst besitzt deren gegen 300, und von den Werften der Stadt laufen jährlich etwa 300 Schiffe. Die Handelsblüthe rührt erst aus neuerer Zeit her, und hat ihren Ursprung namentlich darin, daß sich *Syra* zur Zeit der Freiheitskriege neutral hielt und ein Entrepot der Seeräuber war.

VII. *Delos*, ein kleines, spärlich bewohntes Felseneiland mit 2 Häfen, ehemals ein berühmtes hellenisches Heiligthum, jetzt eine öde Trümmerstätte.

VIII. *Rhenea* (*Groß-Delos*), eine bergige Insel mit guten Weideplätzen, Mastig- und Terpentinbäumen, fast unbewohnt.

IX. *Mytoni*, Felseninsel von 1 1/2 □ Meilen Bodenfläche, steinig, erzeugt aber doch viel Wein und Feigen. Die Jagd auf Federvild (durchziehende Zugvögel) ist wichtig; eingemachte Wachteln und Käse sind geschätzte Ausfuhrartikel. Hauptort der Insel ist die Stadt *Mytoni* mit etwa 5000 Einw., welche Handel und Schifffahrt treiben, und als Seeleute sehr geschätzt, auch ziemlich wohlhabend sind. Auf der Nordseite der Insel liegt der Hafen *Panorino*; in der Nähe die kleinen Inselchen *Tragonisi*, *Prasonisi*, *Georgionisi*, *Kabaronisi* und weiter gegen Nordost *Stapodi*, eine bloße Klippe.

X. *Naxos*, 6, □ Meilen groß, mit etwa 21000 Einw., ist die größte und schönste dieser Inseln, wasserreich, bergig bis zu 3000' Höhe, mit schönen Thälern und kleinen Ebenen. Der Boden ist fruchtbar und die Vegetation reich; Wein, Baumwolle, Südfrüchte, Del, Weizen, Granatäpfel u. a. wächst in Menge. Exportirt werden hauptsächlich Del, Feigen, Wein, Baumwolle, Salz und ein weltbekannter Artikel: der *Naxos-Schmirgel*. Ein guter und

sicherer Hafen fehlt. Der Hauptort ist Nagos mit etwa 5000 Einw. an der Nordwestküste, Sitz eines Zollamts. — Beim Dorfe Philoti findet sich ein Hafen. — Kleinere Inseln östlich und südlich von Nagos sind Makariaes, Dhenussa, Apano-Rupho, Karo, Schinusa und Iraklia.

XI. Paros, ansehnliche Insel in der Nähe von Nagos, 3,7 □ Meilen groß, mit etwa 7200 Einw. Wenig fruchtbar; wegen mangelnder Bewässerung liefert sie zur Ausfuhr blos Baumwolle, Honig und Wachs; die Brüche des prachtvollen weißen (Parischen) Marmors, welcher an dem Eliasberge gebrochen wird, sind erschöpft. Die Bewohner beschäftigen sich zumeist mit Ackerbau und Weberei. Hauptstädten ist Parikia mit kleinem Hafen. Auch in Trion, Marmara und Naussa sind Häfen, letzterer sehr sicher und groß.

XII. Antiparos, fruchtbare Insel südwestlich von Paros, mit etwa 1000 Einw.

In der Nähe die kleineren Inseln Strongylo und Spotiko.

XIII. Serpho (Serphanto, Skripho), Felseninsel, 1 □ Meile groß, von geringer Fruchtbarkeit, bringt hauptsächlich Safran und Zwiebeln hervor und enthält reiche Eisenminen. Auf ihr die Stadt Skripho mit Hafen.

Serphopulo, unbewohntes Inselchen nordöstlich von der vorigen.

XIV. Siphnos (Sisanto), fruchtbare Insel, 2 □ Meilen groß, erzeugt viel Getreide, Baumwolle, Feigen, Del, Wachs und Seide; auch Marmor wird gewonnen. Die Bewohner, etwa 5700, beschäftigen sich theils mit Ackerbau, theils mit Baumwollweberei und Strohhutflächerei; die jüngeren Leute der Insel finden sich häufig als Diensthoten (Röche) in den großen Städten der Levante. Das Städtchen Stavri mit etwa 1200 Einw. liegt inmitten der Insel; im Südosten letzterer der große und sichere Hafen Phoros.

Kitronisi, unbewohntes Inselchen südöstlich von der vorgenannten.

XV. Milo (Milos), vulkanische Klippeninsel mit  $1\frac{1}{5}$  □ Meilen Oberfläche und etwa 4000 Einw. Sie trägt einen Krater, welcher Schwefeldämpfe auswirft, ist stellenweise außerordentlich fruchtbar und erzeugt einen üppigen Blumenflor, vorzügliche Melonen, Getreide, Honig und Wachs (diese zur Ausfuhr), Vieh, sodann eine Reihe mineralischer Produkte: Schwefel, Alaun, Eisenvitriol, Kochsalz, Gyps, Bimsstein, Mühlfesteine, Porzellan- und Walkerde, Mangangerz, Obsidian. Die Einwohner sind tüchtige Seeleute. Hauptort ist Kastron.

XVI. Rimoli (Argentiero), vulkanische Felseninsel von geringer Fruchtbarkeit mit etwa 2300 Einw., welche als geschickte Seeleute bekannt sind. Die sog. Rimolische Erde wird statt der Seife zum Waschen und Walken gebraucht und ist ein Exportartikel. In der Nachbarschaft die kleine Insel Polino.

XVII. Polikandro, Insel von etwa 1 □ Meile Oberfläche und ungefähr 4000 Einw., produziert Weizen, Wein und Oliven.

XVIII. Sikino, Insel südöstlich von der vorigen,  $\frac{4}{5}$  □ Meilen groß, bergig und sehr fruchtbar.

XIX. Nio, bergige Insel von 1 □ Meile Flächeninhalt, mit etwa 4000 Einw., sorgfältig angebaut, exportirt Wein und Baumwolle; die Männer der Insel sind gute Lootsen. Hauptort ist Nio mit etwa 2500 Einw. und gutem Hafen; auch an der Ostseite liegt ein Hafen, jener von Mangonari.

XX. Amorgo, südöstlich von Nagos gelegen, fast 3 □ Meilen groß

mit etwa 3700 Einwohner, bergig, aber reich an Wein, Del, Getreide, Südfrüchten und Gerber-Eichen, sowie an Vieh. Hauptort ist Chora mit etwa 2000 Einw.; 1 Stunde davon der Hafen Katopola. Das nördlich gelegene Inselchen Nikuria ist eine unbewohnte Klippe.

XXI. Santorin (Thera), mit fast 2 □ Meilen Oberfläche und gegen 22000 Einw. ist eine sehr merkwürdige vulkanische Insel, fast ganz ohne Wasser und Holz. Sie produziert jedoch ausgezeichneten Wein und Baumwolle; beides wird ausgeführt. Die Bewohner sind thätig, treiben auch Fischerei und Schifffahrt. Hauptort ist Santorin.

XXII. Anaphe,  $1\frac{1}{4}$  □ Meile groß, ist eine kahle, dürtig bevölkerte Insel, welche Zwiebeln, Honig und Wachs exportirt.

### 11. Die Ionischen Inseln.

Die Ionischen Inseln, vordem eine Republik unter englischem Schutze, seit 1863 resp. 1864 Bestandtheil Griechenlands, sind seit 1866 in drei Nomarchien getheilt: Korfu mit Pazo und Santa Maura, Kephalonia mit Ithaka und Zante; die Insel Cerigo wurde der Nomarchie Lakonien einverleibt.

I. Korfu, mit  $13\frac{1}{2}$  □ Meilen Flächeninhalt und (1863) 64359 Einw., ist die nördlichste der größeren Ionischen Inseln, bergig, mit steilem Westabfall. Das Klima ist mild; die Bodencultur leidet unter dem System des Großgrundbesizes und der Verpachtung ganz kleiner Parzellen. Außer geringeren Mengen von Getreide zc., werden hauptsächlich Oliven erzeugt.

Die Industrie ist mit Ausnahme der Delbereitung unbedeutend; nennenswerth noch die Seifen-, Möbel-, Seilerwaaren- und Leigwaarenfabrikation.

Der wichtigste Platz der Insel ist die Stadt Korfu mit 15452 Einw., einer der frequentesten Plätze des Adriatischen Meeres. Die Lage der Insel und Stadt ist für den Transitverkehr sehr günstig; in den Magazinen des Freihafens zu Korfu kommen aus Westeuropa und Oesterreich viel Colonialwaaren, Gewebe, Eisenwaaren, Farbholz zc. an, um von da aus nach den Türkischen Westprovinzen zu gehen. Ohne Einlagerung transitiren Waaren aus Albanien und Epirus nach Triest und Venedig: Felle, Wolle, Del, Oliven, Balonea, Blutegel zc. Sie werden durch zahlreiche Küstenfahrer von 2—20 Tonnen gebracht.

Haupteinfuhrartikel ist Getreide, ausgeführt wird meistens Olivenöl. Die Production des letzteren ist mit Schwierigkeiten verbunden; unter normalen Verhältnissen gibt es alle 2 Jahre bloß eine Ernte. Die Schifffahrt des Platzes wurde 1874 vermittelt durch 642 eingelaufene Dampfer (darunter 423 des österr. Lloyd) und 1114 Segelschiffe (meistens Griechische und Albanische Küstenfahrer). Die Geldverhältnisse befinden sich in einem unbeschreiblichen Chaos. Die Kaufleute rechnen nach Conventionsthalern (10 eine Mark fein Silber); die Zölle sind in Drachmen angesetzt. Die Noten der Griechischen Nationalbank gelten hier nicht als gesetzliches Zahlungsmittel, während umgekehrt jene der Ionischen Bank in Griechenland nur Waare sind.

Außer den Dampfern des österreichischen Lloyd unterhalten den Verkehr zwischen Korfu und anderen Seeplätzen noch mehrere andere Dampfschiffahrtsgesellschaften. Ein submariner Telegraph führt nach Malta.



Von Creditgesellschaften finden sich hier außer der Ionischen Bank noch eine Aktiengesellschaft für Seeassuranz, Wechseldiscont und Bodmerei.

II. **Pago**, mit  $0,4$  □ Meilen und 4901 Einw., zwei Meilen südlich von Korfu, aus einem einzigen Berge bestehend. Hauptort ist Pago (Porto Galo, auch St. Nikolas) mit etwa 400 Einw. Commerziell ist die Insel von Korfu abhängig. Die benachbarte Felseninsel Antipago ist nicht bewohnt.

III. **Santa Maura**,  $5\frac{1}{4}$  □ Meilen und 21019 Einw., ursprünglich eine zu Marnanien gehörige Halbinsel, wurde später durch einen Durchstich vom Festlande getrennt, ist sehr bergig, steigt im Norden ungemein steil aufwärts, fällt dann nach Süden allmählig ab und endet südlich mit dem berühmten weißschimmernden Leukadischen Vorgebirg, von welchem einst Sappho ins Meer sprang. Hauptort ist Amargi (Amakufi) an der Ostküste auf einem Sandvorsprung, mit etwa 4600 Einw. Hauptprodukte der Insel sind Korinthen und Öl; commerziell ist die Insel auf Kephallonia angewiesen, das ihr den Export vermittelt.

IV. **Ithaki (Ithaka)**, nicht ganz 2 □ Meilen groß, mit 11950 Einw., bekannt als die Felsenheimat des Odysseus, hat an der Nordküste den Hafen Pherkyas, an der Ostküste die Stadt Ithaka (Bathi) mit etwa 2000 Einw. und dem Hafen Rheitron. Der Hafen von Stonosa ist tief und geräumig. Ithaka erzeugt ebenfalls Korinthen und ist commerziell ganz von Kephallonia abhängig, von dem es nur durch einen schmalen Meeresarm getrennt ist.

V. **Kephallonia**, mit  $12\frac{1}{2}$  □ Meilen und 80979 Einw., ist die größte der Ionischen Inseln, im Süden bis zu 5000' Höhe ansteigend und dort auch einigermaßen bewaldet. Die Einwohner sind als Seeleute hochgeschätzt, gewandt in Handelspekulationen und kühn in Unternehmungen. An der Südwestküste die tiefe Bucht von Argostoli mit mehreren guten Häfen. Hauptort ist Argostoli in der genannten Bucht, mit etwa 9000 Einw.; gegenüber das 1867 durch ein Erdbeben zerstörte Lixuri mit 5000 Einw.; im Inneren der Bucht Livato mit 2000 Einw. — Kephallonia exportirt hauptsächlich Korinthen (im Jahre 1874 für 4 Mill. Drachmen), außerdem Olivenöl, Wein und Spirituosen. An dem Hauptartikel, den Korinthen, sind Kephallonia, Ithaka und Santa Maura betheilig. Belgien, Holland und Großbritannien beziehen das meiste. Die Delernte variiert von 5000 Barils bis zu 25000 Barils (à 72 Liter). Die Weinkultur könnte noch bedeutend gesteigert werden, da sich der kalkhaltige Boden der Insel vortrefflich dazu eignet. Die Weine von Kephallonia sind schwachhaft, rein und körperreich und concurriren mit den besten Sorten Spaniens und Portugals.

Importirt werden hauptsächlich Brodstoffe, Manufacte, Morea-Korinthen zur Wiederausfuhr, Bau- und Werkholz (Faschauben), Schwefel, Zucker, Vieh zc.

Unter den im Hafen von Argostoli verkehrenden Schiffen, deren im Ganzen im Jahre 1874 1186 mit 247390 Tons einliefen und 1203 mit 248209 Tons ausliefen, fahren die meisten unter Griechischer, sodann unter Oesterreichischer, Britischer, Italienischer, Türkischer und Russischer Flagge.

VI. **Zante** (ehedem Zakynthos)  $7\frac{1}{4}$  □ Meilen und 44760 Einw., mit steilem Westufer, im Osten flach, bekannt als die „Blume der Levante“, äußerst fruchtbar und lieblich; Hauptort ist Zakyntho oder Zante an der Ostküste, mit etwa 20000 Einw., hübsche und lebhaft Handelsstadt, von

prangenden Weingärten umgeben. Im Süden der Insel das Dorf Chiere mit Erdbechquellen.

Zante importirt hauptsächlich Getreide (Russischen und Rumänischen Weizen); andere Waaren aus Rußland, Oesterreich und England. Der Export geht meist nach England und umfaßt hauptsächlich Korinthen (1874 für 3 Mill. Francs), sodann Olivenöl und Selseife. Die Zante-Korinthen kommen — je nach der Qualität — für 16½ bis 19½ Mark pro 50 Kilogr. frei an Bord loco Zante zu stehen. Auch von der benachbarten Küste von Morea kommen hier Korinthen zur Verschiffung. Die Delerte von Zante beträgt in guten Jahren 4000 Tonnen. Das meiste davon wird von den einheimischen Seifenfabriken consumirt; der Rest geht hauptsächlich nach Triest und Liverpool. Die erwähnten Seifenfabriken erzeugen nur ordinäres Product. Der Wein von Zante endlich ist rein, aber nicht edel und nicht haltbar, außerordentlich süß.

Den Hafen von Zante frequentirten 1874 im Ganzen 525 Schiffe (ein- und ausgelaufene) mit 77033 Tonnen, zumeist unter griechischer und englischer Flagge. Die regelmäßig im Hafen von Zante verkehrenden Griechischen Postdampfer und die Oesterreichischen Lloydampfer, die auch hier anhalten, sind dabei nicht mitgerechnet.

In der Industrie ist kein Fortschritt bemerkbar; die Einwohner lieben mehr das Vergnügen, als die Arbeit. Manche Umstände lassen auf allmähliche Verarmung schließen.

Was das Geldwesen betrifft, so circulirt auf Zante das Papiergeld der Griechischen und Ionischen Bank, welches nur in schlechte Silbermünzen convertirbar ist. Deßhalb stehen die Wechselcurse sehr hoch; Gold hat ein Agio von 3—4% (1874).

Die Zölle sind hoch und neuerdings noch erhöht worden; Korinthen und Olivenöl bezahlen auf den Ionischen Inseln einen Ausgangszoll von etwa 22% des Werthes.

VII. Cerigo (ehedem Rytthera) mit 5 □ Meilen und 10637 Einw., gehört in politischer Hinsicht jetzt zur Nomarchie Lakonien, da es vor der Südspitze von Lakonien liegt und von derselben nur durch den Cerivi-Canal getrennt ist. An der Südküste der Insel liegt der Hauptort Papsali oder Cerigo mit 1393 Einw. und einem Hafen. Der beste Ankerplatz der Insel ist San Nikolo an der Ostküste. Der Boden ist felsig, gut bewässert und stellenweise auch recht fruchtbar, die Cultur desselben aber gering. Exportirt werden hauptsächlich Del, Korinthen und hochgeschätzter Honig.

Die kleinen Inseln Pori und Cerigotto liegen halbwegs zwischen Cerigo und Candia. Nur Cerigotto ist bewohnt und dient oft als Erfrischungsstation für die nach den levantinischen Gewässern verkehrenden Schiffe.

# Die europäische Türkei.

## U e b e r s i c h t.

Das Osmanische Reich besteht aus europäischen, asiatischen und afrikanischen Bestandtheilen. Da die asiatischen und afrikanischen Theile schon im zweiten Bande der Geographie des Welt Handels von R. Andree eingehende Behandlung gefunden haben, werden dieselben in Folgendem nur der Uebersicht halber noch angegeben.

### Bestandtheile des Osmanischen Reiches:

1. In Europa:	Quadratmeilen.	Einwohner.
Unmittelbares Gebiet } . . . . .	6989	10.515000
Mittelbares Gebiet } . . . . .		
Rumänien . . . . .	2197	4.200000
Serbien . . . . .	791	1.320000
Montenegro . . . . .	80	120000

(Diese mittelbaren Länder werden, da sie factisch nur in einem sehr losen Zusammenhang mit dem Osmanischen Reich stehen, selbständig behandelt.)

2. In Asien:	Quadratmeilen.	Einwohner.
Kleinasien . . . . .	9781	10.909000
Cypern . . . . .	173	
Armenien und Kurdistan . . . . .	5693	1.906000
Syrien . . . . .	6873	2.750000
Arabien . . . . .	9112	900000

Emirat von Kaschggar, Turkand und Schitshchar (Schutzstaat).

3. In Afrika:	Quadratmeilen.	Einwohner.
Tripolis (unmittelbares Gebiet) . . . . .	16200	750000
Aegypten (tributpflichtig) . . . . .	31000	8.000000
Tunis (Schutzstaat) . . . . .	2150	1.200000

### Lage, Grenzen.

Betrachtet man Rumänien, Serbien und Montenegro als selbständige Staaten, was sie thatsächlich sind, so grenzt die europäische Türkei im Norden an Oesterreich-Ungarn, Serbien und Rumänien, im Westen an Oesterreich-Ungarn, Montenegro und das Adriatische und Ionische Meer, im Süden an Griechenland, im Südosten an das Aegeische Meer, die Dardanellen, das Marmara-Meer und den Bosphorus, im Osten an das schwarze Meer. Ihr großes Gebiet ist mit breiter Basis an die Donautieflande des europäischen Continents angefügt und verzüngt sich nach Süden zu sehr bedeutend, indem es dabei mit aller Entschiedenheit eine Annäherung an Kleinasien anzustreben scheint. Für den Weltverkehr ist die Lage ungemein günstig. Das Adriatische, Aegeische und Marmara-Meer, von alten Culturländern umlagert, ohne große trennende Entfernungen, sind Umgebungen wie sie kaum besser gedacht werden

können; dazu an der Nordgrenze eine der größten europäischen Flußstraßen. Wenn bei dieser ausgezeichneten Weltlage, welche die ausgesprochenste Mission zur Vermittlung des Occidents mit dem Orient verleiht, sich trotzdem Wirthschaftsverhältnisse entwickeln konnten, wie sie die Türkei zeigt, möchte man fast auf den Glauben an eine Einwirkung der Länder auf die Völker verzichten. Die Osmanen saßen lange genug auf der Balkanhalbinsel, um die Bedeutung dieser Heimat zu begreifen.

### Eintheilung.

Die Europäische Türkei (Unmittelbares Gebiet) wird eingetheilt in:

1. Polizeibezirk Constantinopel. Dieser enthält am Europäischen Ufer 46 □ Meilen und . . . . .	685000	Einw.
2. Vilajet Bosnien . . . . .	616229	"
3. " Monastir . . . . .	908798	"
4. " Janina . . . . .	718350	"
5. " Saloniki . . . . .	248985	"
6. " Adrianopel . . . . .	686735	"
7. " Donau . . . . .	1.171706	"

### Bevölkerung.

Die Gesamtsumme aller männlichen Einwohner beträgt 4.295803, davon 1.862447 Muhamedaner und 2.433356 Andersgläubige, meist Christen.

Die Vertheilung der Bevölkerung nach Nationalitäten stellt sich (Männer und Frauen) wie folgt:

Deutsche . . . . .	3000	Polen . . . . .	5000
Engelsachsen . . . . .	1000	Serben, Croaten, Slowenen . . . . .	1.800000
Franzosen . . . . .	2000	Bulgarische Slaven . . . . .	4.000000
Italiener . . . . .	5000	Juden . . . . .	110000
Daco-Romani-Walachen . . . . .	400000	Armenier und Zigeuner . . . . .	350000
Griechen . . . . .	1.000000	Türken, Tartaren, Mongolen und eingewanderte Tscherkesen } . . . . .	1.510000
Albanesen . . . . .	1.400000		
Russen und Ruthenen . . . . .	12000		

Die islamitische Bevölkerung verhält sich im Ganzen zur christlichen wie 43 : 57; letztere dominirt räumlich in  $\frac{2}{3}$  der Türkei.

Obige Zahlen werden indessen mit allem Vorbehalt gegeben. Denn in der Türkei finden weder geordnete Volkszählungen, noch sonstige statistische Arbeiten statt, so daß die angegebene Gruppierung der Bevölkerung auf bloßen Annahmen beruhen kann. Hinsichtlich der einzelnen genannten Völkerschaften wäre zu bemerken:

Die Türken oder Osmanen befinden sich jedenfalls, mag nun die obige oder eine andere Schätzung richtig sein, in einer bedenklichen Minorität. Nirgends bilden sie eine eigentlich bodenständige Bevölkerung, sondern sind als herrschender Stamm zerstreut unter den übrigen Völkerschaften. Wenn man den Griechen gegenüber oft die guten Eigenschaften der Osmanen, ihre Ruhe, Würde, Biederkeit und Heldemuth, edle Verachtung aller kleinlichen Kräfte, rühmt, so muß man andrerseits doch zugestehen, daß diese Tugenden dem, welcher herrscht, nicht schwer zu sein pflegen, und daß sie reichlich aufgewogen werden durch die specifisch türkischen Untugenden des dünnhastesten Hochmuths,

geistiger und körperlicher Trägheit und bestialischer Wildheit, wenn diese durch Fanatisirung gewedt wird.

Die Slaven, welche die Türkei bewohnen, sind der großen Mehrzahl nach entweder Bulgaren oder Serbische Slaven. Die Bulgaren sind ein sehr fleißiges, geduldiges und gutmüthiges Volk, ohne politisches Talent, aber als breite und fügsame Basis eines Staatswesens gewiß vorzüglich, die Serben (wozu auch die Croaten und Slovenen der Türkei gerechnet werden können) sind aufgeweckter, aber nicht so fleißig.

Die Albanesen, von den Türken Arnauten, von sich selbst Skiptaren (Bergbewohner) genannt, gegen 1 1/2 Mill. stark, sitzen hauptsächlich in den am Adriatischen Meer gelegenen Provinzen und sind Nachkommen der alten Illyrier, ein tapferer und wilder Volksstamm, meist Hirten und Ackerbauer, städtischer Gesittung fremd.

Rumänen (Dako-Romani-Balachen) und die mit ihnen verwandten Zingaren finden sich in der eigentlichen Türkei (etwa 400000) meistens zerstreut an der unteren Donau, auch in Thessalien, Epirus u. s. f. Sie sind Nachkömmlinge der alten Dacier.

Die Griechen, welche in der Türkei etwa 1 Mill. Seelen zählen, bilden daselbst das commercielle Element der Bevölkerung.

Die Juden, Armenier, Zigeuner zc. bilden nur kleinere, zerstreute Völkertheilchen; ebenso die verschiedenen Westeuropäer, in der Türkei schlechtweg Franken genannt. Die gesammten Christen und Juden, welche in der Türkei leben, werden im Gegensatz zu den rechtgläubigen Osmanli Rajah's genannt.

### R ü s t e n g e s t a l t u n g .

Mit breiter Nordgränze am eigentlichen Continent von Europa angewachsen streckt sich die Balkanhalbinsel, mehr und mehr sich verjüngend, nach Süden zwischen das Adriatische, das Schwarze und das Aegeische Meer. Am Adriatischen Meere ist durch das langgestreckte Dalmatien die Grenze des Osmanischen Reiches zu ihrem größten Theile landeinwärts gedrängt auf die sterilen Höhen der Dinarischen Alpen. Sie erreicht das Meer erst südlich von Cattaro. Da tieft sich ins Türkische Gebiet zuerst der flache Busen des Drin ein. Südöstlich von ihm springt Cap Rodoni ins Adriatische Meer vor. Von hier ab verfolgt die Küste, mit flachen Buchten versehen, eine südliche Richtung bis zum Cap Linguetta, ist dabei flach und sumpfig. Bis hierher reicht das Adriatische Meer; nun folgt südlicher, durch die Straße von Otranto von jenem getrennt, das Ionische. Die Ionische Küste der Türkei verläuft wieder gegen Südosten bis zum Cap Strofos; sie wird namentlich in der Nähe dieses Caps von grauenhaften waldlosen und menschenleeren Felswänden gebildet. Der tief einschneidende Busen von Arta, in welchen der nur etwa 1000 Schritt breite, 2 Meilen lange Canal von Prevesa mündet, gehört in seiner Nordhälfte zur Türkei, in seinem südlichen Theile zu Griechenland; er ist seiner Klippen und Bänke wegen den Schiffen gefährlich. Von hier zieht die türkische Gränze quer durch die Halbinsel über das Pindus- und Othrys-Gebirge und erreicht das Aegeische Meer beim weiten Busen von Volo, dgr gegen Osten und Südosten durch eine lange gekrümmte Halb-

insel vom Aegeischen Meere geschieden ist. Von dieser Halbinsel verläuft die Küste geradlinig nach Nordwest und dann, im Golfe von Saloniki, nördlich und endlich nordöstlich nach Saloniki. Sie ist auf dieser Strecke meistens Steilküste, an manchen Stellen zeigt sie Strandstümpfe. Östlich vom Golfe von Saloniki streckt sich, eine höchst merkwürdige Bildung, die Halbinsel Chalkidike, nur durch einen sumfigen niedrigen Isthmus mit dem Continent zusammenhängend, gegen Südosten in's Meer, indem sie sich dabei bald in drei auffallende langgestreckte Halbinseln theilt. Die westlichste derselben ist Kassandra, durch den gleichnamigen Golf von der mittleren Longos (Sithonia) geschieden; die östlichste ist Hagion Oros (Acte) und endet mit einem berühmten Vorgebirge, dem Berg Athos. Zwischen Hagion Oros und Longos ist der Golf von Hagion Oros (Golf von Inbshir) eingetieft. Weiter östlich endlich, zwischen Chalkidiki und der Küste von Kumili öffnet sich der Golf von Orphan (Busen von Contessa). Von seinem innersten Winkel an verläuft die Küste mit mehreren Ein- und Ausbuchtungen, unter welchen die Bucht von Lagos die bedeutendste ist, zuerst in östlicher, dann in südöstlicher Richtung zum Cap Pargo. Östlich von diesem dringt der Golf von Saros (Melas) ins Land ein; er ist an seiner Südseite durch die langgestreckte schmale Halbinsel von Gallipoli von der Dardanellenstraße getrennt. Diese Halbinsel streckt sich der Halbinsel Hagion Oros entgegen und schließt mit ihr und der zwischenliegenden Insel Lemnos zusammen den nördlichen Theil des Aegeischen Meeres ab.

Die Straße der Dardanellen (der alte Hellespont) ist von ihrem südwestlichen Eingange an 6 Meilen lang, bis Gallipoli, wo sie sich zu dem Becken des Marmara-Meers erweitert. Die europäische Küste desselben zeigt flache Buchten. Das Meer ist 32 Meilen lang und entsendet nach Norden die berühmte Meeresstraße des Bosporus (im Orient nach Griechischem Brauche Bosporus genannt). An seinem Südbende dringt eine schmale Meeresbucht, das goldene Horn, über 1 Meile tief ins europäische Ufer ein, die Halbinsel bildend, auf welcher Konstantinopel liegt. Der Bosporus selbst oder die Straße von Konstantinopel ist etwa 4 Meilen lang, an manchen Stellen getrümmt und 500 Schritte bis 1 Stunde breit, mit sehr schönen Uferlandschaften, von zahllosen Fahrzeugen belebt. Die tiefste Einbiegung auf europäischer Seite ist die liebliche Bucht von Bujukdere. Weiter gegen Nordosten werden die Ufer des Bosporus felsiger; eine lebhaftere Meeresströmung kommt aus dem Schwarzen Meere; die Straße wird immer breiter und endlich öffnet sich das Schwarze Meer, an dessen Eingange die sagenreichen Felsklippen der Symplegaden aus der Brandung ragen.

Die hier beginnende Küste des Schwarzen Meeres wendet sich in weitem sanft geschweiftem Bogen 24 Meilen weit bis zum Busen von Burgas, der in seinem Innern noch zwei kleinere Buchten bildet, wendet sich dann nordöstlich zum Cap Emineh, einem Ausläufer des Balkan, hierauf in dem Bogen nordöstlich nach Cap Kaliakra. Nordwärts von da folgt die flache Küste der Dobrudscha mit einer Reihe von Strandlagunen. Die bedeutendsten derselben sind der Blaue See (Simoje Dzero), der Golowiza-See und der große Kasin-See. Die ganze flache Küste der Donaumündungen endlich bildet den letzten Abschnitt der Türkischen Küste am Schwarzen



Meere. Die Westküste des Schwarzen Meeres überhaupt ist ungemein einförmig und arm an Häfen.

### Verticale Bodengliederung.

Die europäische Türkei ist von einer Masse von Gebirgsgruppen durchzogen, welche keine einzelne alle übrigen beherrschende Gestalt aufweisen.

Im Nordwesten der Balkanhalbinsel schließen sich an die Julischen Alpen Oesterreichs die Dinarischen Alpen an und bilden die sterilen Berglande Dalmatiens, der Herzegowina und Montenegro's, eine waldlose Wüstenei von Kalkfelsen mit wenigen fruchtbaren Thälern. Westliche Seitenarme verzweigen sich durch Bosnien und machen auch dieses zu einem vollständigen Bergland.

In den Bergen Bosniens und der Herzegowina sind die wichtigsten Gebirgspässe: Der Paß von Seniza (von Bosna Serai zur Oesterreichisch-Ungarischen Gränze; der Weg führt größtentheils im Thale der Bosna), der Paß südwestlich von Bosna Serai über die Dinarischen Alpen nach dem Thal der Narenta, nach Mostar und dem Adriatischen Meere; sodann die Pässe auf dem südöstlichen Strazenzuge nach Prizrend und Pristina.

Südöstlich schließt sich an die Dinarischen Alpen das Scharbagh-Gebirge, bis zu 8000 Fuß ansteigend. An ihn schließt sich ostwärts ziehend eine waldige Plateaulandschaft von 3—4000 Fuß Höhe unter dem Namen Argentaro-Gebirge, Egriso-Dagh, Kurbetska-Planina zc. und bildet einen wichtigen Gebirgsknoten in dem über 9000 Fuß hohen Kilo-Dagh, von welchem die Wasser theils zum Donautieflande (Morawa), theils zum Adriatischen Meere (der weiße und schwarze Drin), theils zum Aegeischen Meere (Mariza zc.) abfließen.

Ueber den Schar-Dagh führt ein wichtiger Paß von Prizrend am Robiliza-Berge vorüber südöstlich nach Skopia. Ein anderer, ebenfalls sehr wichtiger Paß führt zwischen dem Schar-Dagh und dem Kara-Dagh von Pristina nach Skopia. Ueber einen nördlichen Ausläufer des Kilo-Dagh läuft der Strazenzug von Skopia nach Philippopol.

Ein Hochland verbindet den Kilo-Dagh mit dem ausgedehnten System des Balkan-Gebirgs, welches im Westen auch an die Ausläufer der Dinarischen Alpen Anschluß durch das Serbische Bergland findet. Der Balkan hat flache rundliche Gipfel bis 5000 Fuß Höhe, theilt sich gegen Osten zu in Parallelfetten, fällt gegen das Donautiefland allmählig, nach Süden zu steil ab. Nach Südosten sendet er, der Küste des Schwarzen Meeres entlang den Strandjea-Dagh (Strandjscha-Gebirge), der in einem Hügellande am Bosporus ausläuft.

Unter den Balkanpässen sind die wichtigsten jener von Gabrowo (Bulgarien) nach Resanlyk (Thracien); der von Schumla (Bulgarien) nach Karnabad (Thracien) und von Prawady in gleicher Richtung wie die vorigen nach Aidos; endlich von Warna in südlicher Richtung nach Burgas.

Vom Kilo-Dagh nach Südosten zieht ein mächtiger Bergzug unter dem Namen Rhodope-Gebirg oder Despoto-Dagh, im Norden und Osten vom Thale der Mariza abgeschlossen, ohne namhafte Paßübergänge.

An den Schardagh schließen sich endlich nach Süden zu als Wasserscheide zwischen dem Adriatischen und Ionischen Meere einerseits, dem Aegeischen

Meere andererseits die breite Gebirgsmasse des Bora-Dagh als Hochplateau, von einzelnen Bergzügen überragt und der Gebirgsknoten von Mezzovo, von welchem westwärts die unzugänglichen Gebirge von Epirus als regelloses Gewirr von wilden Bergen, ostwärts der Thessalische Olymp (Voluzza-Gebirg), nach Süden der Pindus zur Gränze Griechenlands ausgehen.

In den Gebirgen südlich vom Schar-Dagh führen die wichtigsten Paßübergänge von Othrida nach Monastir; von Skopia über Kostowo nach Divra; sodann über den Pindus von Mezzovo nach Tirkhala, sowie von Mezzovo nordwestwärts in's Thal der Wojuza; aus Thessalien nach Macedonien der Paß von Palatmina u. a.

### Bewässerung.

Bei dem peninsularen Charakter der Balkanländer war die Entwicklung großer Stromsysteme nicht leicht möglich ohne besonders günstige Gebirgsgealtung, diese aber fehlte.

Hauptfluß der europäischen Türkei ist die Donau. Aber auch sie bildet bloß einen Gränzstrom. Die Donau erreicht Türkisches Gebiet oberhalb Widdin an der Mündung des Timof (wenn man Serbien, dessen Gränze sie bei Belgrad erreicht, nicht als Türkisches Gebiet betrachtet), sie bildet von da ab die Gränze zwischen der Türkei und Rumänien und ist schon ein Strom des Tieflandes geworden. Das nördliche Ufer ist ganz flach, das südliche, Bulgarische, meist von Steilwänden gesäumt. Häufig aber sind beide Ufer sehr öde und düster; das Bett des Flusses vertheilt sich ungemein in zahllose todte Arme, Seen und Sümpfe. Dabei erreicht der Fluß bei Kustschuk eine Breite von 1300, bei Silistria eine solche von 2600, an anderen Stellen sogar von 3500 Meter. Von Orsova ab strömt er zuerst in Windungen auf eine Länge von 103 Kilom. südöstlich, indem er auf dieser Strecke den Türkisch-Serbischen Gränzfluß Timof empfängt; dann wendet er sich nach Ostwärts und empfängt auf dieser 200 Kilom. langen Strecke von Süden her die Nebenflüsse Isker und Osma, von Norden den Schyl und die Aluta. Von Siskowa ab wendet er sich nach Ostnordost bis Tschernawoda, nimmt von links den Ardjisch, von rechts den Lom und Taban auf. Bei Tschernawoda ist die Donau nur etwa 60 Kilom. vom schwarzen Meere entfernt, wird aber durch die niedrige Plateaulandschaft der Dobrudscha, die sich ihr entgegendrängt, genöthigt, einen großen Umweg nach Norden zu machen. Auf dieser Strecke hat sie im Osten die Bergplatte der Dobrudscha; am westlichen Ufer breiten sich Sümpfe und Nebenarme immer weiter aus. Dieser nördliche Lauf reicht 140 Kilom. weit bis Galaz, wobei der Strom noch von Westen her die Talomiza und den Sereth aufnimmt. Von Braila ab wird das rechte Ufer sumpfig; bei Galaz wendet sich dann der Strom plötzlich nach Osten und empfängt noch als größeren Nebenfluß den Pruth von Norden her. Das rechte Ufer ist fortan sumpfig; an das linke stoßen große Seebeden. Unterhalb Tultscha beginnt das ausgedehnte Delta der Donau, ein großartiger Sumpf von 2600 □ Kilom. Fläche, von hohem Schilf bewachsen, mit zahllosen Flußarmen, Tümpeln und Seen. An der Küste erreicht dieses Delta eine Breite von 96 Kilom. Man unterscheidet drei Hauptmündungsarme. Am weitesten nördlich fließt die Rilia-Donau, zugleich Gränze zwischen der

Türkei und Rumänien; sie erweitert sich ein paarmal zu Seebecken und mündet vielarmig zwischen Sandinseln, wobei sie nur etwa 2 Meter Tiefe und im Meer eine noch leichtere Untiefe vorgelagert hat. Der mittlere Hauptarm ist die bekannte Sulina-Mündung, über 80 Kilom. lang, 100—130 Meter breit und  $6\frac{1}{2}$ —19 Meter tief. An ihrem Ausgange ins Meer liegt auf Pfählen das Städtchen Sulina. Die ganze Umgebung dieser Mündung ist ein Schilfmeer; Holz und Schilfbänke, alte Schiffstrümmern gefährden die Passage; überdies ist die Schifffahrt gewöhnlich im Dezember, Januar und Februar wegen des Eises, das durch den strengen Winter hier gebildet wird, gehemmt. Der südlichste Hauptarm ist der St. Georgs-Arm oder die Mündung von Kedrille, 90 Kilom. lang, 130—390 Meter breit und etwa 10 Meter tief; aber durch eine Barre mit nur  $1\frac{1}{2}$  Meter Wasserhöhe vom Meere abgesperrt. Vom Georgs-Arm zweigt noch nach Südosten die Portiklaja nach dem Kasin-See ab. Dieser hat gegen 3 Meter Tiefe und ist durch einen langen durchbrochenen Landstreifen vom Meere geschieden. Der nördliche Theil des Deltas heißt Insel Peti, der südliche Insel Moische, ein kleinerer westlicher Theil Insel Ischatal. Von allen Mündungsarmen ist für die Schifffahrt nur die Sulina brauchbar und selbst diese erfordert stete Sorgfalt. Bis in die neuere Zeit geschah nichts für die Verbesserungen der Donaumündungen. Dieselben waren bis 1812 ganz im Besitze der Türkei; in den Jahren 1812, 1826 und 1829 drang Rußland allmählig bis zum Georgs-Arm vor, leistete aber nicht allein nichts für die Verbesserung, sondern führte sogar eine lästige Ueberwachung des Verkehrs ein. Die Befreiung der Donauschifffahrt, ein lebhaftes Bedürfniß des Oesterreichischen Verkehrs, wurde durch den Pariser Frieden vom 30. März 1856 ermöglicht. Die Donaumündungen wurden unter völkerrechtlichen Schutz gestellt und den Schiffen aller Nationen zugänglich gemacht; Correctionsarbeiten und andere verkehrsbefördernde Einrichtungen und Anstalten wurden beschlossen. Zu deren Verwirklichung sind zwei Commissionen gebildet worden: eine europäische Donauschifffahrtscommission aus Delegirten der europäischen Großstaaten bestehend, welche für Schiffbarkeit und Freiheit der Donaumündungen Sorge tragen soll und eine permanente Commission der Donaufestaaten, aus Abgeordneten dieser Staaten bestehend, zur Herstellung der Schifffahrts- und Strompolizei. Diese Commission verfaßte die Donauschifffahrtsacte vom 9. Januar 1858, durch welche die Freiheit der Donauschifffahrt für Personen- und Güterverkehr als Princip ausgesprochen, alle ausschließlichen Zwangsrechte und Schifffahrtsprivilegien aufgehoben werden. Nur die eigentliche Flußschifffahrt ist den Uferstaaten vorbehalten. Auf Anregung der europäischen Donauschifffahrtscommission dagegen sind an der Sulina-Mündung eine Reihe von Verbesserungen entstanden: Dämme, Corrections- und Baggerarbeiten, Leuchttürme, Bohlen, Einrichtung eines Marinehospitals und eines geordneten Rettungsdienstes.

Die wichtigsten Nebenflüsse der Donau auf Türkischem Gebiete sind:

Die Save oder Sau bildet im Norden des Reiches eine Strecke weit die Gränze gegen Oesterreich-Ungarn, verfolgt einen gewundenen Lauf von Westen nach Osten, ist schiffbar (von österreichischen Dampfschiffen bis Sissel aufwärts befahren) und nimmt die Zuflüsse Unna, Verbas, Bosna.

Drina (Gränzfluß gegen Serbien), sämmtlich nur wenig zur Schifffahrt geeignet, auf.

Kolubara und Morawa sind Nebenflüsse aus Serbien (s. d.).

Der Timok erscheint theilweise als Gränzfluß zwischen Serbien und Bulgarien.

Der große und kleine Isker ist der Hauptfluß von Bulgarien.

Der Wid, vom Balkan herabkommend.

Die Osma, ebenfalls vom Balkan kommend, mündet bei Nikopoli.

Die Tantra mündet bei Sifowa.

Der Lom (Vereinigung des schwarzen und weißen Lom), mündet bei Ruffschut.

Der Taban, vom kleinen Balkan kommend. Von anderen wichtigeren Flüssen sind noch zu nennen:

Die Narenta, der bedeutendste Fluß der Herzegowina, geht nach Dalmatien über und mündet ins Adriatische Meer. Sie behauptet fast durchaus den Charakter eines Bergstromes.

Drino, Schumbi, Lum (Veratino) und Wojuza, ebenfalls ins Adriatische Meer mündend, sind commercieell ganz bedeutungslos.

Der Kalama, Arta, Mavropotamos und Aspropotamos, ins Ionische Meer mündend, sind ebenfalls commercieell ohne Werth.

Die Salambria, (Türkisch Kösten), kommt von Mezzovo, fließt nach Nordosten durch Thessalien in den Golf von Saloniki und ist schiffbar.

Die Bistriça (Türkisch Indsche Karasu) entspringt auf dem Gramos-Gebirge und fließt durch Macedonien nach dem Golf von Saloniki.

Der Bardar, der bedeutendste Fluß in Macedonien, entspringt auf dem Schar-Dagh, ist 36 Meilen lang und ergießt sich in den Golf von Saloniki; schiffbar.

Der Strymon (Türkisch Karasu), östlich vom vorigen, durch seine Ueberschwemmungen großer Landstrecken bekannt, durchfließt den See Lakinos und mündet in die Bai von Orphano.

Der Karasu (Mesta), Zusammenfluß der Beliza und des Dschokorut.

Die Mariza, 52 Kilom. lang, ist der ansehnlichste unter den ganz Türkischen Flüssen. Sie entspringt bei Banja, fließt zuerst ost-südöstlich, wendet sich dann nach Süden und mündet in das Aegeische Meer (Busen von Enos). Sie ist schiffbar und empfängt neben anderen Nebenflüssen, die ebenfalls schiffbare Arda.

Ins schwarze Meer ergießen sich noch der Raglinik und der Kamtschik, beide commercieell nicht bedeutend.

An Binnenseen sind die wichtigsten: Der See von Skutari in Albanien, unweit des Meeres, 4 Meilen lang und  $1\frac{1}{4}$  Meile breit, fischreich; der ebenfalls 4 Meilen lange See von Ohri im mittleren Albanien, an der Gränze Macedoniens; der See von Janina im südlichen und die Seen Plara und Nikowez im nördlichen Albanien; in Thessalien der Karlas-See und in Macedonien der Lakinos-, Kastoria-, Betschik-, Zenidsche- und Pressbau-See; in der Herzegowina der See von Jezero, in Bosnien der Mostarsto-See und in der Dobrudscha der Kasin (Kasfein), durch welchen ein schmaler Arm der Donau läuft.

## Klima.

Das Klima ist im Allgemeinen sehr günstig, obgleich wegen der verschiedenen Höhenlagen ungleichförmig und etwas kälter, als in Italien. In den Donauländern namentlich sind die Winter streng, wahrhaft Griechisch dagegen das Klima der Thäler in Thessalien und Macedonien. Das schwarze und das Marmara-Meer gefrieren manchmal stellenweise zu, der Binnenseen von Konstantinopel sogar jedes Jahr. Erdbeben sind häufig.

## Bodencultur.

Der Bodenbau wird in ganz primitiver Weise betrieben. Die Türkischen, Albanesischen und Serbischen Theile der Bevölkerung lassen stets den größten Theil ihres Bodens brach liegen, die reichsten Fluren unbenutzt und bauen auf dem wirklich bearbeiteten Theile ihrer Ländereien stets nur das, was der dringendste Bedarf erheischt. Die Bulgaren dagegen sind überaus fleißige Landwirthe, welche namentlich durch die sorgfältigste Bewässerung des Bodens denselben allenthalben fruchtbar zu machen suchen. Da indessen die Bulgaren nur einen Theil der Türkei bewohnen und ihr Fleiß durch die unsinnige Steuerwirthschaft der Türken schlecht belohnt wird, kann er dem Ganzen nicht aufhelfen. Selbst die üppige Freigebigkeit, mit welcher die Natur ihren Pflanzensegens über die Halbinsel auszustreuen bestrebt ist, muß durch eine Wirthschaftsweise, wie sie den Türken eigenthümlich ist, illusorisch gemacht werden.

Die dem Ackerbau gewidmeten Ländereien bleiben meistens zwei Jahre brach liegen, werden kaum gedüngt und bringen doch vorzügliche Ernten. Ein Maiskorn bringt die dreihundertfache, ein Weizenkorn die fünfzehnfache Frucht. Der Mais wird in den Donauländern angebaut und bietet der dortigen Bevölkerung das Hauptnahrungsmittel; noch ergiebiger aber ist die Maisproduction in Macedonien und Thessalien. Weizen wird in Bulgarien, Rumelien, Macedonien und Thessalien gebaut. Neben Weizen und Mais sind Roggen und Gerste noch stark cultivirt, Hafer weniger. Trotz des eigentlich nur in Bulgarien fleißig betriebenen, sonst arg vernachlässigten Getreidebaues exportirt die Türkei Getreide und könnte wohl noch zehnmal mehr exportiren. Die wichtigsten Exportplätze für Getreide sind: in der Bulgarei Sifow, Widdin, Kom-Palanka, Rahova, Nikopoli, Kustschuk, Warna und Baltschik; in Rumelien Burgas; in Macedonien Saloniki; in Thessalien Bolo; in Albanien Janina, Albassan, Skutari, Durazzo, Drlona. Das meiste Getreide, welches die Türkei exportirt, geht nach England; einiges auch nach Triest und Venedig.

Von anderen Ackerfrüchten werden hauptsächlich Hülsenfrüchte, namentlich Bohnen gebaut, die Kartoffeln sind wenig bekannt und finden noch am meisten Verbreitung in Bosnien. An Gartenpflanzen und Gemüsen finden sich Zwiebeln, Knoblauch, Gurken, sehr viel Melonen, Kürbisse, Kohl, Kunkelrüben, spanischer Pfeffer u. a.

Der Weinbau ist durch die ganze Türkei verbreitet; man widmet ihm aber wenig Sorgfalt, so daß der gewonnene Wein nur von mäßiger Qualität ist. Bei besserer Pflege müßten die Türkischen Weine den edelsten südeuropäischen Sorten gleichkommen können. Sehr gute Weine sind jetzt schon

die von Widdin, Nikopoli, Sifotow und Barna; die Weine Bosniens und der Herzegowina sind zwar nicht so süß, als die Griechischen, aber haltbarer und reicher an Geist. In der südlichen Türkei werden viel Trauben zu Rosinen getrocknet.

Von Oelpflanzen werden der Delbaum und der Sesam kultivirt. Der Delbaum wächst an den Küsten des Adriatischen und des Aegeischen Meeres; ein Theil der Oliven wird verzehrt, ein anderer zu Del verarbeitet; meistens kommen erträgliche Ernten nur alle zwei Jahre. Bedeutende Massen Del exportirt namentlich Thessalien (über Volo) nach Triest und Frankreich; auch Epirus und Randia.

Sesam wird in den Ebenen von Thracien und Macedonien, auch in Thessalien und Epirus gebaut und theilweise über Saloniki und Seres exportirt.

Obst und Südfrüchte gedeihen sehr gut. Von Obst bilden namentlich gedörrte Pflaumen einen bedeutenden Ausfuhrartikel; aber auch alle anderen Obstarten kommen vor; Haselnüsse, welche in Obermösien in ganzen Waldungen vorkommen, sind ebenfalls Handelsartikel. Südfrüchte finden sich zu meist in Thessalien und dem südlichen Albanien.

An Gespinnstpflanzen bildet die Baumwolle (aus Randia, Macedonien und Thessalien) einen unbedeutenden Ausfuhrartikel; auch Hanf undlein werden gebaut.

Der Türkische Tabak erfreut sich eines vorzüglichen Rufes und wird in Massen angebaut, namentlich in den Thessalischen Ebenen. Neben dem starken inländischen Consum findet ansehnlicher Export statt nach den Griechischen Inseln, nach Frankreich und Italien. Man schätzt die Jahresproduktion von Macedonien auf 8, von Thessalien auf 5 Mill. Pfund.

Erwähnenswerth sind endlich noch die Cultur des Mohns, jene des Krapp und, als Spezialität der Türkei, auch die der Rosen (zur Bereitung von Essenzen).

Die Benützung der Wälder ist eine ganz ungerregelte. Einzelne Landesheile haben noch ausgedehnte wilde und unbenützte Waldungen, andere leiden an Holzmangel. Großartige Wälder finden sich namentlich noch in Bosnien, Bulgarien, auf dem Olymp u. s. f. Ueberall fehlt es an den einfachsten Verkehrswegen zur Ausnützung der Wälder; in manchen Gegenden haben die Hirten durch Abbrennen in muthwilligster Weise schöne Bestände ruiniert und sogar die Bäche zum Austrocknen gebracht. Von forstlichen Nebenproducten sind Eicheln und Galläpfel namhafte Handelsartikel.

### Viehzucht.

Vieh bildet die Hauptnahrungsquelle der Türkischen Landbevölkerung, welche stellenweise noch ganz nomadischen Charakter hat. Die Pferde der Türkei sind von vortrefflicher Race, die freilich der arabischen doch nachsteht. Wegen des Mangels fahrbarer Straßen wird das Pferd fast nur als Saum- und Reitthiere benützt. In den südlicheren Theilen finden sich auch Esel und Maulthiere von vorzüglicher Brauchbarkeit. Die Rindviehzucht wird bei dem großen Reichthum des Landes an Weidelandschaften mit Vortheil betrieben; für schwere Fuhrn auf den schlechten Wegen werden die sehr kräftigen, genügsamen und dauerhaften Büffel mit Vortheil verwendet. Die Schaaf-



zucht ist weit verbreitet und wichtig, namentlich für die Albanesen, welche fast nur von ihren Schafen leben. Die jährliche Wollausfuhr (nach Frankreich z.) beträgt 4—5000 Centner.

Ziegen finden sich in den eigentlichen Gebirgsgegenden mehr, als Schafe, Schweine vorzüglich in Bosnien. Von kleineren nuzbaren Thieren sind Bienen und Seidenwürmer wichtig; letztere ermöglichen eine ansehnliche Seidenausfuhr: namentlich ist das Product von Sogora, Larissa und Aja geschätzt.

Jagdbare Thiere sind reichlich vorhanden, insbesondere Geflügel; die Fischerei dagegen ist vernachlässigt, besonders erwähnenswerth nur das Sammeln von Badeschwämmen an den Küsten des Aegeischen Meeres. Dieselben werden in Smyrna, Rhodus und Neapel verkauft.

### Bergbau.

Der Bergbau liegt ganz darnieder, obschon es keineswegs an nuzbaren Fossilien mangelt. Kohlenlager werden in den Vilajets der Donau und Saloniki bearbeitet; reiche Zinkerze in Bosnien werden gar nicht benützt; Bleierze gewinnt man bei Gallipoli, in Thessalien und bei Plowo in Bosnien; die Kupferproduction ist sehr gering; Berg- und Hüttenwerke zur Gewinnung von Roheisen bestehen in den Vilajets Saloniki, Priskend, Donau, in Bosnien und Thessalien. Die Quecksilbererze Bosniens werden nicht ausgebeutet; Gold und Silber finden sich an verschiedenen Plätzen, werden aber, so viel bekannt, nur in den Thälern nördlich von Thalkis und bei Morethissar am Karadagh-Gebirge ausgebeutet. Salz endlich wird aus dem Meere, und zwar hauptsächlich auf Kreta, bei Janina und an den Donau-Mündungen gewonnen. Auf mehreren Inseln wird schöner Marmor gebrochen, auf der Insel Stalimene rothe Siegelerde gewonnen.

### Industrie.

Die Türkische Gewerbsindustrie befindet sich in ganz kindlichen Zuständen. Das Kleingewerbe, welches für den täglichen Bedarf arbeitet, findet sich zwar überall vertreten, arbeitet aber mit den bescheidensten Mitteln.

Eine eigentliche Großindustrie existirt nicht; sie findet keine Unterstützung durch die Regierung, kein hinreichendes Capital, keine geschulten Arbeitskräfte, keine Entwicklung des Credits und kein consumtionslustiges Abzajpublicum. Was an Producten der Großindustrie im Lande gebraucht wird, kommt aus dem übrigen Europa. Die Türkischen Fabriken, welche in vergangenen Zeiten ihre Waaren — kostbare Stoffe — nach dem Abendlande verkaufen konnten, können jetzt der westeuropäischen Concurrenz gegenüber nicht mehr bestehen.

Von einzelnen Industriezweigen sind zu nennen:

Die Lederindustrie ist ein hervorragender Zweig türkischer Gewerbsthätigkeit. Wenn auch die Erzeugung von Sohlenleder und Saffian nicht mehr so bedeutend ist wie ehemals, so werden doch noch ansehnliche Quantitäten des durch seine dauerhafte schöne Farbe berühmten Türkischen Saffians aus Ziegenfellen verfertigt und während Schuhwaaren einen wichtigen Artikel des inneren Handels bilden, sind die Türkischen Sattlerwaaren auch heute noch hochgeschätzt.

Die Wollindustrie konnte wegen des massenhaften einheimischen Rohstoffes zu einiger Blüthe gelangen. In Rumelien namentlich wird sehr dauerhaftes Tuch fabrizirt; eine Spezialität der Türkischen Tuchindustrie ist insbesondere der Abba, ein sehr grobes graues oder braunes Fabrikat, in der ganzen Türkei sehr geschätzt, vorzüglich in der Gegend von Saloniki fabrizirt. Die Teppichfabrikation liefert auch jetzt noch vorzügliche in weitesten Kreisen geschätzte Produkte, hauptsächlich in Saloniki, Scharfoi und Berkeredscha. Eine große Aktienfabrik für Fez mit mustergültiger Leistung arbeitet zu Konstantinopel. Das Stricken wollener Strümpfe, welche in großen Mengen nach Kleinasien exportirt werden, bildet einen sehr ausgedehnten Zweig häuslicher Nebenbeschäftigung, und findet in der Nähe von Saloniki sogar ein eigener Jahrmart für diese Strümpfe statt.

Die Baumwollindustrie ist überall verbreitet, wo das Rohprodukt zu haben ist. Die kurzfaserige Türkische Baumwolle liefert kein feines Garn, daher auch die Gewebe nicht von besonderer Qualität. Baumwolltücher werden auch bedruckt und sind geschätzt; ebenso die halbkleinen weichen und feinen Badetücher (Mahrama) von Karabaria.

Die Leinenindustrie ist gering, hauptsächlich von Griechen betrieben.

Wichtiger sind die Hanfwaaren der Türkei, und zwar sowohl Hanfleinwand, als auch Seilerwaaren, letztere insbesondere aus einer großen Staatsfabrik zu Konstantinopel.

Die Seidenindustrie nimmt zu Konstantinopel und Saloniki eine recht achtbare Stellung ein. Im Gebiete der Seidenspinneret hat man die piemontesische Art des Spinnens eingeführt, und sind darin einige von Westeuropäern betriebene Etablissements besonders thätig. Hausgespinnst wird zu außerordentlich weichen Badetüchern (Paschmetal) verwendet.

Eine Spezialität der Türkischen Industrie war stets die Färberei. Die Färbereien von Larissa, Ambelakia, Janina, Saloniki und Konstantinopel sind die berühmtesten. Die Türkischen Farben der Gewebe zeichnen sich durch Dauerhaftigkeit und Lebhaftigkeit aus. In neuerer Zeit wird über den Verfall dieser Industrie geklagt.

Die Eisen- und Stahlindustrie fabrizirt berühmte damascirte Hieb- und Stößwaffen; ihre übrigen Leistungen sind unbedeutend. Zu Hufeisen und Nägeln wird vielfach Englisch-Eisen verarbeitet. Um nicht so sehr auf den Bezug von Englischem, Russischem und Oesterreichischem Eisen angewiesen zu sein, ließ die Regierung durch einen Englischen Ingenieur bei Konstantinopel eines der großartigsten europäischen Eisenwerke errichten. Außerdem bestehen Fabriken für Metallknöpfe, für Kanonengießerei und Gewehre (zu Dolmabaktsche); Ausrüstungsgegenstände für Schiffe zc. liefert das Arsenal zu Konstantinopel; Drahtarbeiten werden am Pindus gemacht.

Die Kupferschmieden stehen auf einer verhältnismäßig hohen Stufe und scheuen ausländische Konkurrenz nicht.

Schmucksachen werden zwar viel vom Auslande bezogen, aber auch in vorzüglicher Qualität in der Münzanstalt zu Konstantinopel gefertigt. Auch die Erzeugnisse aus Gold- und Silberdraht sind geschätzt.

Ebenfalls eine Spezialität der Türkischen Industrie ist die Bereitung von Essenzen, berühmt besonders das Rosenöl (Thracien).

Die Thon- und Glasindustrie ist mit wenigen Ausnahmen (Pfeifenköpfe) unbedeutend, und müssen die bezüglichen Produkte eingeführt werden.

### Handel.

Die Größe des Osmanischen Reiches, seine Einwohnerzahl und seine überaus günstige Lage veranlassen einen immerhin bedeutenden Handel, der freilich den von der Natur gegebenen commerciellen Grundlagen noch lange nicht entspricht.

Was den inneren Handel betrifft, so sind Nachrichten über denselben schwer zu erhalten. Das bedeutendste Hinderniß seiner Entwicklung sind die schlechten Straßen der inneren Türkei. Gefördert wird der Binnenhandel sehr durch die an mehreren Orten stattfindenden Messen und Märkte, unter welchen namentlich der Markt von Usundschoa (23. Sept. bis 2. Okt.) wichtig ist. Dieser Markt, welcher aus allen Theilen des osmanischen Reiches Händler und Waaren anzieht, ist zugleich von internationaler Bedeutung, denn Oesterreich und Deutschland, England und Rußland sind ebenfalls durch Waaren auf ihm vertreten. Der Werth der hier in einem Jahre zu Markt gebrachten Waaren stellte sich in einzelnen Jahren schon auf 21 Mill. Piafter, bei einem Verkauf von über 15 Millionen. Andere lebhafte Märkte sind zu Nevrocope und Marassia in Thracien, zu Seres in Macedonien, Kumi und Fersala in Thessalien, Scharkoi, Karusa und Giuma in Bulgarien.

Bezüglich des internationalen Handels sind die wichtigsten Länder, mit welchen die Türkei Handel treibt: England, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Rußland, Aegypten, die Niederlande, Griechenland, Italien, Belgien, die Vereinigten Staaten.

England sendet hauptsächlich Colonialwaaren, Baumwollwaaren und Eisenwaaren, auch Wollstoffe und Modewaaren, Uhren, Steinkohlen, Farbhölzer und Steingut, und empfängt dafür Getreide, Ziegenhaar und Wolle, Korinthen und Kofinen, Leinsaat und Sesam, Opium, Galläpfel, Tabak, rohe Seide und Schwämme.

Oesterreich-Ungarn und Deutschland bringen Tuch, Leinen- und Baumwollstoffe, Eisen- und Stahlwaaren, Glaswaaren, Bernstein, Drogen und Farben, und erhalten Südfrüchte, Getreide, Krapp, rohe Seide, Galläpfel, Tabak.

Der Handel mit Frankreich hat neuerer Zeit bedeutend abgenommen. Frankreich führt nach der Türkei Kaffee, Zucker, Manufacte verschiedener Art und nimmt dafür Rosenöl, Delfrüchte, Galläpfel, Tabak, rohe Seide, Wolle, Ziegenhaar, Del und Schwämme.

Rußland sendet nach der Türkei Butter und Talg, Kaviar, Theer, Eisen und grobe Eisenwaaren, Seilerwaaren, Getreide und Häute, und empfängt Leinsaat, Del, Baumwolle und Südfrüchte.

Die Niederlande und Belgien importiren nach der Türkei Zucker, Colonialwaaren, Leder, Wollstoffe, Eisen- und Eisenwaaren, Kupfer u., und erhalten dafür Getreide und Leinsaat.

Italien bringt (hauptsächlich aus Genua) nach der Türkei Seidenstoffe, Sammet, Leder und Colonialwaaren, und nimmt dafür Getreide.

Die Vereinigten Staaten schicken Colonialwaaren und Farbhölzer, und nehmen dafür Wolle und Südfrüchte.

Der Handel mit Griechenland ist nicht bedeutend. Die Türkei sendet nach Griechenland Getreide, Wachs, Seide, gefalzene Fische, Vieh, Holz und Seife, und empfängt dafür Del, Wein und Feigen.

Wichtig ist der Persisch-Türkische Handel. Persien schickt Rohseide, Shawls, Tapeten, geflickten Musselin, Perlen, Diamanten u. a.

Der internationale Handel der Türkei liegt meist in den Händen von Ausländern, namentlich von Griechen. Im Handel nach der Levante und im Küstenhandel sind viele Armenier thätig (bezüglich der wichtigen Stellung dieses Volks im Welthandel vergl. R. Andree, Geographie des Welthandels, I. Bd. S. 146). Das Bank- und Wechselgeschäft liegt fast ausschließlich in Händen von Griechen und Armeniern.

Die großen Handelswege, welche die Türkei berühren, resp. durchziehen, sind hauptsächlich die Wasserstraße der unteren Donau mit der zu ihr gehörigen Bahn Czernawoda-Küstendje, sodann die adriatische Küstenlinie, die levantinische Küstenlinie mit den Inseln, den Dardanellen und dem Bosporus, die pontische Küste bis zum Bosporus, endlich die Binnenhandelszüge von Oesterreich durch Bosnien nach Südosten, sowie von Saloniki und Adrianopel landeinwärts nach Norden und Nordwesten.

Für den Schiffahrtsverkehr auf der unteren Donau sorgt hauptsächlich die (Oesterreichische) k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese unterhält Passagierdienst und Schleppdienst von Passau bis Galatz, außer dem Passagierdienst von Galatz nach Odessa. Ein Türkisches Dampfschiff-Unternehmen (Staatsanstalt) befährt mit ein paar Booten das Bulgarische Ufer.

Ruder- und Segelschiffe verkehren zahlreich auf der unteren Donau. Viele derselben kommen von der mittleren Donau, sind von Eichenholz, plump und schwerfällig, an der Theiß, Drau und Save gebaut. Diese Ungarischen Schiffe heißen Hajos. Die Serben und Bulgaren nennen ihre gedekten, mit Mast versehenen Schiffe Berlagen, die offenen Tschams. Diese Schiffe haben 90 bis 3600 Ctr. Tragkraft; stromab führen sie meist Getreide, stromauf Salz. Die Türkischen Salzschiffe wurden früher oft durch Ochsen oder Menschen aufwärts gezogen. Die Bewohner des Bulgarischen Donauufers sind tüchtige Schiffer und besorgen den Transport auch auf dem Walachischen Ufer.

Von Industrieartikeln gehen zur unteren Donau hinab meist Oesterreichische, sofern nicht die Eisenbahnfracht vorgezogen wird. Siebenbürgen sendet namentlich viel Eisenwaaren hinab. — Bezüglich der Betheiligung der verschiedenen Nationen am Handel auf der unteren Donau geben die Protokolle der Donauschiffahrts-Commission folgende Aufschlüsse:

Die Zahl der Deutschen Schiffe ist gering und überdies im Abnehmen. Aus Oesterreich-Ungarn verkehren hier jährlich gegen 175 Schiffe mit 68000 Tonnen; aus Frankreich 37 Schiffe mit 20000 Tonnen; aus Großbritannien 335 Schiffe mit 170000 Tonnen; aus Griechenland 697 Schiffe mit 115000 Tonnen; aus Italien 223 Schiffe mit 90000 Tonnen; aus Rußland 77 Schiffe mit 12000 Tonnen; aus der Türkei 2201 Schiffe mit 542000 Tonnen; aus Rumänien 47 Schiffe mit 6300 Tonnen. Hierzu kommen noch Französische und Russische Postdampfer.

Ausfuhrgegenstände aus den Donaumündungen sind Weizen, Mais, Gerste, Faßdauben und Petroleum.

Der Landhandel der Türkei nach Oesterreich und Deutschland hat seine Stätten in Bosnien und der Herzegowina. Indessen beherrscht Oesterreich fast ausschließlich den Markt in diesen Provinzen, nicht etwa weil die deutschen Waaren einen weiteren Weg dahin zurückzulegen haben, sondern weil der deutsche Handel zu wenig zuverlässige und ortskundige Agenten besitzt.

Die Haupteinfuhrartikel, welche über die Oesterreichische Grenze nach der Türkei gehen, sind Tuche, Baumwollwaaren, Blechwaaren, Lampen, Fensterglas, Drahtnägeln und Farben. Unter den deutschen Waaren, die auf dem Landwege nach der Türkei über die Oesterreichische Grenze gehen, sind Tuch aus Sachsen und Preußen, Nürnberger Waaren, Gold- und Silberborten aus Frankfurt und Hannover, Rauchwaaren aus Leipzig die wichtigsten.

Exportgegenstände der Türkei auf diesem Wege sind Getreide, Eichen und Knopfern, Wertholz, Bluteigel, Felle und Häute, Schafwolle, Theer, Schmeine u. a.

### Eisenbahnen.

Das Eisenbahnwesen entspricht dem übrigen Binnenverkehr. 1871 besaß die Türkei erst zwei kurze Bahnen, die

Donau- und Schwarzes Meer-Bahn, von Kustendje nach Czernawoda, 66 Kilom., von einer englischen Gesellschaft gebaut. Sie hat die Aufgabe, die Donau von dem Punkte an, wo sie sich nordwärts wendet (bei Czernawoda) und einen großen Umweg bis zu ihren Mündungen macht, mit dem Schwarzen Meere zu verbinden. Einen ähnlichen Zweck verfolgt die

Barna Bahn von Barna nach Kustschuk 224 Kilom., ebenfalls englisches Unternehmen.

Eine dritte, commercieell weit wichtigere Bahn, nämlich die der Société Imperiale des chemins de fer Ottomans concessionierte Linie ist jetzt dem Betrieb übergeben. Diese Bahn wurde durch eine Commission von Sachverständigen geprüft (October 1874) und hinsichtlich des Baues sowohl als des Betriebs ein ganz günstiges Urtheil abgegeben.

Die Tracirung dieser Eisenbahn in einem größtentheils wüsten, völlig unbekanntem, Meilen weit menschenleeren oder von einer zu allen Verbrechen geneigten Bevölkerung bewohnten Lande, in einem Lande, wo bald Wasserarmuth und glühende Hitze, bald wilde Stürme und wochenlange Regengüsse herrschen, war äußerst schwierig. Es ist zu verwundern, wie in einem Zeitraum von drei Jahren 815 Kilom. Eisenbahnen unter solchen Umständen hergestellt werden konnten.

Die vollendeten Ottomanischen Eisenbahnen folgen größtentheils den Höhenrändern der Flüsse, und durchschneiden nur selten die Thalebenen. Die Trage macht häufig Curven zur Erzielung billigerer Baukosten, obwohl dadurch wieder Ersparnisse hinsichtlich der Unterhaltung der Bahn ermöglicht werden. Hinsichtlich der Wegübergänge ist es begreiflich, daß in einem Lande, wo die Transporte größtentheils von Kameelen und Saumrossen karawanenweise besorgt werden, und wo oft meilenweit keine Spur eines Weges bemerkbar ist, nicht jene Sorgfalt angewandt wurde, wie in den civilisirten Ländern Europas. Längs aller Linien ist eine einfache Telegraphenleitung von Siemens & Halske angelegt. Die Brücken sind theilweise ganz aus Holz, theilweise aus Holz und Stein, theilweise ganz massiv. Die kurze Dauer dieser Brücken bedingt

baldige Erneuerungen und Ausbesserungen. Weichen, Drehscheiben zc. sind nach deutschen Mustern und größtentheils von deutschen Fabriken beschafft.

Die Betriebsmittel sind in Dimensionen und Konstruktion den Vorschriften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gemäß von deutschen, ungarischen und französischen Fabriken geliefert worden und sollen einen genügend sicheren und raschen Betrieb gestatten. Ingenieure, Direktion und Beamte sind größtentheils Deutsche und Oesterreicher.

Stärke des Fahrparks im Jahr 1874: 83 Lokomotiven, 308 Personen- und 2220 Güterwagen.

Anfang 1876 standen im Ganzen in Betrieb die Linien:

1. Ezeravoda-Küstendtsche } s. oben.
2. Rußschut-Warna } s. oben.
3. Konstantinopel-Adrianopel 319 Kilom.
4. Adrianopel-Bellowa 243 Kilom.
5. Kuleli-Burgas-Dedeagh 112 Kilom.
6. Hermanli (Ernova)-Jamboli 104 Kilom.
7. Saloniki-Mitrowiza 363 Kilom.
8. Banjaluka-Doberlin 102 Kilom.

Die Linie Konstantinopel-Adrianopel beginnt in Konstantinopel am Bosphorus, führt durch die Stadt längs der Küste des Marmara-Meeres bis zur Mauer bei Zedikule, um sodann eine Erhöhung zu überschreiten, wo schwierige Bauten, Dämme bis 20 Meter Höhe, erforderlich waren. Hierauf folgt die Bahn eine Strecke dem Flußthale des Ischorlu-Dere, um Adrianopel zu erreichen.

In Konstantinopel selbst konnte die Stationsanlage nur theilweise nach dem festgestellten Plane ausgeführt werden, da die türkische Regierung der vertragsmäßig übernommenen Verpflichtung, nach welcher sie am goldenen Horn einen Quai erbauen sollte, nicht nachgekommen ist. Deshalb befindet sich der Bahnhof Konstantinopel noch im Provisorium.

Die Linie Adrianopel-Bellowa ist die gerade Fortsetzung der oben genannten Linie und sollte vernünftigerweise nach Bazias (Endpunkt der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen) oder nach Belgrad fortgesetzt werden.

Die Linie Kuleli-Dedeagatsch (Dedeagh) hat die Aufgabe, den wichtigen Binnenhandelsplatz Adrianopel mit dem Aegeischen Meere zu verbinden. Sie zweigt bei Kuleli von der Linie Adrianopel-Konstantinopel ab.

Auch die Linie Saloniki-Uesküb-Mitrowiza verfolgt die Richtung vom Aegeischen Meere nordwestlich nach dem Inneren des Landes, um späterhin eine Fortsetzung nach Oesterreich zu finden. Aber von dieser Fortsetzung ist nur das kleine nach beiden Seiten hin noch anschlusslose Stück Banjaluka-Doberlin fertig. Für die Linie Mitrowiza-Banjaluka findet sich kein Unternehmer, der bedeutenden Terrainschwierigkeiten wegen, welche jene des Semmering weit übersteigen sollen.

Eine erst in Aussicht stehende türkische Linie ist die über Jamboli nach der Rußschut-Warna-Bahn bei Schumla. Nach Herstellung dieser Linie wird man von der österreichischen Grenzstation Bazias aus über Orsowa, Berzirova, Bukarescht, Giurgewo, Rußschut, Schumla, Jamboli und Adrianopel direct nach Konstantinopel gelangen können.

Von dieser Bahn ist erst die Strecke Jamboli-Ernova vollendet.



Zur Zeit ist das ganze Türkische Eisenbahnnetz noch ein unvollendetes Stückwerk und es sind wenig Aussichten vorhanden, daß dieses Stückwerk recht bald zu einem vollkommenen Netze werde.

Damit das möglich werde, müßten zunächst Anschlüsse an die Oesterreichischen Bahnen hergestellt werden. Aber die Türkische Regierung ist mit der Oesterreichischen Gesellschaft, welche die bisher eröffneten Hauptlinien gebaut hat, zerfallen und nahm ihr die nordwestlichen Linien, welche die Lücke zwischen der Linie Konstantinopel-Bellowa und den Oesterreichischen, resp. Serbischen Bahnen ausfüllen sollen, ab.

Die Serbische Bahn von Belgrad nach Nisch ist zum Baue vorbereitet, kann aber nicht in Angriff genommen werden, ehe nicht der Türkische Anschluß gesichert ist. Die Türkische Regierung hat noch nicht die Absicht, von Bellowa nach Nisch zu bauen, sondern denkt an eine Linie von Bellowa nach Sofia und dann südwestlich nach Uesküb, wobei eine sehr beschwerliche und theure Gebirgsbahn herzustellen wäre. Von Uesküb sollte dann eine Verbindungslinie nach Nisch gebaut werden.

Dies der gegenwärtige Stand der Angelegenheit. Die Türkische Regierung würde dadurch ihre Hauptbahn, welche so geradlinig als möglich von Konstantinopel auf Wien zuführen sollte, in unverantwortlicher Weise in der Mitte abbrechen und zu einem sehr bedeutenden Umwege veranlassen. ]

### Flotte und Schiffsverkehr.]

Die ganze Türkische Handelsflotte kann auf ungefähr 1100 Seeschiffe und größere Küstenfahrer mit zusammen etwa 162000 Tonnen Tragfähigkeit veranschlagt werden. Genauere statistische Erhebungen liegen nicht vor. Die Türken selbst sind ohne seemännische Begabung, das Personal der Handelsflotte besteht zumeist aus Griechen. So werden auch — mit Ausnahme kleiner Küstenfahrer und Fischerboote — die meisten Türkischen Fahrzeuge in Griechenland gebaut.

Bezüglich des gesammten Schiffsverkehrs in den Häfen des Ottomanischen Reiches ist zu erwähnen:

Sämmtliche Häfen der Europäischen und Asiatischen Türkei, sowie die von Tripoli wurden im genannten Jahre von 20830 Dampfschiffen mit 6, Mill. Tonnen und von 216379 Segelschiffen mit 19 Mill. Tonnen besucht.

Bezüglich der Häfen in der Europäischen Türkei liegt für 1874 nur folgende Uebersicht vor:

	Segelschiffe.	Dampfer.	Tonnengehalt beider.
Deutsche . . . . .	177	4	65304
Amerikanische . . . . .	4	—	1660
Englische . . . . .	629	1750	1.280177
Oesterreichische . . . . .	755	400	591679
Belgische . . . . .	3	36	37217
Dänische . . . . .	1	7	6149
Französische . . . . .	7	265	169833
Griechische . . . . .	3450	18	641625
Holländische . . . . .	2	23	22635
Italienische . . . . .	1448	148	586022
Türkische . . . . .	32697	706	1.020425
Russische . . . . .	516	306	390837
Schwedische und Norwegische	218	12	84957
Summe . . . . .	39907	3657	4.878520

Regelmäßige Dampferfahrten von und nach den wichtigeren Häfen der Türkei unterhalten:

1. Der Oesterreichischen Lloyd: zwischen Konstantinopel einerseits, den Dardanellen, Galax, Ibraila, Bafiasch, Barna, Syra, Brindisi, Volo, Saloniki, Lagos, Cavalla, Kustendje und Odessa, Smyrna und Alexandria, Beirut, Jaffa z., endlich Triest andererseits.

2. Die Russische Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft zwischen Konstantinopel einerseits und Batoum, Noworocisk, Odessa, Kertsch und Krimhäfen, Trapezunt und Poti, nebst den anatolischen Häfen andererseits.

3. Die Französische Messageries Maritimes zwischen Konstantinopel, Smyrna, den Syrischen Häfen, Alexandria, Marseille.

4. Fraissinet & Comp. zwischen Konstantinopel, Piräus, Neapel, Marseille z.

5. Smith, Sundius & Comp. zwischen Konstantinopel, Malta und London.

6. Die Oesterreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (schon früher erwähnt).

7. Die Compagnie Algizié, von Konstantinopel nach dem Schwarzen Meere und dem Archipel.

8. Die Compagnie Rhédivié nach Aegypten.

9. Hierzu noch kleinere Unternehmungen für Passagierbeförderung an den Küsten, im Bosporus zc.

### Postwesen.

Das Postwesen der Türkei wurde 1840 reformirt. Die wichtigsten Postcurse sind: Konstantinopel-Adrianopel-Soffia-Travnik (Bosnien); Konstantinopel-Saloniki-Janina: Saloniki-Elutari. Griechenland und Oesterreich haben Postämter zu Konstantinopel eingerichtet. Postverbindungen nach dem Auslande werden landwärts durch die Oesterreichische Regierung, seewärts durch den Oesterreichischen Lloyd und durch französische Postdampfer rasch, wohlfeil und sicher bewerkstelligt. Die Türkische Post im Inlande dient hauptsächlich zur dienstlichen Correspondenz und wird vom Publikum wenig benutzt, theils wegen des an sich geringen schriftlichen Verkehrs, theils wegen der hohen Postgebühren, namentlich bei Geldsendungen.

### Telegraphen.

Die wichtigsten Telegraphenlinien haben ihren Mittelpunkt in Adrianopel. Von hier geht eine Hauptlinie nach Konstantinopel; eine zweite über Rußschuk nach Rumänien, eine dritte über Soffia nach Serbien. Ein unterseeischer Draht führt von Schumla nach der Krim.

Die inländischen Linien telegraphiren nur Türkisch; die Verbindungen nach dem Auslande sind international. 1874 betrug die Länge der Linien 28035 Kil., mit 46730 Kil. Draht und 390 Bureaux; die Einnahmen 6.729500 Fr., die Ausgaben 4.808987 Fr. bei 705763 internen, 102987 internationalen und 21380 transitirenden Depeschen.

Grundlage der türkischen Handelspolitik ist ein Handels- und Schiffahrts-Vertrag mit Großbritannien vom Jahre 1838. Diesem folgten Ver-

träge mit Frankreich, dem Deutschen Zollverein, Rußland zc. Mit Oesterreich wurde schon im Jahre 1874 ein besonderer Handelsvertrag abgeschlossen; auch gilt für den österreichischen Handel mit der Türkei ein besonderer Zolltarif. Von Bedeutung für den internationalen Handelsverkehr ist der Staatsvertrag vom 30. März 1856, an welchem sich Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und die Türkei betheiligte. Durch diesen Staatsvertrag wurde insbesondere die Schließung des Bosphorus und der Dardanellen für fremde Kriegsschiffe bestätigt, sowie die Zahl der Kriegsschiffe auf dem schwarzen Meere regulirt. Das schwarze Meer insbesondere wurde als ein neutrales Meer erklärt, welches der Handelsmarine aller Nationen geöffnet sein solle. Der Handel auf dem schwarzen Meere solle von allen Hindernissen befreit und nur den Vorschriften unterworfen sein, welche durch Quarantäne, Zollwesen und Polizei nothwendig sind. Einen Bestandtheil dieses Vertrags bildete auch die Regulirung der Donauschiffahrt.

### Credit- und Bankwesen.

Eine Bank wurde zu Konstantinopel mit französischem und italienischem Gelde schon im Jahre 1848 gegründet. Dieselbe sollte Papiergeld discontiren, Wechselgeschäfte machen und dadurch den Creditverkehr nach Westeuropa zu erhalten suchen. Eine neuere Bank wurde unter dem Namen Ottomanische Bank im Jahr 1853 gegründet. Sie hat die Aufgabe, abgenütztes Geld aus dem Umlauf zu ziehen und durch neues zu ersetzen, die zinstragenden Raimeh's (Staatsschuldcheine) *al pari* zu halten, Disconto- und Contocorrentgeschäfte zu machen u. s. f. Sie ist eine Actienbank mit Staatsubvention.

### Maß-, Gewicht- und Münzwesen.

Gewichtseinheit ist die Oka. 6 Oke sind ein Batman, 44 Oke ein Kantar =  $112\frac{1}{2}$  Zollpfund. Die Oka hat 400 Drachmen. Flüssigkeiten werden nach Gewicht verkauft; Rosenöl und Droguerieren nach dem Metikal (Mistal); davon sind 2 = 3 Drachmen (Drem). Getreidemaß ist das Kilo, das aber nicht überall gleich ist. — Längenmaß ist der Pik (Draa) = 0.685 Meter, ferner (seit 1871) der Zirai = 1 Meter = 10 Eukry und der Berry = 1670 Meter.

Münzeinheit ist der Piafter = 19 Reichspfennige. Er enthält 40 Paras à 3 Kurant Asper. An neueren Goldmünzen existirt die Medschidje-Goldmünze zu 100 Piafter und die Medschidje-Silbermünze zu 20 Piafter; außerdem gibt es Silbergeld zu  $\frac{1}{2}$ , 1, 2, 5 und 10 Piafter, in Kupfer-Stücke zu 1 und 5 Para. Eine ältere, noch circulirende Münze ist der Beschik. Ein Beutel = 500 Piafter. Als Papiergeld circuliren sogen. Raimeh's.

### Finanzen.

Die Gesamtschuld der Türkei wird — nachdem es bis zum orientalischen Kriege von 1854 keine Staatsschulden gegeben hatte — jetzt auf 202.554420 Pfd. St. berechnet, von welchen 31.680000 Pfd. St. auf das Eisenbahnlotterie-Anleihen kommen. Der Rest wurde durch Londoner Anleihen aufgebracht. Von 1854—1865 wurden 37 Mill. Pfd. St. aufgenommen, seit dem Tode Ali's jährlich mindestens eine Anleihe gemacht und dadurch

binnen 5 Jahren die collossale Summe von 106 Mill. Pfd. St. an Schulden contrahirt, ohne daß sich dafür productive Auslagen nachweisen ließen.

Nur dem härtesten Steuerdrucke gelang es, die jährlichen Staatseinnahmen auf 18 Mill. Pfd. St. zu erhöhen. Hievon braucht der Hof 2 Mill., 15 Mill. gehören zur Amortisation und Verzinsung der Schuld, so daß von einem ärmlichen Reste die ganze Verwaltung des großen Reiches bestritten werden soll.

Dabei ist die Aufnahme neuer Schulden dringend nothwendig, um nur dem Lande die erforderlichen Circulationsmittel zu verschaffen, ohne welche der Handel ganz lahmgelegt würde.

Der theilweise Staatsbankerott ist am 6. October 1875 eingetreten, indem die ottomanische Regierung erklärte, daß erstens vom genannten Tage an Zinszahlung und Amortisation der inneren und äußeren Schulden des Osmanischen Reichs 5 Jahre hindurch auf die Hälfte reduziert sein sollen und, daß zweitens die Auszahlung der Zinscoupons in folgender Weise stattfinden solle:

Die erste Hälfte wird in ihrem ganzen Betrage baar und die zweite Hälfte in neuen fünfprozentigen Schuldtiteln ausbezahlt. Die Garantien hiefür bestehen im Gesamtbetrag der Zolleinnahmen, der Tabaks- und Salzsteuer und im Egyptischen Tribut, eventuell auch in der Hammelsteuer. Sollte nach fünf Jahren die genannte zweite Hälfte der Coupons (die in fünfprozentiges Capital verwandelt) nicht ausbezahlt werden, so wird die Frist dafür verlängert werden.

Die Pforte gab zwar einen Nachweis über die zur Deckung der Couponzahlung fällig werdenden Mittel; doch wurde schon am 29. März 1876 die Zahlung des April-Coupons auf den Juli hinausgeschoben. England und Frankreich haben Delegirte nach Constantinopel gesandt, um die Rechte der Inhaber türkischer Staatspapiere zu sichern.

Das Jahr 1875 ergab ein Defizit von 1 Mill. Beutel (à 5 Pf. St. türkisch).

Man hat verschiedene Projekte zur Abhülfe der Türkischen Finanznoth gemacht, so namentlich Siftirung der Amortisation der Schuld durch 5 Jahre; Einführung einer neuen Patentsteuer; Erhöhung des Zolltarifs für Einfuhr von 8 auf 20 %. Vom Juli 1875 ab wurden die über 3000 Piafter betragenden Gehalte herabgesetzt. (Die Gehalte der Türkischen Großwürdenträger sind 4—5mal so hoch als jene der gleichstehenden Britischen Beamten.) Die Armee soll 1876 schon ein Jahr lang ohne Sold gewesen sein.

Das bedeutendste Projekt zur Erhöhung der Staatseinnahmen ist die Rußbarmachung des Vakuf für den Staat. Unter Vakuf versteht man die für fromme Zwecke gestifteten Vermögensobjekte; dieselben stehen unter Verwaltung der Ulemas (Geistlichen), betragen an Grundstücken über die Hälfte des ganzen Landes, sind schlecht verwaltet und bisher steuerfrei. Schon seit 1826 haben vielfach Gesezgebungsakte stattgefunden, durch welche der Vakuf verringert, der Regierungsgewalt mehr unterworfen und dem Privatwerb (namentlich auch durch Christen) zugänglicher gemacht werden soll. Die bisherigen Erbpächter der Vakuf-Güter sollen allmählig zu Eigenthümern und

damit zu Steuerzahlern gemacht werden. Dem steht allerdings der religiöse Fanatismus sehr im Wege.

Ungemein drückend ist die Höhe der Steuer und die Art ihrer Eintreibung. Als Steuern werden aufgeführt: die Zehnten; die Gjumruk (direkter Zoll); der Broé (Steuer auf Feldgewächse); die Ackersteuer; die Haussteuer; die Getreidesteuer; der Porez (Steuer auf das große Hausvieh); der Agnam (Steuer auf die kleinen Hausthiere); die Donngia, (Steuer für jedes Einkommen über 4 Piafter jährlich); die Honigsteuer; der Arac (Steuer für Befreiung vom Militärdienst); der Rad (Arbeitssteuer); Frohndienst bei Straßen- und Brückenbauten; Vorspanndienste; Tabak- und Salzsteuer (5 % des Erträgnisses); Schweineschlachtsteuer (3 Piafter); Sichelmaßsteuer; Holzaustruhrsteuer; Weinsteuer (10 %); Spiritussteuer; Miethsteuer; Stempelsteuer; Provisionssteuer (bei Processen über Seldeintreibungen); ferner Heirath- und Brautsteuern; Fenster- und Thürsteuern; Fluß-, Barken- und Mühlensteuern. Dazu kommen Abgaben an die Geistlichkeit unter dem Namen Kirchensteuern; Besteuerung der Kaffeehäuser durch die Nöthigung, ihre Kaffeevorräthe aus Regierungsdepots zu beziehen; Verpachtung des Verkaufrechts von Schnupftabak; Verpachtung des Blutegefangs; verpachtete Gewichtssteuer in den größeren Handelsstädten; endlich die sog. Tretina (das Drittel), welche der Ackerbauer dem (in der Regel muhamedanischen) Gutsherrn als Pachtzins zu entrichten hat. Man berechnet in Rußland, daß der Türkische Landbewohner bei einer Durchschnittseinnahme von 120 Rubeln 85 Rubel als Steuer zu zahlen hat. Die Steuern werden noch immer verpachtet und dann mit Hilfe von Zaptie's (Gensdarmen) eingetrieben; die nicht verpachteten Steuern werden auf die Distrikte repartirt und dann von sog. Hodzziabeschis eingetrieben.

### Politik, Sociales.

Auf die Herrschaft des Säbels gegründet, ein Produkt der Eroberung, seit Jahrhunderten in Verfall, erscheint das türkische Reich als ein kaum mehr lebensfähiger Rest altasiatischer Despotie auf europäischem Boden. Vergeblich hat man seit einer Reihe von Jahren versucht, durch Reformen den Verfall des Staates aufzuhalten. Zuerst wurde das Kriegswesen dem europäischen angepaßt, sodann den Christen eine Rechtsgleichheit mit den Muselmännern gegeben u. a. Aber schon im letzten orientalischen Kriege konnte nur die Macht der europäischen Westmächte das wankende Reich erhalten. Neuere Reformen sollten stattfinden. Das meiste davon scheiterte an der Kraftlosigkeit der Regierung und an der Indolenz und dem Fanatismus des Volkes. Von Jahr zu Jahr wird die Auflösung des Reiches auffallender. Alle europäischen Neuerungen sind den rechtgläubigen Muselmännern ein Greuel. Sie können nicht lebensfähig werden und bleiben bloße Experimente, welche nur dazu dienen, die eigene Art dieses Staatswesens noch mehr zu erschüttern. So sieht das Reich dahin, von Schulden erdrückt, unfähig seine wirtschaftlichen Reichthumsquellen auszunützen, zu stark zum Sterben und zu schwach zum Leben. Die neuesten Aufstände in Bosnien, in der Herzegowina und in Bulgarien haben ein neues Licht auf grauenhafte Zustände geworfen. Sie haben abermals eine Reihe versprochener Reformen erzeugt. Diese Reformen beziehen

sich namentlich auf das Steuerwesen, auf die Selbstverwaltung der Provinzen, die Gleichstellung aller Untertanen, die Organisation der Gerichte u. A.

In den volkswirtschaftlichen Verhältnissen ist seit 1871 ein bedeutender Rückschritt zu entdecken. Seine Gründe liegen theils in der Entlassung der meisten europäischen, und der durch Fuad und Ali Pascha angestellten redlichen türkischen Beamten, theils in der Bedrückung der ländlichen Bevölkerung durch die stets wechselnden Statthalter, theils in Verschwendungen mancher Art. Die mohamedanische Bevölkerung und ihr Wohlstand mindert sich fortwährend durch die allein auf ihr ruhende Militärlast, durch die Indolenz und Trägheit der Bevölkerung, durch das allgemein verbreitete, vom Koran nicht verbotene Laster des Abtreibens, endlich in jüngster Zeit durch die Insurrektionen in Bosnien, der Herzogewina und in Bulgarien, wobei die Einwohner vertrieben und zum Theile getödtet, die Ernte vernichtet, das Land verwüstet wurden.

### Die einzelnen Landestheile und Städte.

Konstantinopel, Türkisch Stambul, das alte Byzanz, die Hauptstadt des türkischen Reiches, zeigt, wie selbst eine Jahrhunderte lang währende Mißwirtschaft einen Platz von so ausgezeichnete Weltlage nicht ruiniren kann. Die Stadt liegt am südlichen Ende des Bosporus, dort wo die Bucht des goldenen Horns über eine Meile tief in's Land einschneidet. Die eigentliche Stadt hat einen Umfang von 3 Meilen; sie wird im Süden vom Marmara-Meer, im Osten vom Bosporus und im Norden vom goldenen Horn bespült, und besteht aus einer eigentlichen Stadt und 15 Vorstädten. Eine dieser Vorstädte, Scutari, liegt auf dem asiatischen Ufer des Bosporus. Die Stadt zählt etwa 90000 Häuser und die Bevölkerung, welche nicht genau gezählt ist, beträgt 900000—1.000000 Einwohner, worunter etwa die Hälfte Moslim. Vom goldenen Horn an steigt die Stadt zu Hügelu aufwärts und bietet einen herrlichen Anblick von Außen, einen Anblick, welcher sie zu einer der schönsten Städte der Erde macht. Das Innere bildet hiezu einen großen Gegensatz. Große freie Plätze fehlen, die Gassen sind sehr eng, äußerst schmutzig, an den Seiten mit hölzernen Häusern eingefaßt. Die Trottoirs bestehen bloß aus einzelnen Steinen, über welche man springen muß, um nicht in den Schmutz zu treten. Die Gassen haben ihre Namen nach den Handwerken, welche darin ausgeübt werden, oder nach Gebäuden, Thoren u. s. w. Die Stadt hat 28 Thore und 9 Pforten; sie ist in 455 Viertel eingetheilt. Die eigentliche Stadt liegt auf der Landzunge zwischen dem goldenen Horn und dem Marmara-Meer und ist an der Westseite gegen das Festland durch eine Mauer abgeschlossen. An der Nordseite bildet das goldene Horn einen der schönsten Häfen der Welt, welcher den Austausch zweier Welttheile vermittelt. An der Spitze der Landzunge liegt das Serail, ein Stadttheil von Palästen und Gärten. In der Nähe ist der Hauptbazar, ein kolossales Viereck, in welchem sich zahllose Kaufläden befinden. Gleichfalls in der Nähe ist die berühmte Moschee Aja Sofia, die ehemalige Sophientirche, das merkwürdigste Gebäude der Stadt. Am goldenen Horn liegt der Stadttheil Fanar, meistens von Griechen bewohnt. Ueber das goldene Horn führen 3 Schiffbrücken zu



den nördlichen Vorstädten. Am Eingang des Hafens liegt die Vorstadt Galata, jenseits des goldenen Horns. Sie ist meistens von Christen bewohnt. Von andern Vorstädten sind zu nennen Pera, an Galata anschließend, Sitz der europäischen Gesandten, ebenfalls von Christen bewohnt. Die Vorstadt Topchane ist klein und hat einen schönen Quai. Westlich von Pera und Galata liegt die große Vorstadt Cassim-Pascha, mit Schiffswerften, dem Arsenal u. Die Juden wohnen in der Vorstadt Rhas-Coj. Außerhalb der Vorstädte liegen am europäischen Ufer des Bosporus zahlreiche Landhäuser, Paläste, Dörfer und Festungswerke.

Die Bevölkerung von Konstantinopel ist ein Mischmasch zahlreicher Nationen und Trachten. Türken nach alter und neuer Mode, Griechen in ihrer Nationaltracht, Armenier und Juden in der ibrigen, Perser in hohen Mützen, wilde Albanesen, dazwischen Haufen armen Volkes mit nackten Beinen, Soldaten, Lastträger, feingekleidete Europäer, Matrosen, Gekeltreiber, Verkäufer aller Art bilden ein Volksgetümmel, wie man es verwirrender nicht denken kann. Wagen fahren in den Straßen nicht, den Localverkehr besorgen Reitpferde, Kameele und Esel; eine wüste Plage der Straßen sind die vielen herrenlosen Hunde. Einsam und groß erheben sich über die schmutzigen Lehnhäuser und das internationale Treiben der Gegenwart einige großartige Reste der Vergangenheit.

Konstantinopel ist heutzutage das Centrum des osmanischen Cultur- und Wirtschaftslebens, Sitz der höchsten Türkischen Behörden und der westeuropäischen Gesandtschaften und Consulate. Es enthält über 500 große Moscheen, gegen 5000 kleinere Bethäuser, 37 christliche Kirchen und ebenso viele Synagogen, außer einigen höheren Lehranstalten über 1800 Schulen, 200 Spitäler, 100 Speise-Anstalten, etwa 300 Bäder, eine Masse Khans oder Kardwansereien sowohl als europäisch eingerichtete Hotels.

Was die wirtschaftliche Stellung der Stadt betrifft, so ist zunächst ihre Industrie nicht sehr bedeutend; Konstantinopel fabrizirt nur Artikel, wie sie überhaupt der orientalischen Industrie eigenthümlich sind: Seide und Seidenwaren, Fez, Sattlerwaren, Schmucksachen. Die Regierung hat Fabriken für Seilerwaren, Tuch u. gegründet. Auch die Fabrikation von feinem Leder ist erwähnenswerth.

Ungleich großartiger ist die Bedeutung Konstantinopels als Handelsplatz. Konstantinopel ist eine Stadt des großen Weltverkehrs; hier berühren sich Orient und Occident; hier kreuzen sich westeuropäische, russische, türkische und asiatische Waare. Wie bedeutend der Verkehr im Zunehmen ist, erhellt aus folgenden Ziffern des Schiffsverkehrs, welche allerdings auch nur — wie alle statistischen Angaben aus der Türkei — bis zu einem gewissen Grade zuverlässig sind. Es frequentirten den Hafen im Jahre 1852 im Ganzen 9132 fremde Schiffe, und zwar 8639 Segelschiffe und 493 Dampfschiffe. Diese Zahl erhob sich im Jahre 1872 auf 12447 Segelschiffe mit  $2\frac{1}{2}$  Mill. Tonnen, 2123 Dampfer mit  $1\frac{1}{2}$  Mill. Tonnen, 1061 Schiffe des regelmäßigen Dienstes mit 780000 Tonnen. Vom schwarzen Meere kamen 4449 Schiffe mit 1.655810 Tonnen, vom Marmarameere 4659 Schiffe mit 1.758203 Tonnen. Hinsichtlich der Nationalität der im Hafen verkehrenden Schiffe steht obenan die Britische Flagge; dann folgen dem Tonnengehalt nach die Grie-

griechische, italienische, Oesterreichische, Russische, Türkische, Schwedische und Norwegische. Die Deutsche, Französische, Belgische und Holländische Flagge sind schwächer vertreten. Im Jahre 1874 war die Gesamtzahl der angekommenen Schiffe auf 20674 mit 4.606195 Osmanischen Tonnen gestiegen.

Importirt werden fast alle Gegenstände des heutigen Welt Handels; vorzugsweise Britische, Französische, Deutsche Industrie- und Luxusartikel, Colonialwaaren, Russische Rohproducte (Nahrungsmittel z.); ausgeführt dagegen Getreide, Wolle und Baumwolle, Seide, Felle, Tabak, Opium, Drogen, Buchsbaumholz, Rosenöl zc.

Der Verkehr Konstantinopels bewegt sich hauptsächlich auf der See, wo vom Schwarz-, wie vom Marmara-Meere her die europäischen Dampfer und Segelschiffe mit ihren Waaren und Passagieren ankommen, während vom asiatischen Ufer herüber zahlreiche Küstenfahrer die auf den Karawanenwegen nach Skutari, Brussa zc. gekommenen Waaren herbeischaffen. Der Landverkehr, bis vor Kurzem ebenfalls ganz auf Karawanen angewiesen, hat jetzt in den vollendeten Eisenbahnlinien der Ottomanischen Bahnen ein neues und lebhaftes Förderungsmittel erhalten.

1) Vilajet Edirne (Adrianopel), das alte Thracien, liegt südlich vom Balkan, gränzt im Norden an die Bulgarei, im Osten an das schwarze Meer, im Süden an das Marmara-Meer, die Dardanellen und das Aegeische Meer, im Westen wird es durch den Despoto-Dagh von Macedonien geschieden. Es besteht im Wesentlichen aus dem Thale der Mariza und ihrer Nebenflüsse und ist der eigentliche Sitz des Osmanenthums in der europäischen Türkei. An Verkehrsmitteln besitzt es neben seinen Küsten die Hauptlinien der Ottomanischen Bahnen.

Die wichtigsten Städte des Vilajets sind:

Adrianopel (Edirne), an der Mariza und Tundscha, mit etwa 150000 Einw., die zweite Stadt der Türkei, ehemals lang Residenz der Türkischen Sultane. Eine Menge prächtiger Bauten (Moscheen, Bazar Ali Pascha, Sultanspaläste zc.) zeugen noch von jener Blüthezeit der Stadt, die im Uebrigen ebenso schmutzig ist, wie Konstantinopel. Die Industrie ist sehr lebhaft und erzeugt Seide, Woll- und Baumwollwaaren, Teppiche, Saffian, Rosenöl, Fruchtconserven zc. Adrianopel ist auch vermöge seiner Lage einer der thätigsten Handelsplätze der Türkei. Eingeführt werden hauptsächlich Colonialwaaren, Zucker, verschiedene Manufakturwaaren aus Westeuropa, insbesondere englisches Garn und Eisen; ausgeführt Weizen, Sesam, Wolle, Rohseide, Rosenöl, Häute von Büffeln und Kindern, Felle von Lämmern und Ziegen. Seit die neue Eisenbahnlinie in Betrieb ist, hat der Handel der Stadt einen enormen Aufschwung genommen, welcher sich noch wahrscheinlich steigern wird, da die Regierung Erleichterungen im Zollwesen gewährt hat.

An der Straße, beziehungsweise an der Eisenbahn von Adrianopel nach Konstantinopel liegen:

Araba, wichtiger Straßennotenpunkt.

Eschorlu, auf fruchtbarem Plateau, mit etwa 4000 Einw., erzeugt Getreide, Käse, Wein zc.

Eregli, mit etwa 3000 Einw., an Stelle des alten Heraclea.

Silibri, Hafensbüdchen am Marmara-Meer mit etwa 3000 Einw., treibt Küstenschiffahrt.

An der Eisenbahn von Adrianopel nach Dedeagh, also südlich von genannter Stadt, finden sich die Orte:

Kouleli Bourga, Bahnstation, wo die Linie nach Dedeagh von jener nach Konstantinopel abzweigt.

Dimotika, mit etwa 8000 Einw., am rechten Ufer der Mariza.

Dedeagh, Endstation der Eisenbahn am Aegeischen Meere, ist als solche seit neuerer Zeit erst zu einiger Bedeutung gekommen.

An der Mündung des Aegeischen Meeres liegt, südöstlich vom vorigen, Enos, mit etwa 6000 Einw., an der Mündung der Mariza. Der Hafen ist verlandet und das Auslaufen von Schiffen schwierig; deshalb beschränkt sich der Verkehr auf die Küstenschiffahrt.

In der Dardanellenstraße liegt Gallipoli, mit einer sehr gemischten Bevölkerung von etwa 30000 Einw., eine der lebhaftesten Handelsstädte der Türkei, in deren Straßen während des Tages ein ganz ungewöhnliches Gedränge herrscht. Türken, Griechen, Armenier und Juden wimmeln hier durcheinander; in den Bazaren verkehren Kaufleute aller Nationen.

Hauptausfuhrgegenstände sind Weizen, Hafer, Sesam, Mais, wenig Baumwolle, Häute, Wolle, Käse, Wein, Vieh. Der Handel des Platzes ist im Allgemeinen zufriedenstellend. Der Credit leidet an Goldmangel. Die Aufhebung der Zölle für die Waaren aus und nach dem Inneren auf dem Landwege hat gut gewirkt. Die meisten verkehrenden Schiffe sind türkische, griechische und österreichische. In seiner Industrie ist Gallipoli und Umgebung sehr zurück. Am wichtigsten ist noch die Seiden-Industrie, sowie der Bau von kleinen Küstenschiffen und Baumwollmanufactur, sowie die Schmiedearbeit Fortschritte. An Verkehrsmitteln nach dem Innern ist Mangel; Eisenbahnverbindungen zum Anschluß an das Eisenbahnnetz von Rumänien sind noch weit von ihrer Verwirklichung entfernt.

Am Marmara-Meere liegen die kleineren Plätze Peristeri und Ganos, letzteres mit Hafen; sodann Rodosto (Tekir-Dagh), schönes Städtchen mit etwa 1800 Einw., von Gärten umgeben, sendet viel Fische, Früchte und Gemüse nach Konstantinopel.

Westlich von Adrianopel öffnen sich die Thäler des Despoto-Dagh; sie enthalten keine commercieell bedeutenden Orte.

Nähe der Eisenbahn, welche von Adrianopel in nordwestlicher Richtung nach Philippopel führt, oder in deren Nähe liegt Usfundschova in einem Thale unweit der Mariza, berühmt durch den großen Jahrmarkt, welcher hier jedes Jahr gegen 100000 Menschen zusammenführt.

Philippopel (Türkisch: Filibe), vom macedonischen Philipp gegründet, lebhafteste Stadt zwischen zwei Bergen, Eisenbahnstation, hat etwa 90000 Einw., worunter viele Griechen, Armenier, Juden etc. Die Stadt hat eine lebhafteste Industrie in Seiden- und Baumwollwaaren und Lederfabriken und ist einer der frequentesten Handelsplätze der Türkei. Ihr unterer Theil ist voll von Bazars; die Wechselgeschäfte finden sich in einem eigenen großen Gebäude. Die Mariza wird hier für kleine Fahrzeuge schiffbar.

Tatar Basarbschit, westlich von Philippopel an der Mariza, mit etwa 8000 Einw.; die Umgebung baut viel Reis; die Stadt hat namhaften Verkehr und ist zur Zeit Endpunkt der Hauptlinie der Ottomanischen Bahnen. Von hier führt ein in Felsen gehauener Saumweg durch das eiserne Thor (Porta Trajani oder Demirkapi) über den Balkan nach Sofia, wohin auch die Eisenbahn weiter gebaut werden soll. Es ist dies die alte Welthandelsstraße von Wien nach Konstantinopel.

Nördlich und östlich vom Thale der Mariza liegen:

Kirkhilisse, Städtchen mit einer gemischten Bevölkerung von etwa 16000 Einw., fabricirt Confituren, hat einen frequenten Bazar und handelt mit Victualien nach Konstantinopel. Hauptsächlich sind es polnische Juden, welche ihren Stammesgenossen in Konstantinopel von hier aus Bulgarische Butter, Käse zc. senden. Die Stadt ist Mittelpunkt verschiedener Straßenzüge.

Karnabad, Jamboli, Aidos sind Städte südlich vom Balkan, commercieell nennenswerth, weil von ihnen Pässe über den Balkan führen; von Jamboli nach Nordwesten läuft eine Eisenbahn durch einen Paß, welcher den Namen „eisernes Thor“ führt, über den Balkan nach Arnova in Bulgarien; sie soll südlich nach Adrianopel festgesetzt werden.

Kesaniyk, Städtchen mit etwa 10000 Einw., am Südbhang des Balkan und an der Tundscha, fabricirt Rosenöl und hat ansehnliche Bazars. Pässe führen von hier über den Balkan nach Arnova und Gabrowa.

Eski Saghra, Städtchen zwischen der Tundscha und der Mariza mit etwa 20000 Einw., fabricirt Teppiche zc. und hat einen colossalen Bazar.

Am schwarzen Meere endlich liegen:

Misivri, Städtchen mit etwa 3000 Einw. und einem wegen seiner Klippen gefährlichen Hafen, exportirt Wein und Brennholz.

Anchialo, Küstenstädtchen mit etwa 4000 Einw., südlich vom vorigen, auf einem Landvorsprung, exportirt auf Küstenfahrern Wein und Matrelen.

Burgas, Küstenstädtchen mit etwa 5000 Einw., südwestlich vom vorigen an der gleichnamigen Bai, Sitz eines Zollamts, hat einen Hafen und exportirt Getreide, Wolle, Talg, Butter Käse und Rosenwasser.

Sisebolu (Sesopolis), Küstenstädtchen mit etwa 2000 Einw., hat einen geschützten Ankerplatz und exportirt Holzkohlen.

Die noch weiter südöstlich an der Küste gelegenen Plätze haben gar keine Bedeutung.

2. Vilajet Saloniki, den größten Theil des ehemaligen Macedonien umfassend, wird im Süden vom Aegeischen Meere bespült, im Osten und Norden durch den Despoto-Dagh von Thrakien getrennt, gränzt im Südwesten an Thessalien, resp. den Olymp, im Westen an das Vilajet Rumili (Albanien). Bodengestaltung und Küstengliederung der Landschaft sind sehr reich, das Land ist gut bewässert und fruchtbar. Hauptfluß ist der Vardar. Der Verkehr findet Unterstützung durch die mannigfache Küstengliederung und durch die vollendete Eisenbahnlinie Saloniki-Vestkup.

Die wichtigsten Städte sind:

Saloniki (Selanik, das alte Thessalonich), im innersten Winkel des gleichnamigen Meerbusens gelegen, mit etwa 70000 Einw., worunter 30000 Türken, 20000 Juden, außerdem Griechen zc. Die Stadt ist malerisch ge-

legen, inntwendig aber unrein und winkelig. In den Straßen herrscht großstädtisches Treiben, denn Saloniki ist nach Konstantinopel die erste Handelsstadt der europäischen Türkei, Endpunkt einer Eisenbahn, welche hier den Verkehr aus dem Inneren mit dem Schifffahrtsverkehr der Levante verbindet. Die Industrie war früher lebhafter und leidet jetzt unter der übermächtigen Concurrenz europäischer Waaren; nennenswerth sind noch die Türkischrothfärbereien, Gerbereien, die Fabriken von Seidenwaaren, Teppichen und Stahlwaaren.

Die Hauptartikel der steigenden Einfuhr sind Zuder, Kaffee, Petroleum, Nägel und Manufakturwaaren. Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind Seide, Seidenwürmer, Getreide, Tabak und Baumwolle. Der lebhafteste Verkehr geht nach Frankreich, Oesterreich, Italien, England und Griechenland. Mit Deutschland findet kein direkter Verkehr statt; der geringe Handel dorthin wird durch Wiener und Schweizer Geschäfte vermittelt.

An der Eisenbahn von Saloniki nach Nestüp, welche zuerst am linken Ufer des Varda entlang zieht, dann auf das rechte Ufer übergeht und in dem engen Flußthale entlang zieht, liegen einige Städte des benachbarten Vilajets Nestüp.

Im Südosten von Saloniki streckt sich die schon erwähnte Halbinsel Chalkis mit ihren 3 Landzungen in das Meer. Auf der östlichsten dieser Landzungen befindet sich der berühmte Berg Athos mit einer ganzen Colonie von Klöstern und Einsiedeleien. Es sind 20 große Klöster, 10 Dörfer, 250 einzelne Zellen und 150 Einsiedeleien, meistens in den Zeiten des griechischen Kaiserthums entstanden. Diese Mönchscolonie erfreut sich bedeutender Privilegien und hat ihre eigene Verwaltung. Neben ihren religiösen Uebungen beschäftigen sich die Mönche vom Berg Athos mit dem Anbau von Wein, Oel, Gartenfrüchten, mit Bienenzucht und Viehzucht, genießen auch viele Geschenke von den zahlreichen Pilgern. Hauptort dieser Colonie ist Kalaris, ein kleiner Ort mit ca. 100 Häusern, Sitz der republikanischen Regierung dieses Distrikts.

Westlich von der Halbinsel Chalkis an der Küste liegen:

Orphano, Hafenstädtchen mit etwa 3000 Einw., handelt mit Baumwolle und Seidenwaaren.

Kavalla, Küstenstädtchen mit etwa 3000 Einw., ehemals als Schlupfwinkel von Seeräubern berüchtigt.

Westlich von hier mündet der Fluß Karassu, aus wildem Gebirgsthale herabkommend.

Landeinwärts von Kavalla liegt Drama, Städtchen von etwa 8000 Einw., mit großen Baumwollspinnereien. In der Umgegend werden Baumwolle, Tabak und Reis gebaut.

Westlich von da liegt Serez, Städtchen am Abhange des Gebirgs mit etwa 25000 Einw., fabrizirt Baumwollstoffe, Kürbisflaschen und treibt lebhaften Handel. Die Umgebung ist stark bevölkert, vortreflich angebaut und liefert Baumwolle und Reis.

Westlich und südlich von Saloniki liegen folgende Orte:

Trikala, im ehemaligen Theffalien, mit etwa 10000 Einw., welche

meistens Griechen sind, in sehr fruchtbarer Umgebung, handelt mit Baumwolle und Früchten.

Phersala, südöstlich vom vorigen mit 5000, meistens griechischen Einwohnern.

Larissa, östlich von Trikala mit etwa 25000 Einw., fabrizirt Baumwollwaaren und Seidenwaaren, und hat mehrere Färbereien. Es handelt mit Seide und Baumwollwaaren, und vermittelt namentlich den Landverkehr zwischen der Türkei und Griechenland.

Ambelasia, Städtchen mit 4000 Einw., hat Färbereien und treibt lebhaften Handel mit Wolle und Garn.

Turnova, Städtchen mit ca. 4000 Einw., ehemals viel größer, fabrizirt Baumwoll- und Seidenwaaren und hat Garnfärbereien.

Bolo, Städtchen mit 3000 Einw. am gleichnamigen Meerbusen in ungleichmäßig günstiger Lage für den Handel. Diese Stadt ist der natürliche Hafen für ganz Thessalien; ihr Handelsverkehr ein sehr blühender, namentlich mit Marseille. Griechische, türkische, französische und österreichische Schiffe verkehren im Hafen, darunter französische und österreichische Postdampfer. Der Handel des Platzes ist günstig; ausgeführt werden hauptsächlich Getreide, Wolle, Tabak, Baumwolle und Olivenöl, Vieh, Oliven, Wein und Kohlen. Letztere namentlich beschäftigten viele kleine Küstenschiffe. In neuerer Zeit hat man in der Nähe von Bolo Chromlager entdeckt und auszubeuten begonnen; die Ausfuhr geht nach England und Frankreich. Wenn nicht das Räuberwesen den Reichtumsquellen des Landes und der wirtschaftlichen Thätigkeit der Bevölkerung seit vielen Jahren hinderlich wäre, würde die außerordentliche Fruchtbarkeit Thessalien längst zu einer der blühendsten Provinzen des Reiches gemacht haben.

### 3) Bilajet Rum-El (Rumelien).

Diese Landschaft liegt westlich von der vorigen; sie grenzt im Norden an Montenegro und Bosnien, im Westen an das adriatische Meer. Der Boden ist gebirgig, die Bevölkerung besteht größtentheils aus Albanesen: Industrie und Handel sind sehr wenig entwickelt. Der Verkehr im Lande ist an schlechte Saumwege gebunden, außerdem ist die Landschaft auf das Meer angewiesen. Die wichtigsten Ortschaften sind:

Monastir, mit etwa 14000 Einw. von meistens griechischer Abkunft, in einer für den Landverkehr wichtigen Lage; Knotenpunkt von Straßen; hat lebhaften Durchzugshandel.

Ochrida, an dem See gleichen Namens gelegen, nordwestlich vom vorigen mit etwa 8000 Einw., handelt hauptsächlich mit Seefischen nach den benachbarten Landschaften, und ist ebenfalls ein Knotenpunkt von Straßen.

Struga, ebenfalls am See Ochrida, mit etwa 1300 Einw., treibt hauptsächlich Fischfang.

Prelepe, Städtchen mit etwa 6—7000 Einw., gleichfalls Straßenkreuzungspunkt.

Schafiska, Städtchen mit etwa 8000 Einw., wohlhabend und handelsreibend.

Rastokra, Städtchen am gleichnam. See mit sehr gemischter Bevölkerung



von etwa 8000 Einw., Straßenkreuzungspunkt, ist wohlhabend und treibt ansehnlichen Handel.

Elbassan, mit etwa 4000 Einw. und sehr belebten Märkten.

Durazzo (Düratsch), Küstenstadt am adriatischen Meere, wichtig für die Aus- und Einfuhr des mittleren Albaniens nach Oesterreich.

Djesch (Alessio), Städtchen an der Mündung des Drin, mit ca. 3000 Einwohnern, hat einen Hafen und treibt lebhaften Handel, besonders nach Oesterreich.

Delgun oder Dulcigno, Städtchen unweit des Meeres mit etwa 7000 Einw., hat einen Hafen und exportirt Bauholz und Del nach Oesterreich.

Stutari, Stadt mit 24000 Einw. am gleichnamigen See gelegen, fabrizirt Wollgewebe und Waffen, ist eine der ansehnlichsten Städte der westlichen Türkei und wohl gebaut. Ein wichtiger Sträßenzug läuft von hier östlich nach Konstantinopel, ein anderer nördlich nach Belgrad und einer nordwestlich nach Dalmatien. Die Lage des Platzes läßt es begreiflich erscheinen, daß der Hauptverkehr desselben nach den Oesterreichischen Häfen gerichtet ist.

Bar (Antivari), 6 Stunden von Stutari, mit etwa 5000 Einw., fabrizirt Seesalz, hat einen Hafen und treibt lebhaften Handel mit Del und Salz. Der Hauptverkehr geht ebenfalls nach den Oesterreichischen Häfen.

Podgoriça, mit 6000 Einw., Ipek mit etwa 8000 und Dschakowa mit über 8000 Einw., sind kommerziell ohne Bedeutung.

Wichtiger ist Prisrend (Perzerin), in der Nähe des berühmten gleichnamigen Passes über den Schardagh, amphitheatralisch an's Gebirge hin gelagert, zählt etwa 26000 Einw., welche meist dem serbischen Stamme angehören.

#### 4) Vilajet Janina.

Dasselbe umfaßt den südlichen Theil Albaniens, das alte Epirus, gränzt im Westen an das Meer, im Norden an Rumili, im Osten an Saloniki, im Süden an Griechenland und den Golf von Arta. Es ist eben so wie Rumili eine verworrene Berglandschaft, von wilden Albanesen bevölkert, mit schwierigen Kommunikationen, fast ohne Industrie.

Die wichtigsten Plätze sind:

Janina, am gleichnamigen See und dem Westabhange des Pindus gelegen, mit etwa 25000 Einw., Sitz türkischer Behörden zc., von dem fleißigen griechischen Theil seiner Bevölkerung zu einem lebhaften Industrie- und Handelsstädtchen gemacht, erzeugt Goldstoffe, Maroquins, Seidenwaaren und gefärbte Leinenzzeuge, welche in der ganzen Türkei guten Absatz finden; ebenso goldene Schnüre, die hauptsächlich von Juden verfertigt werden.

Sagori (Zagore), nördlich vom vorigen, Hauptort des Distriktes der Sagorzen, welche in den umliegenden, verhältnißmäßig cultivirten Dörfern eine Art kleine Republik, durch die Türkische Regierung privilegiert, haben.

Mezzovo, Gebirgsstädtchen mit etwa 5000 Einw., wichtig als Straßenkreuzungspunkt. Die meist aus Walachen und Zinzaren bestehenden Einwohner wandern gewöhnlich nach anderen Plätzen zum Erwerb aus und kehren später mit ihren Ersparnissen zurück.

Arta (Narda), Städtchen mit etwa 6000 Einw., nahe beim gleichnamigen Golse, in gut angebauter Umgebung, Sitz türkischer Behörden, treibt lebhaften Handel.

Prevesa, am schmalen Eingange des Golfs von Arta, mit etwa 5000 Einw., treibt lebhaften Handel und ist der Hauptexportplatz für Südalbanien. Leider ist der Hafen für große Schiffe nicht zugänglich; da der Golf von Arta bloß 4 Meter tief ist.

Parga, Küstenstädtchen nordwestlich vom vorigen auf felsigem Ufer, früher viel bedeutender.

Delwino (Dolonia), Städtchen unweit der Küste mit etwa 6000 Einw., erzeugt Öl und handelt mit Südfrüchten.

Argyro-Kastro, Binnensstädtchen in felsiger Gegend, nördlich vom vorigen, mit etwa 6000 Einw., fabrizirt den „Zuli“ genannten, besten türkischen Schnupftabak.

Abdona (Ballona), Städtchen an der gleichnamigen Bai, mit etwa 6000 Einw., hat einen sehr guten Hafen, fabrizirt Waffen und exportirt Theer und Pech. Der Hafen ist der frequenteste an der südalbanesischen Küste, welcher namentlich den in der Drrantoststraße von Stürmen überraschten Schiffen zur Zuflucht dient.

Berat, Städtchen mit etwa 8000 Einw., an der Küste, hat keinen Hafen, sondern nur eine unsichere Röhde am Ausflusse des Beratino.

### 5) Bilajet Üsküp.

Diese Landschaft umfaßt den nordwestlichen Theil des ehemaligen Macedonien und einen Theil des türkischen Serbien; sie grenzt im Norden an Bosnien und Nissa, im Osten an Saloniki, im Westen und Süden an Rumili; ist von hohen Bergketten durchzogen, von welchen die Flüsse theils nach Westen, theils nach Südosten abfließen. Der Verkehr ist in neuerer Zeit durch die von Saloniki landeinwärts führende Eisenbahn wesentlich gefördert worden.

Die wichtigsten Städte sind:

Üsküp (Uskup, Skopia), Städtchen mit etwa 12000 Einw. am Flusse Bardar, Sitz türkischer Behörden, Endpunkt der Eisenbahn von Saloniki.

Pristina, ansehnliche Stadt von etwa 10000 Einw., hübsch gebaut, die Umgebung erzeugt Wein. Von Pristina nach Üsküp führt ein Gebirgspfad.

Branja, Städtchen mit etwa 8000 Einw., am Flüsschen Morawa, hat Eisenhütten und fabrizirt Waffen.

Egri Palanka, hübscher offener Flecken mit etwa 3000 Einw., fabrizirt Eisenwaaren und Waffen, und treibt auch lebhaften Handel mit denselben.

Karotowa, Städtchen mit etwa 6000 Einw. im engen Felsenthal, verarbeitet silberhaltige Bleierze.

Istib, industrielles Städtchen am gleichnamigen Flusse mit etwa 20000 Einwohnern.

Köprii, Städtchen mit etwa 22000 Einw. am Flusse Bardar, Eisenbahnstation zwischen Üsküp und Saloniki.

## 6) Vilajet Bosnien (türkisch Bosna).

Dasselbe umfaßt Bosnien, die Herzegowina und das türkische Kroatien. Es grenzt im Nordosten an Oesterreich, im Osten an Serbien, im Süden an andere Vilajets und an Montenegro, im Westen an Dalmatien.

Bosnien, welches vielleicht eines der reichsten Minengebiete der Erde ist, enthält in bedeutender Menge Eisenerze, nämlich Braun- und Spatheisenstein, oft mit einem Gehalt von 70 bis 80 pCt., Braunkohle, Silber, Kupfer, Blei und Quecksilber. Die Hauptlager der Eisenerze sind bei Foyniza, Kreschovo, Varešč, Zeniza, Fotscha und Stari Rajdan, die des Bleies bei Priedor, Susla und Zwornid, die des Silbers bei Trebreniza. Eisenhüttenwerke sehr primitiver Natur existiren in Foyniza, Kreschovo und Fotscha; daselbst werden Schaufeln, Hufeisen, Sicheln, Nägel angefertigt. Eine Ausbeutung anderer Mineralien findet nicht statt. Die Abneigung, welche allenthalben in der Türkei gegen die Zulassung von Fremden zur Ausbeutung der Minen früher kundgegeben worden ist, scheint in neuerer Zeit der Erkenntniß der Nothwendigkeit einer solchen Zulassung einigermassen gewichen zu sein, da, wie bekannt, in andern Provinzen des Reichs mehreren auswärtigen Unternehmern der Minenbetrieb gestattet worden ist. Auch in diesem Lande sind bezügliche Unterhandlungen dem Abschlusse nahe gewesen, haben sich aber wieder zerklüftet.

Bei Ausbeutung der oben erwähnten Mineralschätze würde das Vorhandensein einer reichen Wasserkraft neben den mächtigen Kohlenlagern und den enormen Wäldern eine große Erleichterung bieten. Dabei aber ist hervorzuheben, daß die Erlangung der Konzession zu jener Ausbeutung hauptsächlich davon abhängig sein würde, ob es gelänge, das Vertrauen der Regierung betreffs der Reellität des beabsichtigten Unternehmens zu erwecken. Aussicht auf Erfolg dürften daher nur solche Bewerber haben, die als bedeutende und solide Kapitalisten allgemeiner bekannt sind und zur Betreibung ihrer Angelegenheit bei den Türkischen Autoritäten sich solcher Persönlichkeiten bedienen, die neben ihrer geachteten gesellschaftlichen Stellung, Geschäftsgewandtheit und eine genaue Kenntniß der einschlägigen Verhältnisse besitzen.

Die Hauptquellen der Einnahmen in diesem Lande sind nach wie vor Viehzucht und Agrikultur. In großer Menge finden sich hier Rinder, Schafe, Ziegen, Pferde und Schweine. Schafwolle wird hauptsächlich in Mutteresariskid von Nobibazar gewonnen und von dort vielfach über Scutari und Antivari nach Triest und England exportirt. Rindvieh wird von Bosnien und der Herzegowina besonders nach Dalmatien ausgeführt. Im Jahre 1873 hat übrigens der Viehstand durch das Auftreten des Milzbrandes und der Schafpodenseuche stark gelitten.

Fortschritte in der Agrikultur sind nicht zu verzeichnen. Der kaum drei Zoll tiefe Furche ziehende Holzpflug, sowie das System der Brache herrschen noch immer. Das Unkraut wird nicht entfernt, so daß die Frucht nicht zur rechten Fülle kommt und mit Widentrütern und dergl. vermengt zum Verkauf gelangt. Der Preis ist ein entsprechend geringer, der Geschmack des aus der Frucht bereiteten Mehls rauh und bitter. Die Haupterzeugnisse des Ackerbaues sind Weizen, Gerste, Hafer, Hirse. Dagegen liefert die Heuernte einen reichlichen Ertrag. Ferner ist hier der Obstbaumzucht als einer Haupteinnahme-

quelle Bosniens Erwähnung zu thun, und es ist besonders die Pflaume, welche überall im Lande, hauptsächlich aber bei Banjaluka und in der Posavina, kultivirt wird und einen Hauptexportartikel bildet. Der Ertrag dieser Frucht war im Jahre 1873 ein so reichlicher, daß die Ausfuhr derselben einen Werth von 500000 Dukaten repräsentirte. Von dem Ausfall der Pflaumenernte hängt es wesentlich ab, ob Geld in reichlicherem oder geringerem Maße im Lande kursirt, und es ist demnach in weiterer Folge dadurch die größere oder geringere Geschäftsbewegung daselbst hauptsächlich bedingt.

Bezüglich der Einkünfte aus der Forstwirtschaft ist zu bemerken, daß Faßdauben, welche sonst in großen Quantitäten via Triest nach Frankreich exportirt zu werden pflegen, im Jahre 1873 aus Anlaß der daselbst durch die Krankheit der Weinstöcke verursachten geringen Weinernte in verhältnißmäßig unbedeutender Menge dahin abgingen.

Von Industrie sind nur schwache Anfänge vorhanden. So werden, wie oben angeführt, an einigen Orten eiserne Adergeräthe, Hufeisen zc. fabrizirt, während man an anderen Orten, wie in Serajewo, Hieb- und Schußwaffen, allerdings in geringer Quantität und auf sehr primitive Weise anfertigt. Auch wird eine Art Saffianleder bereitet, welches von den hiesigen Bewohnern größtentheils zur Anfertigung des Schuhwerks verwendet wird.

Erwähnenswerth ist noch die Hausindustrie, indem die ländliche Bevölkerung fast ihren ganzen Bedarf an Kleidungsstoffen aus Schafwolle selbst im Hause anfertigt.

Einen wesentlichen Fortschritt bezüglich der Straßenbauten hat das Vilajet für das Jahr 1873 nicht aufzuweisen. Ausgebaut wurden die Strecken Trebinje-Ragusa und Biletsch-Metochia; neu angelegt ward die Straße von Stolaz nach Ljubine. Die Route Serajewo-Mostar ist bis Ende 1874 zwar noch nicht dem Verkehr übergeben, kann aber zur Noth in ihrer ganzen Länge befahren werden, wenn nicht etwa, was öfters der Fall sein soll, Erdbeben von den anstoßenden Bergen die Passage hemmen.\*)

Der Handel steht auf der niedrigsten Stufe, und kann sich nicht heben, weil ihm dazu alle Elemente fehlen. Das Volk kämpft mit dem Elende, und selbst die größten Grundbesitzer fühlen noch kein Bedürfniß der civilisirten Behaglichkeit. Der Handelsstand ist noch so ungebildet, daß nur ein paar Orthodoxe eine geregelte Buchführung versuchen, und daß man den Vortheil des öfteren Umsazes des Kapitals noch nicht kennt, sondern aus dem einmaligen Umsaze den größtmöglichen Gewinn zu erzielen sucht. Es fehlen Schulen, es fehlt jedes Wechsel- und Geld-Institut, es herrscht, hauptsächlich wegen Mangel an Ausfuhr, Geldmangel. Die Communicationen sind so mangelhaft, daß der Frachtsatz — welcher beispielsweise von Brood bis Serajewo, eine Distanz von 22 deutschen Meilen, nur in trodener Sommerzeit 3 fl., sonst aber immer mehr, ja selbst bis zu 5 fl. per Zollcentner beträgt — den Werth mancher Waare übersteigt.

Es besteht eine einzige Eisenbahnstrecke zwischen Banjaluka und der Grenzstation Dobruin (102 Kilom. lang), isolirt und ohne weitere gehörige Verbindung, weshalb schon von der gänzlichen Einstellung ihres Betriebes die

\*) S. Preuß. Handelsarchiv 1875 Nr. 19.



**Mostar**, Städtchen an der Karenta, mit etwa 10000 Einw. Sitz türkischer Behörden, fabrizirt Eisenwaaren, Wolldecken, Rohseide und treibt vorzüglichen Weinbau. Die Stadt ist auch als Handelsstadt wichtig, und treibt namentlich lebhaft Verkehr mit Serajevo und mit mehreren Küstenplätzen Dalmaniens.

**Trabinje**, Städtchen mit etwa 10000 Einw., ehemals viel bedeutender.

**Fotscha**, Städtchen am Drina, mit etwa 12000 Einw., fabrizirt vorzügliche Messer und Hiebwaaffen.

### 7) Vilajet Rissa.

Dieses Vilajet umfaßt den südwestlichen Theil von Bulgarien, grenzt im Norden an Serbien, sonst an Bestandtheile der Türkei; es ist meistens Gebirgsland, vom Flüschen Rissawa bewässert; die Bevölkerung theils serbisch, theils bulgarisch.

Die wichtigsten Städte sind:

**Rissa** (Risch), am gleichnamigen Flusse mit etwa 16000 Einw. Sitz türkischer Behörden.

**Pirot** (Scharkoj), südöstlich vom vorigen, am gleichen Flusse gelegen mit etwa 8000 Einw., fabrizirt Teppiche.

**Sofia**, Stadt mit etwa 24000 Einw., in gebirgiger Lage. Sitz mehrerer Behörden, fabrizirt Tuch, Seidenwaaren, Leder und Tabak.

**Dubniza**, Städtchen an der Zacina mit 8000 Einw., hat Eisengruben und Hüttenwerke.

**Röfendil**, Städtchen am Strymon mit 8000 Einw., betreibt Gold- und Silberbergwerke, Waffenfabriken und Schmieden.

### 8) Vilajet Widdin.

Dasselbe umfaßt den mittleren und nordwestlichen Theil von Bulgarien, grenzt im Norden mittelst der Donau an Rumänien, im Westen an Serbien, außerdem an türkische Vilajets. Die Landschaft steigt gegen Süden zu allmählich gegen das Balkengebirge an, ist fruchtbar und fleißig angebaut. Hauptverkehrsader ist die Donau.

Die wichtigsten Städte sind:

**Widdin**, Stadt und Festung am rechten Donauufer in sumpfiger Gegend mit etwa 25000 Einw., gewerbetreibend, hauptsächlich aber wichtig als Handelsplatz. Seine Handelsbedeutung liegt hauptsächlich darin, daß es durch die Nähe der Oesterreichischen Grenze zum ersten Ablagerungsplatz des Oesterreichischen und Deutschen Donauhandels geworden ist. Es exportirt hauptsächlich Getreide und andere Rohprodukte, und empfängt auf der Donau dafür Industrieprodukte von Oesterreich und Deutschland. Bei gutem Wasserstande können Schiffe aus dem Schwarzen Meere nach Widdin gelangen.

Die Donau macht weiter abwärts einen großen Bogen, in welchem sie sich wieder nach Osten wendet. Hier liegt, 5 Meilen von Widdin die Dampfschiffahrtsstation vom Palanka.

**Rikopoli**, weiter abwärts an der Donau, gegenüber der Mündung der Aluta gelegen, Stadt und Festung mit etwa 15000 Einw. Sie ist Stapel-



platz für Handelswaare aus der Walachei; die Umgebung erzeugt geschätzten Wein.

Sifowo oder Schiffowa, ebenfalls am rechten Donauufer, sehr schön gelegen mit etwa 20000 Einw., fabrizirt Leder und Baumwollwaaren, treibt lebhaften Handel und Weinbau.

Tirnawa (Ernowa), Städtchen am Flusse Jantra, zwischen der Donau und dem Balkengebirge mit etwa 12000 Einw., war vordem eine außerordentlich thätige Fabrikstadt und Hauptstadt von Bulgarien. Sie hat jetzt noch Färbereien und Seidenzucht und fabrizirt grobes Tuch. Gebirgspässe führen südlich über den Balkan nach Thrakien.

### 9) Bilajet Silistré (Siliftria).

Dasselbe liegt östlich vom vorigen, besteht aus dem östlichen Bulgarien und der Landschaft Dobrudscha, und grenzt im Norden und Westen an Rumänien, im Osten an das Schwarze Meer; im Süden bildet der Balkan die Grenze gegen Thrakien. Auch diese Landschaft zeichnet sich mit Ausnahme der Sumpfigenden an der untern Donau durch große Fruchtbarkeit aus. Die bulgarischen Provinzen überhaupt bilden die eigentlichen Kornkammern der Türkei. Sie versorgen Konstantinopel und viele Punkte des Schwarzen Meeres mit dem nothwendigen Getreide. Außerdem ist das Land auch reich an schönem Schlachtvieh und an Wein.

Die wichtigsten Städte des Bilajets sind:

Silistré oder Siliftria, berühmte Festung an der Donau mit etwa 23000 Einw., treibt Lederfabrikation, Tuchweberei und Gartenkultur. Es exportirt neben dem Getreide Häute und Felle, Farbholz zc.

Ischernavoda, Städtchen an der Donau und Endstation der kurzen Eisenbahnlinie, welche von hier zum Schwarzen Meere nach Rüstendische läuft. Südlich von dieser Eisenbahnlinie zieht sich ebenfalls von der Donau zum Schwarzen Meere ein von den Römern erbauter Wall.

Isaktschi, befestigtes Städtchen an der Donau mit etwa 4000 Einw., treibt Handel.

Tultscha, Donaustädchen mit etwa 5000 Einw., und mit einem von Donauschiffen sehr besuchten Hafen, handelt mit gesalzenen Fischen, mit Holz und Getreide.

Babadagh, abseits der Donau, unweit eines Strandsees, in sumpfiger Hügelandschaft gelegen, hat etwa 10000 Einw., liegt an einer kleinen Bucht und ist häufig von Getreideschiffen besucht.

Ausfuhrartikel ist fast blos Getreide, doch leidet die Umgebung seit einer Reihe von Jahren an Missernten; dazu kommt Wolle, Schaffelle, Käse und Schlachtvieh. Die Einfuhrgegenstände wurden bisher meistens aus Konstantinopel bezogen. Erst seit neuerer Zeit sucht man direkte Verbindungen anzuknüpfen. Der Hafen wird mehr und mehr von Dampfschiffen besucht, welche die Segelschiffe verdrängen. Häufig suchen ihn auch Schiffe aus Noth wegen stürmischer Witterung auf.

Rangalia, Rüstendische am Schwarzen Meere, mit etwa 7000 Einw., hat einen unsicheren Ankerplatz.

**Rawarna**, kleines Küstendorf an einer Meeresbucht, welche den Schiffen im Nothfall als Zufluchtsort dient, treibt Getreidehandel.

**Vasartschik**, im Innern der Dobrutschka gelegen, bekannt durch eine jährlich stattfindende farbeseuchte Messe.

**Baltschik**, Städtchen mit etwa 4000 Einw., besitzt den sichersten Hafen am Schwarzen Meer. Es ist Sitz eines Zollamtes, enthält große Waarenmagazine und sein Handel ist in lebhaftem Aufschwung begriffen. Wichtig ist namentlich ein großer Viehmarkt, der hier stattfindet, sowie die Bienenzucht der Umgebung, welche viel Honig nach Konstantinopel exportirt.

**Barna**, Stadt und berühmte Festung am Schwarzen Meer, mit etwa 16000 Einw., treibt sehr bedeutenden Handel.

Ausgeführt werden hauptsächlich Getreide, Wolle, Butter und Käse, Federvieh und andere Thiere, eingeführt Manufakturwaaren, Colonialwaaren, Zucker, Salz, Kohlen. Was zum Verbrauch im Lande eingeführt wird, kommt fast alles aus Konstantinopel. Der Hafen wird von französischen, österreichischen, englischen, türkischen, griechischen und italienischen Schiffen besucht; österreichische Dampfer besorgen den Postverkehr.

**Schumna**, Stadt, Festung und Eisenbahnstation zwischen Rufsikul und Barna mit etwa 16000 Einw., hat großartige militärische Etablissements und war immer von großer militärischer Wichtigkeit. Die Bevölkerung ist sehr gewerbefleißig, sie fabrizirt Kupfer- und Blechgeschirr und Seide, und treibt ansehnlichen Handel.

**Esli Dschumna**, Städtchen mit etwa 6000 Einw., westlich vom vorigen, treibt Seidenzucht und hat eine wichtige Messe im Monat Mai.

**Rasgrad**, feste Stadt und Eisenbahnstation mit etwa 15000 Einw.

**Rufsikul**, Stadt, Festung und Eisenbahnendpunkt an der Donau, gegenüber von Giurgewo mit etwa 30000 Einw., fabrizirt Tuch, Leinwand, Leder, Muslin, Seidenzeug, Tabak und ist von allen Handelsplätzen des bulgarischen Donauufers der bedeutendste.

## 10) Vilajet Dschesairi.

Dieses Vilajet umfaßt 22 bewohnte Inseln, welche im Aegeischen Meere zwischen der Küste von Thrakien und der Küste von Kleinasien liegen. Zu diesen Inseln gehören:

**Thaso** oder **Thasos**, die nördlichste dieser Inseln, unweit der Küste von Thrakien, gegen 8 □ Meilen groß, mit 6000 Einw. Sie ist walddreich und fruchtbar, produziert Getreide, Del und Wein, Hauptort ist das Städtchen **Rastro**.

**Samothraki** (**Semadrek**), Felseninsel, südöstlich von der vorigen, 1½ □ Meilen groß mit 1500 Einw. An der Ostküste liegt das Städtchen **Rastro**.

**Imbros** (**Imrus**), gebirgige Insel südlich von Samothraki, mit hohen Waldbergen und fruchtbaren Thälern, 4 □ Meilen groß mit etwa 4000 Einw. Auch hier ein Städtchen Namens **Rastro**.

**Stalimene**, das alte Lemnos, südwestlich vom vorigen, 8 □ Meilen groß, mit etwa 12000 Einw. Die Insel ist reich an Meeresbuchten, an

wilden Felsbergen, aber auch an sehr fruchtbaren, gut bewässerten Thälern, wo Getreide im Ueberfluß, außerdem Del, Seide, Trauben, Honig und Wachs erzeugt werden. Ein Ausfuhrartikel ist rothe Siegelerde, welche von den Türken als Heilmittel gegen Gift und Schlangenbisse gebraucht wird. Hauptort der Insel ist das Städtchen Rakro an der Westküste mit etwa 2000 Einw. und einem kleinen Hafen. An der Ostküste liegt der Hafen Kokino.

Strates, kleine Insel südwestlich von Lemnos, nur wenig bewohnt.

Die übrigen zum Vilajet Dschehairi gehörigen Inseln werden, als der asiatischen Küste näher liegend, schon zu Asien gerechnet, und können daher hier keine Berücksichtigung finden. Die wichtigsten derselben sind: Tenedos, Lesbos (auch Midilli, Mytilene genannt), Skio (Chios), Samos, Patmos, Kalymne, Kos, Stampalia, Chalki, Rhodus, Kaso. Ausführliches darüber bei Andree a. a. O., Bd. II, S. 199.

### 11) Vilajet Krid.

Umfaßt die Insel Kreta oder Candia. Dieselbe liegt 15 Meilen südlich von Griechenland und 40 Meilen von der afrikanischen Küste entfernt. Sie ist lang von Osten nach Westen hingestreckt, von Gebirgsketten durchzogen, welche in dem berühmten Berg Ida ihren höchsten Gipfel erreichen. Die Nordküste der Insel ist steil und felsig, hat aber gute Häfen, während die Südküste keine solche besitzt. Die Gebirge entsenden zahlreiche, aber nur kurze Ströme ins Meer, welche im Sommer fast austrocknen. Das Klima ist vorzüglich mild und gesund, die Pflanzen grünen das ganze Jahr hindurch, und der zwar felsige Boden ist ungemein fruchtbar. Der Ackerbau aber ist vernachlässigt, so daß sogar Getreide eingeführt werden muß. Ausgeführt werden Del, Wein, Seide und Käse. Die Thäler sind ausgezeichnet durch ihren üppigen Blumenflor.

Die wichtigsten Städte sind:

Ranea, Hafenstadt an der Nordküste, mit etwa 8000 Einw. Der vorzügliche Hafen ist durch einen großen Damm geschützt.

Rissamo, Hafenstädtchen.

Rettimo, Städtchen mit 800 Einw., treibt lebhaften Seehandel.

Sphakia, an der Südküste der Insel mit etwa 1500 Einw., hat einen Hafen und treibt starken Weinbau.

Megalokastro, Stadt und Festung, führt auch den Namen Kandia, hat etwa 12000 Einw. und einen Seehafen, lebhafte Seifenfabrikation.

In der Nachbarschaft von Kreta finden sich noch zwei unbedeutende Felseneilande: Gozzo und Standia.

## Das Fürstenthum Montenegro.

Das Fürstenthum Montenegro oder Cernagora, von den Türken Paradagh (der schwarze Berg) genannt, ist ein kleines unabhängiges Land mit etwa 80 □ Meilen Flächeninhalt, einerseits von Oesterreich, anderseits von Türkischen Provinzen umschlossen. Es ist fast ganz Gebirgsland bis zu 7600' Höhe ansteigend, von wild zerrissenen Felsmassen durchzogen, welche stellenweise einem Meer versteineter Wogen gleichen, und nur kleine Thälchen einschließen. Zwischen den Klippen wachsen Bäume und Gesträuch, an den Thalgehängen Eichen, Buchen, Kiefern, Ruß- und Sumachbäume. Von Straßen ist in diesem Felsengewirr keine Rede; krumme Pfade laufen bergan und bergab, kaum als gangbar kennlich. Das Land bacht sich nach dem See von Stutari ab, und enthält nur wenige unbedeutende Flässhchen, die für die Schiffahrt ganz unbrauchbar sind.

Das Klima ist in den höheren Gebirgsgegenden kalt; die östlicheren tiefen Thäler dagegen haben ein mildes Klima, aber dürre Sommer.

Die Bevölkerung von Montenegro beläuft sich etwa auf 125000 Seelen, welche in Stämme zerfallen. Ihre Ortschaften sind klein und meistens nur einzelne Häusergruppen, welche in der Regel von mehreren verwandten Familien bewohnt sind; die Häuser sind von Stein gebaut und fast sämmtlich mit Schießscharten versehen. Die Montenegriner gehören zum südslavischen Stamme und sprechen die illyrische Sprache ganz rein. Sie sind ein rohes, aber kriegstüchtiges, abgehärtetes Volk, welches von jeher einen unbändigen Freiheitsdrang und seine Unabhängigkeit gegen die Türken bewahrt hat. Vergeblich war indessen die Bemühung Montenegro's, auch einen Seehafen zu besitzen.

Der gebirgige Boden läßt nur geringen landwirthschaftlichen Betrieb zu; Haupterwerbsquelle ist daher die Viehzucht. Auch der Fischfang, welcher geräucherte und gedörrte Fische nach Dalmatien und Italien ausführt, ist nicht unbedeutend. Bergbau wird nicht getrieben; industrielle Gewerbe beinahe nicht. Was man braucht, wird im Hause als Nebenbeschäftigung hergestellt.

Ebenso unbedeutend ist auch der Handel, welcher nur den allerdringendsten Bedürfnissen dient, und fast blos mit dem dalmatinischen Städtchen Cattaro getrieben wird.

Eingeführt werden: Rindvieh, Tabak, Salz, Kupfer, Eisen, Del, Getränke, Colonialwaaren, Waffen und Schießbedarf, Leinen- und Baumwollzeuge, Schuhe und rothe Mützen.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Vieh und Viehprodukte, gelbes Farbholz, gesalzene Fische, Käse, Geflügel, Schildkrötenhäuten u. dgl.

Das Land hat keine eigenen Münzen, sondern bedient sich des türkischen und österreichischen Geldes.

In politischer Hinsicht bildet es einen monarchischen Staat, welcher dem Namen nach unter Türkischer Hoheit steht. Es hat sein eigenes Gesetzbuch vom 5. Mai 1855, welches Freiheit des Cultus und der Nationalität garantirt. Die unbedeutenden Staatseinkünfte dürften im Ganzen, ungeredet einer von Rußland gewährten Unterstützung etwa 60000  $\mathcal{A}$  betragen.

Der wichtigste Ort ist Cetinje, im höchsten und unzugänglichsten Bezirke des Landes gelegen, Sitz der Regierung und der wenigen öffentlichen Anstalten. Das Städtchen hat eine Straße, die halbwegs diesen Namen verdient; wichtig ist ein ansehnliches Kloster, das zugleich den festesten Punkt bietet.

Njegusch ist der einzige auf europäische Art gebaute Ort Montenegros, hochgelegen.

Die übrigen Orte des Landes sind commercieell unbedeutend.

## Das Fürstenthum Serbien.

Dieses Land, dessen Oberfläche bald auf 791, bald bis zu 1600  $\square$  Meilen (wohl weit übertrieben) angenommen wird, grenzt im Norden mittelst der Donau und der Save an Oesterreich, im Osten an Rumänien und Bulgarien, in Westen und im Süden an Bosnien. Der Charakter des Landes ist der eines Hochlandes von Thälern und Schluchten durchschnitten. Die Bewässerung ist reichlich; sämmtliche fließende Gewässer ergießen sich in die Donau. Diese letztere bildet von Semlin abwärts bis zur Mündung des Flusses Timok die Grenze. Sie enthält in diesem Theile mehrere Inseln, die meisten unbewohnt. Ihre wichtigsten Nebenflüsse sind:

Die Save oder Sau, die sich in der Nähe von Belgrad in die Donau ergießt, ihre Uferlandschaften häufig überschwemmt und schiffbar ist. Sie nimmt wiederum die schiffbare Drina auf und andere für den Verkehr nicht brauchbare Flüßchen.

Die Morawa, neben der Donau der größte Fluß des Landes, ebenfalls schiffbar.

Der Timok, welcher streckenweise die Ostgrenze bildet, ebenfalls schiffbar.

Bei seiner bergigen Bodenbeschaffenheit ist das Land für den Verkehr ungünstig; es hat sich ein regerer Verkehr überhaupt nur an den Donauufern zu entwickeln vermocht.

Die Gebirge sind reich an Wäldern, welche einen Hauptreichtum des Landes bilden. Der Boden ist fruchtbar und gut bewässert, und erzeugt reichlich Getreide, Wein, Hülsenfrüchte, Obst und Gartenfrüchte. Die Gebirge enthalten mancherlei nutzbare Mineralschätze, edle und unedle Metalle; Stein- und Braunkohlen. Die höheren Gebirgslagen enthalten noch vorzügliche Schafweiden; die Wälder sind reich an Wild.

Die Bevölkerung des Fürstenthums betrug im Jahre 1872 1.338505 Seelen. Diese Bevölkerung gehört dem Stamme der Serben an; unter den

südslavischen Stämmen ist er jedenfalls der kräftigste und bildungsfähigste. Die Religion ist die griechische. Außer den Serben bewohnen das Land auch Wallachen, welche aber serbische Tracht und oft auch serbische Sprache angenommen haben, ferner Türken, Zigeuner, Bulgaren, Juden und fremde Europäer. Der serbische Stamm liebt das Leben in geschlossenen Orten nicht und wohnt mit Vorliebe in Dörfern. Das Leben hat noch vielfach einen ganz patriarchalischen Charakter.

Der Ackerbau ist im Ganzen noch wenig entwickelt, obgleich die Regierung Musterwirthschaften, Zollermäßigungen bei der Ausfuhr, landwirthschaftlichen Unterricht und dergleichen Beförderungsmittel des Landbaues eingeführt hat. Der Betrieb des Ackerbaues ist noch ein ganz ursprünglicher, man baut auf demselben Acker eine Frucht so oft hinter einander als möglich, dann läßt man das Grundstück auf unbestimmte Zeit brach liegen. Die Getreideproduktion ist indessen nicht allein für das Bedürfniß des Landes hinreichend, sondern liefert sogar Getreide zur Ausfuhr. Namentlich sind die Flußthäler reich an Getreide. Von Obstbäumen werden namentlich die Pflaumenbäume mit großem Fleiße kultivirt; einzelne Grundbesitzer sollen Gärten von mehreren 1000 Bäumen haben. Die Früchte kommen theils getrocknet in den Handel, theils wird aus denselben Pflaumenbranntwein fabrizirt.

Die Weincultur ist hauptsächlich in den Donaugegenden heimisch, die Behandlung der Rebe, sowie das Keltern lassen viel zu wünschen übrig.

Von sonstigen Gewächsen, welche angebaut werden, ist nur noch der Tabak zu erwähnen, der zumeist im Lande verbraucht wird.

Charakteristisch ist das alljährliche Einwandern von 70—80000 Bulgaren im Frühjahr; dieselben beschäftigen sich hier mit Gartenbau und kehren im Winter wieder heim, nachdem sie etwa 2 Mill. Oesterreichische Gulden erspart haben.

Die Viehzucht ist die Hauptquelle des Volkswohlstandes; sie liefert den Hauptwerth von Ausfuhrgegenständen.

Die serbischen Pferde sind nicht schön, aber sehr kräftig und ausdauernd. An Rindern existirt eine mittelgroße Race von weißer Farbe. Man benützt die Rinder nur zur Ausfuhr und als Arbeitsthiere; zur Milchwirthschaft werden sie nicht benützt. Sehr ausgedehnt ist die Schafzucht, man benützt nicht allein die Wolle, die ziemlich grob ist, sondern auch die Milch, Butter und Käse der Schafe. Eine Spezialität der serbischen Viehzucht ist die ungemein ausgedehnte Schweinezucht. Bei geringen Aufzugkosten und bei der vorzüglichen Mastung in den zahlreichen Eichenwäldern erreicht das Fleisch der serbischen Schweine eine außerordentliche Güte. Bienenzucht und Seidenzucht werden ebenfalls betrieben. Die Gebirgsflüsse sind reich an Forellen; in der Donau werden viele Haufen gefangen, aus welchen Caviar bereitet wird.

Der ehemals sehr blühende Bergbau ist erst in neuerer Zeit wieder in Aufschwung gekommen, nachdem er länger in Verfall gewesen. Er wurde von der Staatsregierung als Monopol betrieben; dieselbe hat namentlich ein großes Eisen- und Kupferbergwerk, nebst Hüttenwerken eingerichtet, deren Produktion jährlich auf 50000 Ctr. Roheisen, 4—5000 Ctr. Gußwaaren und 600 Ctr.



Kupfer veranschlagt wird. Jetzt hat eine englische Gesellschaft die Gruben zu Rajdan-Pek übernommen.

Die industriellen Gewerbe stehen auf sehr niedriger Stufe. Das serbische Volk besitzt zwar Talent für mechanische Arbeiten, aber dieses Talent findet seinen Ausdruck bloß in der Hausindustrie. Diese ist allgemein. Leinen-, Woll- und Seidengewebe und gewirkte Waaren werden von den Frauen, Metall- und Holzwaaren von den Männern im Hause verfertigt. Die gewöhnlichen Kleingewerbe finden sich in allen Dörfern. Feinere Industrieprodukte müssen aus dem Auslande bezogen werden, was bei den niedrigen Zollsätzen leicht möglich ist.

Bezüglich der Gewerbeverfassung herrscht Gewerbefreiheit, mit Ausnahme weniger Gewerbe, welche nur von geschlossenen Zünften betrieben werden dürfen. Remenswerthe industrielle Etablissements sind nur eine Staatsdruckerei und lithographische Anstalt zu Belgrad, eine Tuchfabrik zu Topšider, eine Glasfabrik zu Jagodina, eine Stüdigieberei zu Kragujevac und eine Pulverfabrik zu Stragari. Eine Spezialität des serbischen Kleingewerbes ist die Zimmermalerei, die mit feinen und schönen Farben arbeitet.

Wenn mehr Unternehmungsgelbst und Capital im Lande wäre, würde dasselbe wohl industriell sich heben müssen, denn es fehlt an Rohmaterialien nicht. Außer dem oben erwähnten Kupferwert zu Rajdan-Pek, den Bleigruben zu Krupanj, den gold- und silberhaltigen Zinnerzen zu Rucajna, den lithographischen Steinen zu Struganik hat Serbien sehr reiche Kohlenlager, namentlich zu Senje, wo nach Berechnung eines deutschen Ingenieurs 27 Milliarden metr. Str. Kohle liegen; andere zu Kostolaz, südöstlich von Belgrad, hart an der Donau.

Der Handel ist im Allgemeinen im Aufschwung begriffen. Die Einfuhr ist gering, da die Bevölkerung nur wenig ausländische Industrieprodukte braucht. Bedeutender ist die Ausfuhr.

Haupteinfuhrgegenstände sind Salz, Colonialwaaren, namentlich Kaffee, Manufakturwaaren, unter welchen wieder Eisen und Waffen die wichtigsten sind.

Hauptgegenstände der Ausfuhr sind: Vieh und Viehprodukte, Wachs und Honig, Knoppfern 2c. Der wichtigste Handelsplatz ist bei weitem Belgrad, welches nicht allein die Ausfuhr Serbiens vermittelt, sondern auch namhaften Durchzugshandel nach der Türkei treibt. Wichtig für den Handel sind die Märkte, namentlich jene zu Waljemo und Tschupria.

Für 1870 wird die Gesamteinfuhr Serbiens zu 28 Mill. Fr., und die Gesamtausfuhr zu 30 1/2 Mill. Fr. veranschlagt.

Banken bestehen in Serbien nicht, doch besteht ein Fonds, welcher vom Finanzministerium verwaltet wird, und welcher die Dienste einer Hypothekbank versieht (Uprava fondova).

Zur Förderung des Handels sind Handels- und Gewerkekammern errichtet worden.

Der Handel ist grundsätzlich freigegeben; jedoch in der Weise beschränkt, daß der Handel mit Manufakturwaaren, Colonialwaaren, Bittualien und Thonwaaren nur von geschlossenen Innungen getrieben werden darf,

während der Handel mit Vieh und anderen Landesprodukten für Inländer bloß einer Anmeldung bei der Polizeibehörde bedarf.

An Verkehrsmitteln ist Serbien arm; nur die Save und die Donau werden als Wasserstraßen benützt. Die Straßen sind im Allgemeinen schlecht, so daß der Verkehr vielfach auf bloße Saumwege angewiesen ist. Die projektierte Eisenbahnverbindung zwischen Oesterreich und der Türkei durch Serbien ist noch weit von der Durchführung entfernt. Telegraphenlinien dürften etwa 900 Kilom. mit 20 Bureaus bestehen.

Nach Berichten neuerer Reisender (Professor Szabó) scheint in letzten Zeiten doch einiger Fortschritt im Handel und Verkehr des Landes stattgefunden zu haben. In jede Bezirkshauptstadt führt eine erträgliche Landstraße; leichte bequeme Wagen und geliebte Kutscher stehen in allen lebhafteren Städten dem Reisenden zur Verfügung. Selbst in vielen Dörfern findet sich ein Gasthof (türkisch *Meana* genannt). Die Regierung hat diesem Gasthofwesen ihre besondere Sorgfalt zugewendet. Gebäude, Speisen und Preise werden polizeilich regulirt.

Münzen prägt die Serbische Regierung nicht, außer Kupferkleingeld; es circulirt im Lande Oesterreichisches und Türkisches, auch Russisches Geld, dessen gesetzlicher Cours durch einen Münztarif bestimmt wird. Es bestehen aber zwei Course: der Steuercours und der Handelskurs, welche sich verhalten wie 1:2. Die Regierung rechnet nach Türkischen Piaßtern, der Privatverkehr daneben auch nach Oesterreichischem Geld. Der Dinar zu 100 Para = 80 Reichspennigen.

Maß und Gewicht sind türkischen Ursprungs. Gewichtseinheit ist die Oka (= 2,5 Zollpfund) zu 4 Litra à 100 Drachmen; Längenmaß die Arschine = 0,7 Meter; das Hohlmaß für Wein und Getreide ist das türkische.

Die Finanzen des Staatswesens sind insofern günstig, als dasselbe bis in die neuere Zeit von Schulden frei blieb. Dieß ist indessen kein Verdienst, denn man hat in jüngster Zeit versucht, Anlehen aufzunehmen, was aber mißlang. Die letzten Ereignisse erst machten ein Anlehen absolut nothwendig, und jetzt besteht eine Staatsschuld von 9.600000 *M*.

Unter den Einnahmen des Staats sind eine Personalsteuer von 18½ Mill. Piaßter, die Domänen und Regalien mit 2.800000, die Zölle mit 5.200000, die Accise mit 1.300000 Piaßter die bedeutendsten. Der Tabak ist Gegenstand eines Regals.

Die Einfuhrzölle sind niedrig; sie dürfen 3p Ct. vom Werth der Waare nicht übersteigen. Diesem Umstande schreiben serbische Schriftsteller den Mangel einer einheimischen Fabrikindustrie zu.

Belgrad, die Hauptstadt von Serbien, am Einfluß der Save in die Donau, auf felsigem Hügel gelegen, ist stark befestigt. Die Stadt zählt etwa 27559 Einwo., und besteht aus einer Türkenstadt und Serbenstadt; die Türkenstadt liegt an der Donau, die Serbenstadt an der Save. Die ganze Stadt macht einen entschieden orientalischen Eindruck; die meisten Gebäude sind niedrige Hütten mit Holzdächern und Papierfenstern, die Straßen unregelmäßig und schmutzig.

Belgrad ist Sitz der höchsten Staatsbehörden und mehrerer öffentlicher Anstalten. Die Bevölkerung fabrizirt Baumwollwaaren, Lederzeug, Teppiche und Feuerwaffen. Der Handel ist begünstigt durch den Zusammenfluß zweier schiffbarer Ströme und durch die Lage der Stadt an der Grenze. Namentlich findet lebhafter Transitverkehr statt. Die bedeutendsten Straßenzüge, welche von Belgrad ausgehen, sind in nordwestlicher Richtung nach Carlowitz, südöstlich nach Semendria und dann das Thal der Morawa aufwärts.

Waljewo, Städtchen mit etwa 1200 Einw., an der Kolubara, südwestlich von Belgrad. Sitz mehrerer Behörden.

Schabaz an der Save, Städtchen mit etwa 4000 Einw., westlich von Belgrad, treibt Weinbau und lebhaften Viehhandel. Dieses rasch aufblühende Städtchen wird „das serbische Paris“, im Volksmund auch „die weiße Weste“ genannt, ist auch Sitz mehrerer Behörden.

Semendria (Smederevo), Stadt und Festung an der Donau, südöstlich von Belgrad, den Eingang in das Thal der Morawa deckend, hat etwa 4000 Einw., treibt Handel, Flußschiffahrt, Fischerei und Gewehrfabrikation; ist Sitz der Kreisbehörden zc.

Passarowitz (Poscharewaz), Städtchen mit 5300 Einw., südöstlich vom vorigen, im unteren Morawathal, Sitz der Kreisbehörden, bekannt durch den 1718 zwischen Oesterreich und der Türkei hier abgeschlossenen Frieden.

Regotin, Hauptort des Kreises Kraina, am Flüsschen Regotin, mit über 3000 Einw., Sitz der Kreisbehörden, hat frequente Jahrmärkte. Ein Straßenzug führt südlich in's Thal des Timok, ein anderer zweigt sich von diesem südöstlich nach Widdin ab.

Neu-Orsova, auf einer Donau-Insel, gegenüber dem Oesterreichischen Alt-Orsova, Festung. In der Nähe von Orsova das sogenannte Eiserner Thor, ein wilder felsiger Paß, durch welchen sich die Donau in klippereichem Bette raschen Laufes drängt, früher für die Donauschiffe gefährlich, schon zur Zeit Kaiser Trajans ein wichtiges Bolkertthor.

Gurgusowaz, Kreisstädtchen im Thale des Timok mit etwa 2700 Einw. und frequenten Jahrmärkten.

Aleginaz, Kreisstädtchen mit etwa 2700 Einw. im Morawa-Thal, in einer commercieell nicht unwichtigen Lage an der großen Straße, welche von der Donau bei Semandria in's Innere der Balkanhalbinsel führt. Aleginaz ist der Schlüssel zu Serbien von der Türkei aus.

Kruschewaz, Städtchen mit etwa 2000 Einw., nahe dem Flüsschen Kasinja, Sitz der Kreisbehörden, hat frequente Jahrmärkte.

Saitschar, Kreisstädtchen, Hauptort des Kreises Crna-Rieka mit etwa 2300 Einw., unweit des Timok, hat namhafte Jahrmärkte.

Tschupria, Kreisstädtchen im Thal der Morawa mit etwa 2000 Einw., Sitz mehrerer Behörden, hat Jahrmärkte.

Jagodina, Kreisstädtchen, nordwestlich vom vorigen, im Morawa-Thale, mit etwa 3700 Einw.

Kragujevaz, Kreisstädtchen im weiten Thale des Flüsschens Lepeniza mit etwa 3500 Einw., Sitz mehrerer Behörden.

Eschatſchat, Kreisstädtchen an der serbischen Morawa, mit etwa 1200 Einwohnern.

Uſchiſa, befestigtes Kreisstädtchen mit etwa 5300 Einw., in einsamer Berglandschaft des südwestlichen Theils von Serbien. Grenzplatz gegen die Türkei ist das noch südwestlicher gelegene Mokra Gora, am Südaabhäng des Schargan, mit Zollamt und Quarantäne-Anstalt.

Loſniſa, Städtchen an der unteren Drina mit etwa 1500 Einw., Sitz der Kreisbehörden, hat bedeutende Jahrmärkte.

## Das Fürstenthum Rumänien.

Das Fürstenthum Rumänien (nach anderen Romanien) von Seiten der Türkischen Regierung als Moldau- Walachei- oder Donaufürstenthümer bezeichnet, gehört nominell zwar unter die Suprematie der Türkei, ist jedoch faktisch ein selbständiger Staat. Sein Territorium gränzt im Westen an Oesterreich, im Norden an Rußland, im Süden mittelst der Donau an die Türkei, im Osten an das Schwarze Meer, und umfaßt 2197 □Meilen mit 4.605510 Einw. Hier von treffen auf die beiden Bestandtheile des Landes, nämlich auf die Moldau 867 □Meilen, auf die Walachei 1330 □Meilen.

### Bodengestaltung und Bewässerung, Klima.

Das regelmäßig gestaltete Territorium des Fürstenthums umschließt in großem Bogen das Oesterreichisch-Ungarische Kronland Siebenbürgen, und bacht sich von den Siebenbürgener Karpathen nach Osten gegen das Schwarze Meer und nach Süden gegen die Donau ab. Der nördliche Landestheil, die Moldau, ist im Westen Gebirgsland, im Nordosten Berg- und Plateauland, im Südosten Tiefland, der südliche Landestheil, die Walachei, ist im Norden Bergland, außerdem fruchtbare Ebene. Die Rumänischen Karpathen erreichen eine Höhe bis zu 7800 Fuß. Die nur unbedeutende Küstenstrecke der Moldau ist flach und ohne Gliederung.

Die Bewässerung des Landes ist einfach und charakteristisch, indem die Donau im Süden, der Pruth im Osten zusammen einen, dem Karpathenzuge entsprechenden großen Bogen bilden, der fast alle Gewässer des Landes aufnimmt und durch die Donaumlündungen dem Schwarzen Meere zuführt.

Die Donau bildet von Orſowa an, wo sie das sog. Eisernen Thor durchbricht, zuerst in gewundenem Laufe die Grenze zwischen Rumänien und Serbien, weiter abwärts zwischen Rumänien einerseits, der Bulgarei und der Dobrudscha andererseits. Die eigentlichen Donaumlündungen befinden sich auf Türkischem Gebiete; bezüglich des Schifffahrtsverkehrs auf der unteren Donau vergl. S. 513.

Von den Nebenflüssen der Donau auf Rumänischem Gebiete sind zu nennen:

Der Sçyl mit dem Motrul, gegenüber Raçowa in die Donau mündend.

Die Muta (Alt), aus Siebenbürgen durch den Rothenthurmpaß kommend, mündet gegenüber von Rifopoli.

Wede, Argisch (Arbschisch) und Salomiça sind von geringerer Bedeutung.

Der Sereth kommt aus der Bulowina und mündet bei Traila und Galaz. Er ist nicht schiffbar; aber von Bedeutung für die Holzflößerei aus den Karpathen nach Galaz.

Der Pruth ist der bedeutendste unter den Nebenflüssen der Donau auf Rumänischem Gebiet. Er kommt ebenfalls aus der Bulowina, bildet lange die Grenze zwischen Bessarabien (Rußland) und Rumänien und mündet unterhalb Galaz. Auch er ist nicht schiffbar, wird aber zum Flößen benützt.

Vom Pruth abwärts münden nur noch unbedeutende Gewässer in die Donau.

Erwähnenswerth sind die großen Seen Rumäniens an der untern Donau.

Das Klima des Landes ist seiner östlichen Abdachung wegen rauher als unter denselben Breitengraden in Westeuropa, mit harten Winterfrösten und heißen Sommern. Namentlich gilt dieß von der Moldau, welche den kalten Stürmen, die aus dem südlichen Rußland kommen, mehr ausgesetzt ist. Troßdem ist die Fruchtbarkeit des Landes sehr bedeutend, und Rumänien gehört zu den Kornkammern Europas.

### Bevölkerung.

Die Bevölkerung Rumäniens bildet mitten zwischen slavischen und magyarischen Völkerschaften einen gesonderten Volksstamm mit romanischer Sprache, die aus dem Lateinischen entstanden und mit slavischen Sprachelementen vermischt ist. Diese romanische Sprache ist eine Folge der ehemaligen Römerherrschaft im alten Dakien, deren Wirkung trotz der ungeheuren Völkerströme, welche sich später über jene Länder hinwälzten, nicht auszutilgen war. Außer den eigentlichen Rumänen beherbergt das Land aber auch Russen, Bulgaren, eine große Anzahl Juden, Armenier, Zigeuner, Griechen, fremde Europäer. Man hört außer der Rumänischen Sprache die Mundart der Zigeuner, die Deutsche, Französische, Ungarische und Italienische Sprache. Die Religion ist meistens die Griechische. Sehr ausgeprägt ist im Rumänischen Volk die ständische Gliederung. Während Adel, Geistlichkeit und Bauern bis in die Gegenwart fast abgeschlossene Stände bildeten, ist ein spärlicher Bürgerstand erst in der letzten Zeit entstanden. Der Adel zerfällt in einen höheren (Groß-Bojaren) und einen niederen (Klein-Bojaren). Die großen Bojaren haben einen durch ausgedehnten Grundbesitz und durch die Geschichte des Landes begründeten sehr bedeutenden Einfluß; viele derselben stammen von alten Janarioten-Familien ab. Der Bürgerstand hat sich in den Städten aus den kleinen Bojaren, aus Beamten, Fremden, Kaufleuten z. gebildet. Die Bauern waren bis in die neuere Zeit faktisch nahezu Sklaven.

die zahlreichen Zigeuner bis zum Jahre 1856 fast vollständig Sklaven. Die Religion ist die Griechisch-Orientalische; bei manchem düsteren Aberglauben bewahrt das Volk im Allgemeinen viel Religiosität; in den höheren Klassen herrscht Französische Cultur und Sitte.

### Landwirthschaft.

Der Ackerbau ist der bei weitem wichtigste Erwerbszweig; er steht in Rumänien technisch allerdings noch auf sehr niedriger Stufe und wird mit primitiven Werkzeugen und ohne ergiebige Kapitalverwendung betrieben, aber sehr unterstützt durch die großartige Freigebigkeit des Bodens. Die Gesamtproduktion wird veranschlagt auf (in guten Jahren):

20	Mill. Hectoliter	Mais.
15	"	Weizen.
8	"	Gerste.
2 $\frac{1}{2}$	"	Roggen.
2 $\frac{1}{2}$	"	Hirse.
2	"	Hafer.

Der Mais insbesondere bildet das wichtigste Nahrungsmittel der Landbaubevölkerung, kommt aber auch zum Export. Gerste aus Rumänien wird in neuerer Zeit in Holland und Belgien von der dortigen Bierbrauerei verwendet.

Der Getreideexport betrug in letzter Zeit jährlich je nach dem Erndtergebnis: 3 bis 4 Mill. Hectoliter Mais, 2 bis 4 Mill. Hect. Weizen, ein kleines Quantum Roggen, gegen 2 bis 3 $\frac{1}{2}$  Mill. Hect. Gerste und etwas Rapsaat. Dies ist indessen bloß die Ausfuhr nach Osten; es werden jedoch auch Donauaufwärts und zu Lande über die moldauischen Grenzstationen Cerealien ausgeführt.

Die wichtigsten Plätze für den Getreidehandel sind Braila, Galatz und Ismail, die Bestimmungsorte des Rumänischen Getreides England und Belgien, weniger Italien, Frankreich, die Niederlande und Schweden. Britische Dampfer namentlich, welche Kohlen, Eisen und Manufaktur gebracht haben, nehmen gern Getreide als Rückfracht.

Der Kartoffelbau ist unbedeutend; wichtiger der Rapsbau. Die Cultur des Tabaks, welcher so gut ist wie der Türkische, nimmt zu; man schätzt die Jahresproduktion auf 40000 Zollcentner. Auch Oelfaat wird exportirt.

Der Weinbau ist im Zunehmen; er wird hauptsächlich in den südöstlichen Ausläufern der Karpathen betrieben und dem Weinstock immer mehr Sorgfalt gewidmet, wozu hauptsächlich der massenhafte Import fremder Weine Veranlassung bot.

Rumänien erzeugt zumeist weiße, den Moselweinen ähnliche Sorten, in neuerer Zeit auch rothe. Die wichtigsten Marken sind Dragaschani, Cotna, Denla-Mare, Oboveshti. Die Gesamtproduktion dürfte 80 Mill. Liter betragen. In Galatz kostete 1874 der Vadra Wein (1 Vadra = 12 Liter) mit Fracht und Zoll zc. 2  $\mathcal{M}$  40 Pf.

Grassland und Weiden betragen über 31 pCt. der Bodenfläche.



## Viehzucht.

Die letzte statistische Aufnahme ergab folgenden Bestand an Hausthieren:

Pferde . . . . .	506104
Rinder und Büffel . . . . .	2.750568
Schafe . . . . .	4.824900
Ziegen . . . . .	423077
Schweine . . . . .	1.088737

Die Pferde des Landes sind kräftig und dauerhaft; ihre Zucht ist nicht mehr so bedeutend wie früher, namentlich findet kein Export mehr statt.

Die Rindviehzucht bringt noch Produkte zum Export, ebenso die Schafzucht. Allerdings ist die Wolle keineswegs fein, da man es nicht darauf abgesehen hat, Schafe speziell für Fleisch oder speziell für Wolle zu züchten. Am besten ist noch die Zadelwolle aus den von Rußland abgetretenen Theilen Bessarabiens. Die durch die starke Maisproduktion begünstigte Schweinezucht liefert für den Export, namentlich aus der Walachei, Fleisch und Thiere.

Der Waldboden beträgt 16 pCt. des Landes. In den Gebirgen findet sich noch Urwald, während die walachische Tiefebene baumlos ist. Die Forstwirthschaft ist sehr primitiv, lebhaft die Ausfuhr eigener Faßdauben.

## Bergbau.

An mineralischen Schätzen ist das Land nicht reich, namentlich ist von Steinkohlengruben noch sehr wenig aufgeschlossen. Auch die vorhandenen Silbererze werden nicht ausgenützt und die früheren Goldwäschereien sind eingestellt. Wichtiger ist das Salz, welches in den Karpathen in sehr bedeutenden Flözen vorkommt und in großer Menge ausgeführt wird. Die jährliche Produktion wird auf 45—50 Mill. Ota geschätzt. Petroleum wird in der Umgebung von Plojeshti ausgebeutet; der Jahresertrag beläuft sich auf 1½ Mill. Ota.

## Industrie.

Das industrielle Gebiet ist noch ganz unentwickelt und beschränkt sich auf die gewöhnlichsten Verbrauchsgegenstände: Mühlen, Bäckereien, Brauereien, Glasfabriken, Ziegeleien, Seifen- und Kerzenfabriken, Gießereien, Seilereien, Druckereien und dgl. Diese Gewerbe befinden sich größtentheils in den Händen von Deutschen und Ungarn. In Bezug auf die meisten andern Produkte ist Rumänien vom Auslande abhängig. England liefert ihm Manufakturwaaren, Colonialwaaren und Eisen; Oesterreich, Deutschland und Frankreich liefern Manufakturwaaren; Italien und Griechenland Del und Früchte; Belgien Glas und Nägel; Holland viel Zuder. Die deutsche Zuzuhr ist in entschiedener Zunahme begriffen.

## Handel.

Die vom Ausland eingeführten Fabrikwaaren werden nicht durch einzelne große Firmen, sondern meistens aus den Produktionsländern direkt vom

Fabrikanten bezogen und durch kleine Händler unmittelbar an die Consumenten abgesetzt. Ausgenommen sind davon nur die größten und geläufigsten Artikel. Begreiflicher Weise ist in diesem Kleinverkehr die Creditfähigkeit ziemlich beschränkt. Die Handelsbilanz Rumäniens für 1874 ergiebt folgendes:

Die Einfuhr betrug im genannten Jahre 92 Mill. Lei (Francs) (+ 7 gegen 1873); Export 136 Mill. (— 23); Transitverkehr 0,5 Mill. Fracs. (— 0,4). Vor fünf Jahren bezifferte sich der durchschnittliche Werth der Einfuhr auf 75, der Ausfuhr auf 120 Mill. Fracs. Von letzterer entfallen auf Getreide 101 Mill. Fracs. (— 6,6); auf Thiere 14,3 Mill. (— 3,5); auf thierische Produkte und Abfälle, Salz, Petroleum z. 20,3 Mill. Fracs. (— 13,4).

Was den Import betrifft, dessen Hauptgegenstände Colonial-, Manufaktur-, Metall-, Glas-, Material- und Farbwaaren, Leinwand, fertige Bekleidung und Beschuhung, Papier, Kohlen, Maschinen, Tabak, Cigarren, Mineralwasser, Flaschenbier, feine Weine, Liqueure, Pianos und Luxuswagen, Leder-, Galanterie- und Spielwaaren sind, so entfallen nach einer oberflächlichen statistischen Zusammenstellung von dem Gesamtwerthe der Importe a) auf Nahrungs- und Genussmittel ca. 16 Mill. Fracs. (Probenienz vornehmlich Frankreich und die Türkei); b) auf Gegenstände zum industriellen Verbräuche ca. 15 Mill. Fracs. (Probenienz vorzüglich Oesterreich, England und Deutschland); c) auf andere Fabrikate ca. 46 Mill. Frs. (Probenienz Oesterreich, England und Deutschland) und d) auf landwirthschaftliche und überhaupt solche Produkte, die auch Rumänien erzeugt ca. 9 Mill. Fracs. (Probenienz Ungarn und Rußland).

Der Wechselverkehr von Rumänien mit Deutschland wird hauptsächlich von Leipzig und Berlin besorgt. Leipzig war überhaupt früher der wichtigste Waarenlieferant.

### Verkehrsmittel.

Das Land hat seine natürliche Verkehrsstraße in der Donau, auf welcher ein sehr lebhafter Waarenzug stattfindet. Die wichtigsten Häfen an diesem Flusse für Rumänien sind: Galacz und Braila. Die Landstraßen sind in einem sehr schlechten Zustande.

In neuerer Zeit ist Rumänien in die Reihe der Eisenbahnstaaten eingetreten. Die erste im Jahre 1869 eröffnete Eisenbahn war die Strecke Bukarest-Giurgewo, von einer englischen Gesellschaft gebaut. 1868 wurde die Concession für ein Bahnnetz von mehr als 100 Kilom. an die Lemberg-Gzernowiz-Jassy-Bahngesellschaft und an das Consortium Strousberg ertheilt. 1871 entstanden Streitigkeiten zwischen der Regierung und dem Consortium über die Frage, wer den Januarcoupon von 1871 zu bezahlen habe. Infolge davon wurde die Concession des Consortiums Strousberg aufgehoben und zur Uebernahme und Vollendung der in Angriff genommenen Strecken eine neue Aktiengesellschaft gegründet.

Die Rumänischen Eisenbahnen bestehen jetzt aus den Linien:

Bukarest-Roman . . . . .	467 Kilom.
Zweigbahn von Barboşi nach Galacz . . . . .	19 . . . . .

Zweigbahn von Tecucin nach Berlad . . . . .	51 Kilom.
Bukarest-Giurgewo . . . . .	67
Bukarest-Bercioroba (Orsoba) . . . . .	381

Hiezu kommen aber noch jene Linien der Lemberg-Gjernowig-Jassy-Bahn, die auf Rumänischem Boden liegen. Es sind das die Linien:

Jassy-Suczawa . . . . .	139 Kilom.
(mit Zweigbahn von Berefti nach Botuschani)	
Paskani-Roman . . . . .	40

Die für den internationalen Verkehr bedeutendste unter diesen Linien ist Bukarest-Bercioroba (Orsoba) 381 Kilom. Bedarf nur noch einer kurzen Verbindungslinie in Oesterreich, um nebst der Türkischen Linie Giurgevo-Barna die nächste Verbindung zwischen Wien und dem Schwarzen Meere zu bilden. Aber auch die Strecken Suczawa-Galaz und Suczawa-Jassy-Odeffa streben Verbindungen aus Mitteleuropa nach dem Schwarzen Meere an.

Der Verkehr des Jahres 1873 umfaßte 67000 Personen I., 217000 II. und 357000 III. Klasse. Von den beförderten Gütern kommen 37 pCt. auf Getreide, 12 pCt. auf Brennholz, 11 pCt. auf Regietransporte. Die Einnahmen betragen 9 Mill. Frs. = 14031 Frs. pro Kilom. Bahn, die Ausgaben 6,7 Mill. Frs. = 10406 Frs. pro Kilom. Bahn oder 74 pCt. der Einnahmen.

Wie ungenügend indessen die Eisenbahnlinien Rumäniens für den Verkehr sind, geht schon aus dem Umstande hervor, daß noch 1873 die Oesterreichischen und Deutschen Waaren lieber auf der Donau importirt wurden (nach Deutschem Consulatsbericht), als auf der theuren und weniger zuverlässigen Eisenbahnroute Arakau-Lemberg-Gjernowig.

Die Rumänische Regierung bemüht sich aber, neue Eisenbahnverbindungen nach dem Westen in's Leben zu rufen; insbesondere sind noch zwei Anschlüsse an die Oesterreich-Ungarischen Bahnen, nämlich über Plojefki nach Siebenbürgen und über Orsoba im Werke, deren Vollendung man im Jahre 1878 erwartet.

Das Postwesen ist in neuerer Zeit sehr verbessert worden. Namentlich sind die Postverbindungen nach Oesterreich und Deutschland geregelt, wodurch der Geldverkehr mit diesen Ländern wesentlich erleichtert wurde. Briefe, die in Berlin Sonntag Nachts ausgegeben werden, gelangen Mittwoch früh in Galaz und Jassy, Mittags in Bukarest an die Adressaten. Die Zahl der Postbureau's betrug im Jahre 1874 274; dabei wurden 3 Mill. Privatbriefe, 1 Mill. offizielle Schriftstücke befördert. Die Ausgaben für die Post belaufen sich etwas höher als die Einnahmen.

Der Telegraph umfaßte im genannten Jahre 82 Bureau's, 3819 Kilom. Linien mit 6398 Kilom. Draht. Die Zahl der Depeschen betrug im inneren Dienste 711533, im internationalen Dienste 93453. Auch hier sind die Ausgaben etwas größer, als die Einnahmen.

### Münze, Maß und Gewicht.

Münzeinheit ist der Piafer (Lei) = 80 Reichspfennige; er wird in 100 Ban Para getheilt. An Goldmünzen sind Zwanzig-Leistücke geprägt.

Gewichtmaß ist der Kantar (112 $\frac{1}{2}$  Zoltpfund) zu 44 Oka à 4 Sitra; Längenmaß der Galibiu = 0,88 Meter; Hohlmaß die Biadra (14,1 Liter) zu 10 Oka.

### Handelspolitik zc.

Die Regierung hat seit einer Reihe von Jahren, namentlich seit der Thronbesteigung des Fürsten Karl sehr viel gethan, um die wirthschaftliche Lage des Landes zu heben. Die Verfassung wird auf das ehrlichste und pünktlichste befolgt. Zur Hebung des Bodencredits geschieht alles Mögliche und ist hiezu auch ein eigenes Institut für den Bodencredit gegründet worden. Im Interesse der Heranziehung einer entsprechenden ländlichen Arbeiterbevölkerung wurde durch das Gesetz vom 14. August 1864 die Unterthänigkeit und der Frohdienst aufgehoben, nachdem schon früher 1844 und 1856 die Zigeuner aus ihrer sclavenartigen Stellung emanzipirt und in die Klasse der Bauern versetzt worden waren.

An Capitalkräften fehlt es dem Lande noch ganz bedeutend, vor Allem zeigt sich das in dem hohen landesüblichen Zinsfuße. Dieser pflegt nicht unter 10 pCt. zu betragen. Auch der Staat muß seinen Gläubigern sehr hohe Zinsen bezahlen; von den hauptsächlichsten Rumänischen Staatspapieren sind die Ruralbonds 10 pCtige, die Domonial- und die Oppenheim-Anleihe 8 pCtig, die Stern-Anleihe 7 pCtig.

Steuerbefreiung für neugegründete Zuderfabriken, Zollbefreiung für die dazu eingeführten Maschinen und dergl. sollen zur Hebung der inländischen Industrie dienen.

Das Handelsrecht ist in der Walachei schon 1841 durch ein dem französischen Code de Commerce nachgebildetes Gesetz geregelt worden. In neuerer Zeit hat man Bestimmungen getroffen, daß jede Geschäftsunternehmung, welche gegründet wird, auf Antrag der Handelskammern autorisirt werden muß, und deßhalb bei der einschlägigen Handelskammer vorher angemeldet werden muß. Firmatafeln und Buchführung sind gleichfalls gesetzliche Vorschrift.

### Finanzen.

Die Schuldenlast des Landes ist so bedeutend, daß dasselbe gegen 40 Mill. Frs. an das Ausland zu bezahlen hat. Nachdem nun die Auslagen für die ganze Administration nur ca. 80 Mill. betragen, so erscheint es allerdings gerechtfertigt, daß das Ausland anfängt, sich die finanzielle Lage Rumäniens genauer zu besehen.

Die Schulden Rumäniens begreifen:

#### I. Anleihen für den Bau von Eisenbahnen und Brücken.

Zum Baue der	Capital	mit Interessen und Annuitäten.
	Francs.	Francs
a) Eisenbahn Giurgevo-Bularest . . .	10.975122	2.010000
b) Eiserne Brücken . . . . .	12.027285	1.443274
c) Eisenbahn Berciorova-Roman . . .	248.180000	18.609750
d) Suceava-Jassy-Roman . . . . .	51.750000	3.857025
e) „ Jassy-Ungheim . . . . .	8.770215	452428
Summa	326.652622	26.372477

## II. Uebersicht zur Gewissmachung der Verschuldeten Einnahmen.

	Capital	mit Zinsen
	Summ.	Summ.
a. Krieger-Schatz von 1874 . . . . .	22.589.437	2.124.376
b. Censuren von 1876 . . . . .	5.771.670	3.164.141
c. Lombard-Anleihen von 1871 . . . . .	75.000.000	2.490.000
d. Renten-Anleihen von 1875 . . . . .	44.500.000	2.750.000
<b>Summa</b>	<b>177.861.107</b>	<b>15.568.517</b>

Summa: 78.752534 Frs. Capital weniger die bereits amortisirten Beträge von ca. 46 Mill., oder 41.219994 Frs. jährlicher Zinsen und Amortisirungs-Zinsen.

Diese Schuldensumme vermindert sich durch Amortisirung bis zum Jahre 1892 auf 344 Mill. Frs. Capital und 24 Mill. Frs. Zinsen.

Das Budget für 1877 berechnet die Ausgaben auf 56 Mill. Frs., die Einnahmen auf 50 Mill. Frs.

Insobem ist die finanzielle Lage des Landes keineswegs besorgniss-erregend.

Es findet eine regelmäßige Amortisirung der Anleihen nach dem schon mitgetheilten Schema statt.

Das Land hat einen Besitz von Domänen, deren Ertrag für 1871 auf 17 Mill. veranschlagt ist, welche daher wenigstens einen Werth von 400 Mill. darstellen.

Das Land bezieht jährlich aus den Salinen 5 Mill. Frs., was wieder einen Kapitalwerth von mindestens 100 Mill. ergibt.

Die Steuervertheilung ist eine sehr ungleiche, und bestehen noch irrationelle Steuern, wie die Kopfsteuer, welche 10 Mill. Frs. ergibt, während die Grundsteuer nur auf 5 Mill. veranschlagt wird: es kann daher von einer Reform der Steuer-Vertheilung eine bedeutende Erhöhung des Steuerertrags erwartet werden.

Die 326 Mill. Frs. (+ 42 Mill.) sind für Eisenbahnbau als produktive Anlagen zu betrachten, welche nicht nur die Steuerkraft des Landes im Allgemeinen heben, sondern auch eine stets steigende direkte Einnahme erwarten lassen.

Die finanzielle Lage ist heute vor allen Augen klar dargelegt, und ist zu hoffen, daß von nun an eine den Ressourcen des Landes entsprechende Finanzpolitik verfolgt werden wird. (Nach der „Oesterreichischen Monatschrift für den Orient.“)

## Politik, Sociales.

Es scheint, daß das Fürstenthum ziemlich stetig geordneten Zuständen und einer gesicherten Volkswirtschaft entgegengeht. Wenn man den hauptsächlichsten Uebelständen: dem Capitalmangel, den fehlenden industriellen Arbeitskräften, der immer noch weiten Kluft zwischen dem besitzenden Adel und der kaum aus dem Zustande der Leibeigenschaft emporgehobenen Landbevölkerung, dem ungegründeten Vorurtheil gegen Fremde, namentlich gegen jüdische und deutsche Elemente, die reichen Hülfquellen des Landes, seine immense Fruchtbarkeit gegenüberstellt, so eröffnen sich immerhin schöne Hoff-

nungen für das Land, welches die breiteste Basis des Volkswohlstandes, die Rohproduktion, so ausgeprägt zeigt.

Das Gros der Bevölkerung, die Bauern, reifen gewiß, wenn einmal einige Generationen hindurch die ehemaligen Bedrückungen durch die Gutsherrn verschmerzt sind und wenn die Volksbildung, die in der Walachei mehr Fortschritte macht, als in der Moldau, gebührende Pflege findet, zu einem tüchtigen homogenen Volke heran, die Fruchtbarkeit des Landes kann bei gehöriger Schonung der Wälder nicht allein erhalten, sondern gesteigert werden; mit der zunehmenden Städtebildung und städtischer Intelligenz wird dann auch die Capitalansammlung, die Entwicklung der Industrie und des durch die Natur hier so begünstigten Handels gleichen Schritt gehen. Erforderlich ist aber hiezu, daß der Staat seine fast selbständige Stellung zwischen den beiden feindlichen Großstaaten, Rußland und der Türkei, durch fortgesetzte weise und friedfertige Politik von Schwierigkeiten freihalte.

## Die einzelnen Landestheile und Städte.

### I. Walachei.

Die Walachei (Türkisch *Al-İflak*, von den Rumänen selbst *Țeara romaneasca* genannt) ist der südliche Theil Rumäniens. Er wird durch die *Muta* wieder in zwei Theile geschieden, in die große Walachei (östlich) und die kleine Walachei (westlich). Die volkswirtschaftlichen Verhältnisse sind im Allgemeinen schon oben geschildert.

Die wichtigeren Plätze sind:

Bukarest (*Bukurešť*), Hauptstadt von Rumänien an der *Dumbowiza* in angenehmer Lage, von der Donau her sogar imponirend anzusehen, und mit grünen Gärten umgeben, dürfte gegen 160000 Einw. zählen. Das Innere der Stadt ist entweder je nach der Jahreszeit furchtbar schmutzig oder staubig, die meisten Häuser bloß hölzerne Hütten, nur der nordwestliche Stadttheil wirklich elegant. Die Bevölkerung ist sehr gemischt, halb orientalisches, halb abendländisches. Bukarest ist Sitz der Regierung und der höchsten Staatsbehörden, mehrerer Gerichtshöfe, worunter ein Handelsgericht und verschiedener anderer öffentlicher Anstalten. Wichtig ist sie als Handelsplatz. Solange sie noch keine Eisenbahn hatte, concentrirte sich der Rumänische Handel in den Donauhandelsplätzen, jetzt zählt diese Stadt viele, theilweise vortrefflich ausgestattete Waarenlager, in welchen alle Artikel in reichlicher Auswahl feilgeboten werden. Die Erzeugnisse aller Nationen, besonders aber jene der fortgeschrittenen Industriestaaten des Westens sind vielfach vertreten. Der Absatz ist einer weiteren Ausdehnung fähig, und scheint nur die Ablegenheit des Platzes den auswärtigen Theil der Handelswelt häufig davon abzuhalten, daß diesem wichtigen Absatzgebiete nicht immer die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet wird.

Der Handel in Bukarest liegt meist in den Händen von Fremden (Siebenbürgen, Deutschen, Franzosen, Griechen und Israeliten), und genügt die deutsche oder französische Sprache im Allgemeinen zur Anbahnung geschäftlicher Beziehungen.



Hauptausfuhrartikel sind: Schafwolle, Häute, Talg, Borsten, Wein, Wachs, Honig und Petroleum. Vieh wird nach Oesterreich auf dem Landwege über Kronstadt und auch auf der Donau ausgeführt. Einfuhrgegenstände sind hauptsächlich westeuropäische Fabrikate, Eisen und Eisenwaaren aus Oesterreich und Deutschland, landwirthschaftliche Geräthe aus England u.; Gewebewaaren und Modestoffe aus Oesterreich, Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Hanf und Berg aus den entsprechenden Theilen Rußlands. Glas aus Belgien und Böhmen und eine Reihe anderer Artikel aus Oesterreich und Deutschland. Selbst englische Steinkohle findet ihren Weg nach Bukarest. Mit der Zeit wird die Stadt Mittelpunkt eines Eisenbahnnetzes werden, dessen Linien bis jetzt allerdings noch ziemlich lückenhaft sind.

Nach Norden hin in den Gebirgsdistrikten liegen die Orte:

Blotjeschi, Stadt mit 24000 Einw. an der Straße nach Kronstadt, wohlhabend mit berühmten Wollmärkten.

Kimpina, Gebirgsstädtchen und Stapelplatz für Waaren, die von Kronstadt kommen. In der Nähe hiebon die Salzwerte von Telenga.

Tirgowest, ehemals Hauptstadt der Walachei und damals viel bedeutender, zählt jetzt nur noch ca. 3000 Einw.

Kimpolung, Gebirgsstädtchen mit etwa 9000 Einw., Stapelplatz für Waaren aus Siebenbürgen.

Pitești, Städtchen mit etwa 9000 Einw. am Ardschisch.

Ardschisch, am Flusse gleichen Namens gelegen, südlich vom rothen Thurmpaß.

Kimnit, Gebirgsstädtchen an der Muta, in reizender Lage, Eisenbahnknotenpunkt.

Buseo, 9000 Einw., hat viel besuchte Jahrmärkte zu Johanni. Eisenbahnstation.

Im Flachlande der unteren Donau liegen folgende Orte:

Braila, lebhafte Stadt mit 24000 Einw., Haupthafen an der Donau für die Wallachei. Die Stadt war schon zur Zeit der Eroberung von den Türken der wichtigste Handelsplatz des Landes, hat allerdings in den Kriegen zwischen der Türkei und Rußland viel gelitten, ist aber jetzt wieder im Aufschwunge. Die Zahl der jährlich hier verkehrenden Schiffe beträgt über 2500. Viele Oesterreichische Handelshäuser besitzen hier Comptoire und Waarenniederlagen. Hauptausfuhrgegenstände sind die rumänischen Bodenprodukte, namentlich Weizen.

Giurgevo, an der Donau, Eisenbahndepot mit ca. 11000 Einw., deren Zahl sich beständig vermehrt. Die Stadt ist nur 4 Fahrstunden von Bukarest entfernt und bildet gewissermaßen dessen Donauhafen. Gegenüber liegt der wichtige bulgarische Handelsplatz Ruzschuk. Bei dem steigenden Handel dieser Stadt, welcher besonders Weizen exportirt und bei ihrer günstigen Lage an der Donau, an dem Verührungspunkte der rumänischen und der türkischen Eisenbahnen steht ihr eine große Zukunft bevor.

Olteniza, Städtchen mit etwa 1500 Einw. an der Mündung des Ardschisch in die Donau.

Kalarasch, mit etwa 3000 Einw., unweit der Donau, gegenüber von Silistria in sumpfiger Gegend.

Rarakal, Städtchen mit etwa 8000 Einw., westlich von Bukarest, treibt Handel.

Krajowa, der wichtigste Ort der kleinen Wallachei, mit ca. 22000 Einw., hat eine europäische Physiognomie und treibt lebhaften Handel, der meistens in den Händen der Juden ist.

Ischernez an der Donau nahe der österreichischen Grenze.

Turn-Severin, Donaustädtchen in der Nachbarschaft des vorigen, erst in jüngster Zeit aufgeblüht.

## II. Die Moldau.

Die Moldau ist der nordöstliche Theil von Rumänien, in seinen volkswirtschaftlichen Beziehungen mehr auf Rußland und die Bukowina hingewiesen. Die allgemeinen Verhältnisse wurden ebenfalls schon früher erwähnt und sind nicht wesentlich von denjenigen der Wallachei verschieden. Das Fürstenthum zerfällt in eine obere und in eine untere Moldau.

Die wichtigsten Plätze sind folgende:

Jassy, Hauptstadt der Moldau, 2 Stunden vom Pruth entfernt, ebenso wie Bukarest größtentheils mit hölzernen Häusern, schmutzig und staubig, zählt etwa 90000 Einw., worunter eine sehr bedeutende Anzahl von Juden. Die Stadt ist Station der rumänischen Eisenbahnen, wie der Lemberg-Cernowitz-Jassy-Bahn und breitet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes in südlicher Richtung aus. Außer ihren Eisenbahnlinien ist sie auch durch gut gebaute Straßen mit der Umgebung verbunden.

In erster Linie florirt der Getreidehandel wie jener von Hülsenfrüchten und Delisaaten. Manufactur-, Leinen-, Mode-, Galanterie- und Lederwaaren, Erzeugnisse österreichischer, deutscher, englischer und französischer Ursprunges, machen sich gegenseitig Concurrnz. Handel in Papier, Zucker, Colonialwaaren, Eisen, Eisenwaaren und Blechgeschirren. Landwirthschaftliche Maschinen und Ackerbaugeräthschaften werden in reicher Auswahl auf Lager gehalten und finden in den letzten Jahren, besonders seitdem Grund und Boden im Werthe gestiegen ist, reichlichen und lohnenden Absatz.

Die Stadt ist auch Stapelplatz für das Steinsalz, welches aus dem Bergwerk Otna hervorgeht; auch der Handel mit dem inländischen Petroleum ist hier lebhaft. Die Umgebung erzeugt Wein, welcher gut und billig ist und niemals gefälscht wird, weil das Wasser, welches hier gekauft werden muß, zu theuer wäre.

Husch, kleines Städtchen am Pruth, Sitz mehrerer Behörden, treibt starken Tabakshandel und hat 4000 Einw.

Verlat, Stadt mit 4000 Einw. am gleichnamigen Flusse, namentlich als Getreidelieferant für Galaz. Eisenbahnenendpunkt.

Tekuisch, südlich vom vorigen, ebenfalls am Flusse Verlat, mit 3000 Einw., treibt namhaften Handel mit Getreide und Wein. Desgleichen das benachbarte Nicoreshti.

Galaz, wichtige Handelsstadt an der Donau zwischen dem Sereth und dem Pruth, zwei Meilen vor dem Einflusse des letzteren in die Donau. Die Stadt zählt 36000 Einw. und besteht mit wenigen Ausnahmen meistens aus hölzernen niedrigen Häusern, unter welchen sich aber viele Kornspeicher, reiche

Bankhäuser und wohlgefüllte Waarenlager befinden. Galatz ist Hauptkapelplatz für die moldau'schen Landesproducte, sowie für die eingeführten Waaren, Freihafen und wichtige Donau-Dampfschiffahrtsstation. Die Zahl der jährlich hier verkehrenden Schiffe beträgt über 1200. Der Handel der Stadt hängt ganz wesentlich ab von den Ernteergebnissen, welche durch Hitze und Trockenheit manchmal bedeutend geschädigt werden. Ausgeführt werden: Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hafer, Bohnen, Hirse, Rübsamen, Leinsamen und Mehl, von sonstigen Rohstoffen noch Salz, Petroleum und Wolle. Die Gesamtziffer des jährlichen Ausfuhrwerthes dieses Platzes erreicht 15—25 % derjenigen Summe, welche durch den Getreidetransport Rumänien jährlich zufließt. Der Geldwerth der gesammten Einfuhr des Platzes wurde für das Jahr 1873 zu 42 Millionen Francs veranschlagt. Die Hafenstädte Galatz und Braila sind für alle auf der Donau eintreffenden Waaren bezüglich ihrer eigenen Consumtion von dem Eingangszolle befreit. Der Verkehr der deutschen Handelsmarine hier ist seit dem deutsch-französischen Kriege in steter Abnahme begriffen.

Fokschani, Stadt mit etwa 20000 Einw., theils zur Moldau, theils zur Wallachei gehörig, treibt lebhaften Handel mit Getreide nach Galatz. Der benachbarte Ort Odebeshti liefert sehr guten Moldau'schen Wein.

Alle die genannten Städte liegen in der sogenannten unteren Moldau; der oberen Moldau, welche gegen die Karpathen hin ansteigt, gehören die folgenden an:

Bakau, an der Bistritza, mit 2000 Einw., treibt bedeutenden Handel mit Bauholz, Salz, Getreide nach Galatz.

Okna, Städtchen mit berühmten reichen Salzgruben, welche meistens von Sträflingen bearbeitet werden.

Roman, Eisenbahnstation und malerisches Städtchen mit 15000 Einw. am Zusammenfluß der Moldau und des Sereth, handelt nach Galatz, exportirt Landesproducte und importirt viel westeuropäische Waaren.

Piatra, an der Bistritza, mit 4000 Einw., handelt mit Holz nach Galatz.

Folticzeni, freundliches Städtchen an der Grenze Rumäniens und der Bukowina, mit 3000 Einw., treibt lebhaften Getreide- und Holzexport, exportirt auch Spiritus und Vieh. Die Geschäftsleute unterhalten Beziehungen mit dem Ausland und sind gut accreditirt.

Botuschani, nordöstlich vom vorigen, mit etwa 37000 Einw., hat meistens hölzerne Häuser, und beherbergt eine große Zahl von Juden und Armenier. Die Stadt ist ein wichtiger Handelsplatz und treibt lebhaften Viehexport nach Oesterreich; sie hat Handelsverbindungen mit Brody, Wien und Leipzig.

Stationen der Lemberg-Gzernowitz-Jassy-Bahn sind, von der österreichischen Grenze angefangen:

Bordujeni, mit starkem Gemüsehandel nach Suczawa.

Berefti, Ausgangspunkt der Zweigbahn nach Botuschani, mit 1000 Einw., in getreide- und walddreicher Umgebung, treibt bedeutenden Handel mit Spiritus.

Liteni, 1900 Einw., exportirt Brenn- und Binderholz, Holzkohle, Vieh.

Dolhaska, 4560 Eintw., Station für das 20 Kilom. entfernte Fol-tizeni (s. o.)

Hece-Vespih, exportirt Getreide und Holz.

Pascani, Dorf mit Eisenbahnwerkstätten, exportirt Getreide, Ruß- und Brennholz.

Galaucesti, Dorf mit Getreideausfuhr.

Mircesti, ausgebreitetes Dorf in walddreicher Gegend.

Roman (s. o.)

Ruginosa, Dorf mit großer Mustertwirthschaft des Fürsten Gusa, exportirt Getreide, Schafwolle, Branntwein.

Tirgul-Frumos, Städtchen mit 4000 Eintw., handelt in Getreide und Wein. Die benachbarten Weingärten von Rodnar liefern den besten moldauischen Wein.

Podul-Plujei, Städtchen mit 3000 Eintw., handelt mit Getreide und Wolle.

Tassy (s. o.)

Anmerkung. Für Rumänien wurden als Quellen hauptsächlich benützt:

Brachelli: das Osmanische Reich (Handb. d. Geogr. und Stat. v. Wappäus); Lipp: der Handel nach dem Osten; Landgraf: Rumänien (im „Welthandel“ 1875); das Preussische Handelsarchiv.

## Das europäische Rußland.

### Lage, Grenzen, Größe, Eintheilung.

Die Lage des Russischen Reiches in Europa ist für die Entwicklung seiner Volkswirthschaft keineswegs günstig. Es ist ein Binnenstaat, obgleich an vier Seiten von Meeren bespült; denn diese Meere sind weit entfernt vom großen Zuge des Weltverkehrs und stehen mit dem atlantischen Ocean und mit dem Mittelmeer in Verbindung nur durch Meeresstraßen, die entweder ihrer nördlichen Lage wegen nur mühsame, zeitraubende und kostspielige Zufahrt gestatten oder doch dem politischen Einflusse Rußlands entzogen sind. Rußland ist ein Staat des Nordens, obgleich in gemäßigten Zonen hereinragend; es ist, obgleich auf europäischem Boden gelegen, in vielen commerciellen Beziehungen nach Asien zu abgedacht. Und selbst seine europäischen Nachbarländer stoßen an sein Gebiet gerade mit denjenigen ihrer Theile, welche am schwächsten bevölkert sind und deren Wirthschaftsleben mit den größten Hindernissen zu kämpfen hat.

Die Grenzen des europäischen Rußland sind im Norden das Eismeer, im Nordwesten Norwegen und Schweden und die Ostsee mit ihren Meerbusen, im Westen das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn, im Süden Rumänien, das schwarze Meer und die eigenen, zu Asien gehörenden Kaukasusländer, im Osten das asiatische Rußland.

Das gesammte Rußische Reich besteht aus folgenden Theilen:

1. Gouvernements des europäischen Rußland:	4,755,173	□ Kilom.
2. Polnische Gouvernements	127,316	"
3. Nowaja Semlja (zu Europa gehörig)	91,070	"
4. Kaukasus (zu Asien gehörig)	474,644	"
5. Sibirien	12,462,675	"
6. Mittelasiatisches Gebiet	3,236,739	"

### Horizontale Gliederung, Rüste.

Im äußersten Nordosten, an der nördlichen Abdachung des Ural, bespült das Arktische Meer das Gebiet des europäischen Rußland. Hier ist unter dem 70. Grad nördl. Breite die Insel Waigatsch dem Festland vorgelagert; sie wird vom Festlande durch die sog. Jugorische Straße getrennt, während an ihrem nordwestl. Ende die sog. Arktische Pforte sie von dem noch weiter nördlich gelegenen Nowaja Semlja trennt. Südlich von Waigatsch ist eine kleine Bucht eingetieft und die Rüste wendet sich südwestlich bis zur Mündung der Petschora. Westlich von dieser bringt ein Landvorsprung gegen Norden, dann aber wendet sich die Rüste wieder südwestlich bis zur Tschekakaja-Bai, die im Westen durch die Halbinsel Kanin vom weißen Meere getrennt ist. Das weiße Meer selbst zeigt eine reichliche Gliederung von Buchten, unter welchen die bei Archangel commercieell bei Weitem die wichtigste ist. Die Rüsten der Halbinsel Kola, welche das weiße Meer im Norden und Westen begrenzt, sind einförmig und flach. Die kurze binnenländische Grenzstrecke gegen Schweden und Norwegen zeigt einen Ausläufer russischen Gebiets, welcher bis auf wenige Meilen an den Bals-Fiord, somit fast an den atlantischen Ocean vordringt. Die südlicheren Rüsten gegen den Botnischen Meerbusen sind äußerst flach, sumpfig und von kleinen Küstenflüssen durchschnitten. Die südwestliche Rüste von Finnland hat eine unzählige Menge kleiner Inselchen vorgelagert und gehören zu ihnen auch noch die größeren Alands-Inseln, welche schon näher an der Schwedischen als an der Finnischen Rüste liegen. Südlich von Finnland dringt der Finnische Busen tief ins Land ein, und bildet mit dem Ladoga-See, dem Onega-See, mit dem weißen Meere, mit zahllosen kleineren Seen, Sümpfen und Flußadern zusammen ein ganz wunderbares Gemisch von Land und Wasser. Die Südrüste des Finnischen Meerbusens ist außerordentlich flach. Südlicher noch tieft sich der Meerbusen von Riga, ebenfalls ganz flach, ins Land ein; an seinem Eingange liegen die Insel Dago und Osel, sowie mehrere kleinere Inseln. Vom Rigaischen Meerbusen wendet sich die immer noch flache Rüste nach Süden und zeigt hier bei Libau schon Anfänge jener Strandseen, die sich südlicher auf deutschem Gebiete größer und vollkommener vorfinden.

Die Binnenländische Grenze gegen Preußen weist nichts besonderes auf;

die Grenze gegen Oesterreich verläuft zuerst in westöstlicher Richtung, dann nach Südosten; die Grenze gegen die Moldau wird größtentheils durch den Pruth gebildet. Die Südgrenze des Reiches beginnt mit der Steppenküste von Bessarabien am schwarzen Meere, zeigt hier zunächst die kleine Bucht von Akkerman, sodann die größere Bucht von Odeffa; südöstlich von da dringt wieder eine Bucht unter dem Namen todtes Meer zwischen das Festland und die Halbinsel Krim ein. Diese scheidet einen Landvorsprung nach Westen, fällt nach Süden zu steil in das schwarze Meer ab, läßt nach Osten hin nur die schmale Straße von Kertsch gegen das Asowische Meer offen und hängt im Norden durch die schmale Landenge von Perelow mit dem Festlande zusammen.

Das Asowische Meer ist demnach fast ganz abgeschlossen und von niedrigen Steppenküsten umgeben; es entsendet nach Westen hin zwischen die Krim und das Festland einen buchtenreichen Meerestheil, das sog. faule Meer, welches durch die lange schmale Landzunge von Arabatt fast ganz vom Asowischen Meere getrennt ist. An dem steilen Südfall der Krim bildet das schwarze Meer ein paar kleine Buchten, die als Hafensplätze wichtig sind, die Buchten von Balaklava und Sebastapol. Südöstlich von der Straße von Kertsch erhebt sich die Küste mächtig bis zum Kaulasus, gehört aber hier nicht mehr zum europäischen Rußland. Denn die Grenze der europäischen Gouvernements läuft von der kleinen Bucht von Zeisk am asowischen Meer nach Osten bis zum oberen Manytsch und wendet sich dann südöstlich zum Kaspischen Meere. In diesem zeigt die Küste, soweit sie zum europäischen Rußland gehört, flache Steppenlandschaft, zahllose kleine Inselchen und die ausgebreiteten Mündungen der Wolga. Bei den Mündungen des Uralflusses beginnt wiederum die Binnengrenze des europäischen Rußland und erstreckt sich zunächst nordwärts bis Uralsk, wendet sich dann nach Osten in die Thäler des südlichen Ural, hierauf nach Nordosten bis zum Tobolflusse, sucht dann wiederum in nördlichem Verlaufe den Ural zu gewinnen, und läuft schließlich auf dem Ramme des nördlichen Ural bis zum kaspischen Meere.

### Vertikale Bodengestaltung.

In Bezug auf seine vertikale Bodengliederung gehört Rußland zu dem großen sarmatischen Tieflande, welches fast den ganzen Osten von Europa einnimmt. Es ist außerordentlich einförmig und liegt durchschnittlich nur wenige hundert Fuß über dem Meere. Auf dem ganzen kolossalen Raume zwischen dem nördlichen Eismeer und dem schwarzen Meere, zwischen dem Ural und der Ostsee zeigt sich kein eigentliches Gebirge, sondern blos wellige Ebene und höchstens flache Landrücken. Nur an den Ufern größerer Ströme und einigen anderen Plätzen tritt der granitne Boden, den sonst Thon, Mergel und Sand überlagern, zu Tage. Dieses große Tiefland zeigt sich als ein trodengelegter Meeresgrund; die Karpathen und der Ural waren ehemals Uferländer dieses Meeres.

Am tiefsten erscheint dieser Meeresboden gegen die asiatische Grenze zu, wo, nördlich vom kaspischen Meere, das uralisch-kaspische Tiefland unter dem Niveau des atlantischen Oceans liegt. Hier dehnen sich weite salzige



Steppen aus mit dürftiger Wüstenvegetation, während der Europa zugekehrte Theil dieses Tieflandes, namentlich westwärts von der Wolga, eine mächtige Decke äußerst fruchtbareren Bodens erhalten hat.

Die östliche Grenzmauer dieses Tieflandes bildet der Ural. Zu diesem erhebt sich die sarmatische Ebene sehr allmählich, so daß man auf weiten Strecken, wo der Ural nur geringe Höhen erreicht, gar keinen Unterschied zwischen Ebene und Gebirge findet. Der Ural beginnt im Norden schon auf der Insel Nowaja Semlja, setzt sich über die Insel Waigatsch zum Festlande fort und erscheint zunächst als nördlicher Ural felsig und kahl, erreicht weiterhin als mittlerer Ural seine größte Höhe und ist hier besonders reich an Erzen. Der südliche Theil des mittleren Ural ist weniger hoch, dafür walddreich und mit nutzbareren Mineralien wahrhaft gesegnet. Hier führt auch die wichtigste Verkehrsstraße aus Europa nach Asien von Perm nach Jekatherinenburg. Noch südlicher breitet sich der Ural allmählich aus und entsendet Hügelrücken westwärts bis in die Nähe der Wolga, südlich gegen den Ural-See zu.

Zwei flache Landrücken durchziehen die große sarmatische Tiefebene von Westen nach Osten.

Der uralisch-karpatische Landrücken beginnt am südlichen Ende des Ural mit dem Obtschei Syrt, dessen Hügel etwa 500' Höhe erreichen, von der Wolga durchbrochen werden, weiterhin nach Westen sich zu einer Steppe ausbreiten und durch die Berggruppe von Sandomir mit den Karpaten in Verbindung stehen.

Der uralisch-baltische Landrücken zieht von der Berglandschaft Uwalli bei Perm, welche sich bei dem mittleren Ural anschließt, nach Westen zur Wolga, verschwindet hier beinahe gänzlich und zeigt sich weiter westlich wieder als sog. Waldai. Die Waldaihöhe ist eine sanftgewellte Hügellandschaft, in deren Thälern Sümpfe und Seen liegen und die sich als das Quellengebiet großer Ströme darstellt.

An das Hügelland Uwalli schließt sich noch ein flacher Höhenzug, welcher unter dem Namen des Timan-Gebirgs nordwestlich bis an das nördliche Eismeer sich erstreckt.

Das Niveau des Tieflandes ist nicht überall gleich, sondern zeigt unbedeutende Erhebungen und Senkungen. Letztere sind sehr häufig Fluß- und See-Niederungen oder mit großen Sümpfen ausgefüllt. So zeigt sich namentlich eine bedeutende Einsenkung im Süden des uralisch-baltischen Landrückens, in welcher einzelne Strecken der Wolga, des Dnieper und des Njemen fließen. Ebenso zeigt sich nördlich vom uralisch-karpatischen Landrücken auch wieder eine solche Senkung, welche namentlich in den kolossalen Kokitno-Sümpfen sehr charakteristisch wird.

#### Flüsse und Binnenseen.

Das europäische Rußland ist außerordentlich reich bewässert. Es enthält namentlich 10 große Ströme, welche theils auf den Randgebirgen entspringen, theils im Flachlande aus zahllosen kleineren Andern sich ansammeln, häufig aus Seen und Morästen. Die Wasserscheiden zwischen den einzelnen Strom-Systemen sind so unbedeutend und flach, daß die Erbauung von Kanälen

nicht schwierig war und deshalb mit Ausnahme des äußersten Nordostens alle Theile des großen Reiches mit einem zusammenhängenden Netz von Wasseradern bedeckt sind.

In das kaspische Meer fließen:

1) Der Ural. Derselbe entspringt im Uralgebirge, hat eine Länge von 1900 Werst und ergießt sich östlich von der Wolga in das kaspische Meer.

2) Die Wolga, von den Russen Mutter Wolga genannt, entspringt aus einem Teiche auf den Waldaihöhen, ungefähr 1000' über dem Spiegel des kaspischen Meers, fließt durch mehrere kleinere Seen und wird schon 40 Meilen oberhalb Iwer bei Selischarowka für kleinere Schiffe fahrbar. Sie erreicht das Tiefland bei Subzob und durchströmt dasselbe anfangs sehr ruhig, späterhin mit bedeutenderem Gefäll bis Rybinsk. Hier wird sie für größere Varten schiffbar und bildet deshalb Rybinsk eine wichtige Station, wo umgeladen zu werden pflegt. Vom Ural her nimmt sie den bedeutenden Nebenfluß Kama auf und wendet sich dabei südlich in inselreichem Laufe. Sie durchbricht den südlichen Landrücken und hat hier eine Breite von 3000 bis 12000'. Nach jenem Durchbruch beginnt ihr Unterlauf; sie bleibt in der Steppe bis zu ihrer Mündung. Ihr westliches Ufer bleibt bis nach Sarepta steil und hoch. In ihrem untersten Laufe durchfließt sie ehemaligen Meeresboden in den Steppen von Astrachan, wo sich über 2000 salzige Seen in ihrer Nachbarschaft finden. Langsam wälzt sie ihre Wellen in zahlreichen Armen durch Sandgründe und Sumpflandschaften und mündet unterhalb Astrachan in etwa 60 Mündungen, von welchen die bedeutendste eine Meile breit ist. Diese Mündungen sind wegen der fortwährenden Anschwemmungen schwer zu befahren, so daß häufig Schiffe nicht aus dem Meer kommen konnten und Arbeiten zur Vertiefung stattfinden mußten. Die Wolga ist 400 Meilen weit schiffbar; sie bildet die Lebensader kolossaler fruchtbarer Landestheile und den Hauptverbindungsweg aus dem nördlichen Europa nach dem westlichen Asien. Die einzigen Hindernisse der Schifffahrt sind die Untiefen und Sandbänke; die Stromtiefe beträgt im oberen Lauf 2—12', im unteren 3—40'. In der neueren Zeit ist eine Abnahme der Wassermasse dieses Flusses bemerkt worden, wohl von der Ausrottung jener Wälder rührend, aus welchen die kleineren Zuflüsse kommen.

Unter den zahlreichen Nebenflüssen der Wolga sind die wichtigsten die folgenden:

Die Oka, welche ihr von rechts zufließt, 1400 Werst lang ist, an der Südgrenze des Gouvernements Orel entspringt und im Gouvernment Nischegorod mündet. Sie ist von Orel abwärts schiffbar; ihr Zusammenfluß mit der Wolga ließ den großartigen Handelsplatz Nischni-Nowgorod entstehen. Die schiffbare Sjura fließt vom Wolgagebirge her der Wolga zu. Die schiffbare Iwerza mündet bei Iwer. Noch wichtiger ist die Kama, welche von Osten her zur Wolga kommt, schon 6 Meilen unter ihrer Quelle schiffbar wird und 1650 Werst lang ist. Sie ist ungemein werthvoll für den Transport der uralischen Bergwerksprodukte. Sie hat wiederum in der Tschussowaia einen wichtigen Nebenfluß.

So großartig die Wolga als natürlicher Wasserweg erscheint, so ist doch

die Richtung ihres Laufes nicht günstig für den Transport der russischen Rohproducte nach Westeuropa.

In das schwarze Meer und asowische Meer ergießen sich:

1) Der Don, welcher in einer niedrigen Sumpflandschaft aus einem kleinen Sumpffee in der Nähe von Tula entspringt. Er nimmt die Richtung nach Süden, wird bei Woronesch schiffbar, wendet sich später nach Südosten, durchbricht den Landrücken, nähert sich der Wolga bis auf 8 Meilen, wendet sich dann wieder nach Südwesten und fließt durch die Tiefebene bei Taganrog in das asowische Meer. Die Schifffahrt auf diesem Flusse ist durch den ungleichen Wasserstand und durch Sandbänke erschwert. Von seinen Nebenflüssen ist der Manytsch erwähnenswerth, welcher in der Nähe des kaspischen Meeres mittelst einer Erdspalte eine Verbindung mit dem kaspischen Meere ermöglichen könnte. Von dem Manytsch-See aus, welcher zwischen dem asowischen und dem kaspischen Meere liegt, fließen die Wasser nach beiden Meeren hin ab; aber die Flüsse sind nur während der nassen Jahreszeit mit Wasser gefüllt. Ein anderer Nebenfluß des Don ist der Donez oder kleine Don, welcher von Charkow ab schiffbar ist.

2) Der Dnjeper, einer der bedeutendsten europäischen Flüsse, entspringt am südlichen Abhang des nördlichen Landrückens, wird sehr bald schiffbar, fließt zuerst nach Südwesten, dann nach Süden; im Ganzen ist sein Lauf ein südlicher. In der Nähe von Kijew beginnen Stromengen, ein wilder Durchbruch durch den südlichen Landrücken; bei Jekatherinoslaw bildet der Strom 13 Wasserfälle, welche ihn für die Schifffahrt völlig unzugänglich machen. Er verändert seinen bisherigen südöstlichen Lauf in einen südlichen, dann südwestlichen und mündet bei Cherson in das schwarze Meer.

Von seinen Nebenflüssen sind die bedeutendsten die Beresina, von Berisow ab schiffbar, ferner die Desna, welche fast in ihrem ganzen Lauf schiffbar ist. Der Bug kann ebenfalls als ein Nebenfluß betrachtet werden, vereinigt sich aber erst im Mündungsgebiet mit dem Dnjeper. Er ist von Olgopol ab für Flußschiffe, und von Nicolaiew ab für Seeschiffe fahrbar.

3) Der Dniestr entspringt am Nordabhang der Karpathen, durchbricht einen Theil derselben, wendet sich dann südöstlich und strömt mit vielen Windungen dem schwarzen Meere zu. Auf großen Strecken ist sein Bette durch Stromschnellen und Wasserfälle, sowie durch zerstreute Felsblöcke für die Schifffahrt unbrauchbar; der ganze Strom viel zu reizend. Nur bei hohem Wasserstande können kleine Seeschiffe aufwärts bis nach Bender gelangen. Sein wichtigster Nebenfluß ist der Stry.

In die Ostsee ergießen sich folgende Ströme:

1) Die Weichsel, welche aus Oesterreich eintritt, und auf preussischen Boden übertritt, nachdem sie in einem schwachen Bogen das Königreich Polen durchflossen. Auf russischem Boden strömt sie zwischen niedrigen Thalrändern hin durch die fruchtbaren Ebenen Polens und erreicht bei Warschau eine Breite von 1600—2000'. Vier Meilen unterhalb Warschau empfängt sie ihren mächtigsten Nebenfluß, den Bug. Für die Schifffahrt ist sie ein schwieriger Strom wegen der Massen Lehm und Sand, die sie mit sich führt. Commerziell wichtig ist sie namentlich für den Transport von Schiffbauholz.

2) Der Njemen entspringt im Gouvernement Minsk, geht durch das Gouvernement Rowno und ergießt sich auf preussischem Gebiet in die Ostsee. Er ist von Anfang an reich an Wasser und wird bald schiffbar. Bei Rowno hat er Stromschnellen, welche die Beschiebung aufwärts nur bis zu ihnen erlauben. Sein wichtigster Nebenfluß ist die Wilia, die schon von ihrer Quelle an schiffbar ist.

Zwischen dem kurischen Haff und dem Busen von Riga münden mehrere ansehnliche Küstenflüsse, so namentlich die Minge, Dange, Wibau und Windau.

3) Die Düna, bei den Russen südliche Dwina genannt, entspringt in der Nähe der Wolgaquellen auf der Waldaihöhe, wendet sich zuerst südlich dann südwestlich, hat stellenweise felsiges Bett, Strudel und Stromschnellen; in ihrem Unterlaufe ist sie vielfach versandet und von November bis Ende März mit Eis bedeckt.

4) Die Newa, ein Ausfluß jenes Systems großer Seen, welche den Nordwesten Rußlands bedecken. (Siehe unten.)

In das Eismeer endlich ergießen sich mehrere kleinere Ströme und zwei größere.

1) Die Dwina, aus mehreren großen Quellflüssen zusammenströmend, nämlich aus der Suchona und Witschegda, beide gleich wasserreich. Sie fließt durch ganz flaches Gebiet, ist deshalb mit Ausnahme des langdauernden Winters fast bis zur Quelle schiffbar und durchströmt ein in der Geschichte des russischen Handels wichtiges Gebiet, das Gebiet des Handelsweges zwischen Moskau und dem weißen Meer.

2) Die Petschora, der nördlichste Fluß Rußlands, entspringt im nördlichen Ural und fließt an dessen Rande dahin, wendet sich dann westwärts und wieder nördlich durch öde Polarsteppen. Sie ist zwar schiffbar, aber wegen ihrer Lage nur wenig befahren.

**Binnenseen.** Keines der europäischen Länder hat so große Landseen als Rußland. Die bedeutendsten derselben befinden sich im Nordosten.

Der Ladogasee, 55' über dem Meere, 27 Meilen lang und 19 Meilen breit, hat eine Oberfläche von 292 □Meilen, klares fischreiches Wasser, 70 Zuflüsse und periodische Veränderungen des Wasserstands. Die Schifffahrt auf diesem See ist schwierig, er hat unregelmäßige kurze und hohe Wellen und ist namentlich im Frühjahr und Herbst furchtbaren Stürmen ausgesetzt. Die Schifffahrt beginnt mit dem Mai und endet Anfangs November. Zu ihrer Sicherung befinden sich auf Inseln an der Küste vier Leuchtthürme. Der See ist reich an Inseln, die meist mit Wald bedeckt sind. An seinem südlichen Ende entströmt ihm die Newa als mächtiger Ausfluß, 10 Meilen lang, 1400—1600' breit und im Fahrwasser 50' tief. Sie tritt bei Petersburg in 4 Armen in den finnischen Meerbusen.

Der Onegasee, 30 Meilen lang und 12 Meilen breit, mit 200 □Meilen Oberfläche, entsendet nach Südwesten den Swir, welcher durch Waldlandschaften zum Ladogasee fließt.

Der Ilmensee, 100' über dem Meere gelegen, 8 Meilen lang und 5 Meilen breit, hat eine Oberfläche von 16 □Meilen und entsendet als Ab-

fluß den Wolgow in den nördlicher gelegenen Ladogasee. Auch diese Wasserstraße ist in der Handelsgeschichte von hoher Bedeutung.

Der Peipussee oder Iſchudische See ist 54 □ Meilen groß, mit flachen Ufern und fischreich. An ihn schließt sich der 7 □ Meilen große See von Pskow an, welcher die Welikaia aufnimmt. Beide Seen ergießen ihr Gewässer durch die Narowa in den finnischen Busen. Von sonstigen Seen erwähnen wir noch die folgenden:

Namen der Seen	Gouvernement	Flächeninhalt in geogr. □-Meilen.
Bjeloje	Rowgorod	20,33
Elton-Salzsee	Astrachan	2,02
Zmandra	Archangelst	15,37
Keretj	Archangelst	7,34
Kondosero	Archangelst	10,61
Kondosero	Archangelst	5,96
Kubenskoje	Wologda	7,14
Kunto mittlerer See	Archangelst	8,95
Kunto oberer See	Archangelst	5,28
Latscha	Olonez	0,63
Notisero	Archangelst	8,00
Pjawosero	Archangelst	10,17
Segosero	Olonez	22,63
Sjeliger	Exer	4,72
Toposero	Archangelst	19,34
Tuloß	Olonez	5,08
Wirzjärw	Sivland	5,02
Woblosero	Olonez	8,60
Woshe	Rowgorod	7,77
Wygosero	Archangelst und Olonez	15,63

Ungemein reich an Binnenseen, die mehr oder weniger mit einander in Verbindung stehen, ist Finnland. Alle diese Seen befinden sich, mehrere hundert an der Zahl, auf einer Felsplatte und hängen auf die mannigfache Weise durch Flußläufe zusammen. Sehr viele derselben sind Einsenkungen ohne jeden Abfluß. In der südlichen Ecke Finnlands finden sich die größten dieser Seen, welche sich in eine Menge größerer und kleinerer Abtheilungen gliedern; zwischen ihnen sind oft nur schmale Kanäle; zahllose Buchten und Inselchen vervollständigen diese seltsame Mischung von Land und Wasser. 3 Hauptsysteme von Seen sind in diesem Gewirr zu erkennen: der Saima-see, 75 □ Meilen groß mit unzähligen Inseln, nach dem Ladogasee zu ausfließend und mit einem System von Nachbarseen; der Päijana-see, 12 Meilen lang, 3 Meilen breit, fließt nach dem finnischen Meerbusen zu ab; der Uleas-see ergießt seine Gewässer zum baltischen Meerbusen.

Diese Seen sind für den Lokalverkehr Finnlands von hoher Bedeutung, auch durch Kanalbauten darin noch gesteigert.

Die russischen Kanäle. Wie sehr durch die Bodenerhebung die Entwicklung der Wasseradern in Rußland gefördert werden mußte, liegt auf der Hand. Die russische Regierung hat aber auch seit langer Zeit Anmerkenswertes in der Vervollständigung der natürlichen Wasserstraßen durch Kanäle geleistet, so daß gerade dort, wo Europa am breitesten ist, die meisten Verbindungen zwischen seinen südlichen und seinen nördlichen Meeren existieren.

Verbindungen zwischen der Ostsee und dem Caspiſchen Meere ſind:

1) Das System von Wiſchni Wolotſchot, welches Zuflüſſe der Wolga und des Ilmenſee's, alſo auch der Nema und der Ostsee vereinigt.

Das System von Wiſchni und Wolotſchot erſtreckt ſich über 1415 □ Meilen und verbindet 76 Seen und 106 größere und kleinere Flüſſe. Eine Menge Schleuſen, die gleich den Klappen einer ungeheuren Dampfmaſchine in unaufhörlich correſpondirender Bewegung auf- und zugehen, wird auf den entfern- teſten Punkten durch Telegraphen dirigirt. Das Waſſer aus 2 und 3 Flüſſen wird zu gewiſſen Epochen in einen vierten zuſammen geleitet, wo es gerade nöthig iſt. Die beiden bei Wiſchni Wolotſchot vereinigten Flüſſe Twerza und Niſta ſcheinen, ſo lange die Waſſerbehälter geſchloſſen ſind, ſeichte, kaum für kleinere Boote fahrbare Bäche — aber eine bei Twer in der Wolga angelangte Barkentaramane wird dem Direktor gemeldet — und ſein Wink öffnet die Waſſerbehälter der hierzu benützten Flüſſe, ſchließt die in der Twerza und Niſta befindlichen Schleuſen und in unglaublich kurzer Zeit ſind die unſcheinbaren Bäche in majestätische Ströme verwandelt, die an manchen Orten eine Tiefe des Waſſers von 10' haben und eine zahlloſe Menge der größeren Fahrzeuge bedeckt die neugeſchaffenen Ströme. Nach Verlauf von 14 Tagen iſt der Waſſervor- rath in den rieſenhaften Waſſerbehältern erſchöpft; ſie gleichen bald ausgetrock- neten Sümpfen; alle Quellen ſcheinen verſiegt und jede Möglichkeit zur fer- neren Schifffahrt verſchwunden. Doch bald füllen jene Behälter ſich von Neuem und liefern eine ebenſo ungeheure Waſſermasse als vorher. Wenn die Barken aus der Twerza in die Niſta gelangen, treffen ſie auf die gefährlichen barowikſiſchen Waſſerfälle, wo der Boden des Flußbettes aus lauter Fel- ſen beſteht und das Scheitern der Barken bei nicht hinlänglicher Waſſertiefe unermidlich war. Um dieſem Uebel abzuhelfen, hat man durch das Herbei- leiten mehrerer Flüſſe und Seen aus der Umgegend den Waſſerſpiegel des Stroms in der Gegend der Fälle um einige Fuß erhöht, und durch eine ſehr künstliche Schleuſenvereinigung wird dieſe Waſſerhöhe während des Ganges der Barkentaramanen immer gleich gehalten, ohne ſich auch nur um einen halben Zoll zu verändern. Das Schiffsvolk beginnt die Fahrt durch die Waſſerfälle nie anders, als nachdem es ſich zuvor durch ein gemeinſchaftliches Gebet zu der bevorſtehenden Gefahr vorbereitet hat. Oft ſieht man hier einen uralten Gebrauch der Väter wiederholen, der etwas ſehr feierliches und rührendes hat. Es pflegt nämlich an den beſonders gefährlichen Stellen der Eigenthümer der Barke ehrerbietig mit entblößtem Haupte an die Spitze ſeines Fahrzeugs hin- zutreten, etwas Brod und Salz in den toſenden Strom zu werfen, und dabei zu ſprechen: „Mütterchen Niſta, wir bringen dir Salz und Brod, ſei gnädig gegen uns.“ Man muß den zwischen und über Felſen dahinschießenden ſchäu- menden Strom, die auf demſelben hinabgeſchleuderten, fürchtbar trachenden, ſchwachen Fahrzeuge, das ungeheure Gewühl, das Kommandiren des Lootſen, das Rennen, Laufen und Schreien des Schiffsvolks (indem die geringſte Nachläſſigkeit, das kleinſte Verſehen den Untergang der Barke nach ſich ziehen würde), mit einem Worte das fürchterlich ſchöne Ganze geſehen haben, um ſich einen Begriff von dieſer gefahrvollen Fahrt zu machen.

(Nach Daniel's Handbuch der Geographie.)



2) Der Marien-Kanal verbindet den Onega-See in nördlicher Richtung mit dem Bjelo-See, also auch die Nawa mit der Wolga.

3) Der Tichwin'sche Kanal zwischen Zuflüssen der Wolga und dem Ladoga-See.

Kleinere Kanäle dienen zur Vermeidung der gefährlichen Schifffahrt auf dem Ladoga.

Die Ostsee mit dem Schwarzen Meer verbinden:

1) Der Beresina-Kanal, der den Dniepr durch die Beresina mit der Düna verbindet.

2) Der Oginskische Kanal zwischen der Schtschara, einem Nebenflusse des Njemen und der Jajolda, einem Nebenflusse des Dniepr.

3) Der Königlich-kanal verbindet die Weichsel mittelst des Bug mit dem Dniepr.

Das weiße und das Kaspiſche Meer stehen ebenfalls in Verbindung und zwar:

1) Durch den Rubenischen Kanal zwischen der Suchona und der in die Wolga fließenden Scheksna.

2) Durch den nördlichen Katharinen-Kanal zwischen Nebenflüssen der Kama und der Dwina.

Verbindungen zwischen dem Schwarzen und dem Kaspiſchen Meere (Don und Wolga, Dniepr und Wolga, Manyschniederung), sind bloß Projekte geblieben.

### Klima und Naturprodukte.

Der bedeutenden nord-südlichen Ausdehnung des Landes entsprechend, außerdem auch durch die Randgebirge, die Meeres-Rüsten und Anderes beeinflusst, ist das Klima Rußlands ein sehr verschiedenes. Wegen der großen Gleichförmigkeit des Bodens aber sind die Uebergänge allmählig und unmerklich. Rein von Osten nach Westen streifendes Gebirge schafft auffallende Unterschiede zwischen dem Klima; ausgleichend ziehen die Luftströmungen über den ganzen ungeheuren Raum hin.

Man theilt Rußland in 4 Klimatische Zonen:

1) Die Arctische Zone. Dieselbe umfaßt einen Theil des Gouvernements Archangelst und die im Eismeer liegenden Inseln Nowaja-Semlja, Ralguiew und Waigatsch. In diesem Landstrich dauert der Winter über 8 Monate; das Meer ist vom Ende September bis Mitte Juni mit Eis bedeckt; die Temperatur sinkt bis unter 32°. Der kurze Sommer ruft nur eine düftige Vegetation ins Leben: Verkrüppelte Bäume, wenige Kräuter, dagegen in größerer Menge Moose und Flechten. Von Bodencultur ist keine Rede, das Thierreich beschränkt sich auf Pelzthiere, Robben und Fische, die fast das ausschließliche Nahrungsmittel bilden.

2) Der nördliche oder kalte Landstrich (die subarctische Zone) reicht südlich bis zum 57°. Hier dauert der Winter 6—7 Monate; die Temperatur wird nach Osten zu kälter. Die Gewässer sind von Mitte October bis Ende Mai, die Nawa bei Petersburg durchschnittlich 6 Monate zugefroren.

Ein Frühling existirt nur als kurzer Uebergang zwischen dem Winter und dem kurzen heißen Sommer; der Herbst besteht eigentlich nur aus den letzten Sommertagen. Die atmosphärischen Niederschläge sind geringer als im westlichen Europa. Die mittlere Jahreswärme beträgt etwa  $2\frac{1}{2}^{\circ}$ . Diese Zone ist reich an Waldungen von Nadelholz und Birken; ihre Wälder liefern den starken Holzbedarf für Schiffbau und Bergbau. Der Anbau von Getreide ist im Norden dieser Zone noch unsicher im Erfolg; gegen Süden zu wird er sehr umfangreich und ergiebig. Auch die Viehzucht, im Norden schwierig, nimmt im Süden an Umfang zu.

3) Der mittlere oder gemäßigte Landstrich (kalte gemäßigte Zone) vom  $57^{\circ}$ — $50^{\circ}$  liegt zwischen den beiden russischen Landrücken. Die Winter sind hier länger und rauher als unter den gleichen Breiten Westeuropas; bei Kasan steht die Wolga im Eis von Mitte November bis Mitte April. Frühling und Herbst sind kurz, der Sommer trocken und heiß. Diese Zone ist reich an Laubwäldern, namentlich an Linden. Sie ist der eigentliche Ackerbaudistrikt Rußlands; der Winter mit seiner andauernden Schneedecke, der Sommer mit seiner anhaltenden Wärme sind dem Ackerbau gleich günstig. Die Viehzucht gewinnt an Ausdehnung, namentlich ist die Pferdezuucht hier bedeutend.

4) Die warme Zone umfaßt den südlich vom  $50^{\circ}$  liegenden Theil Rußlands. Das Tiefland hier ist meistens baumlose Steppe mit kurzen aber doch strengen Wintern, mildem Frühling, langem, heißem und trockenem Sommer und kurzem Herbst. Die mittlere Temperatur des Landstrichs beträgt etwa  $6^{\circ}$ . Von der Donau-Mündung bis nach Asien dehnt sich eine Steppe aus; je östlicher, desto breiter. Sie zeigt keine ununterbrochene Ebene, sondern mancherlei ausgewählte Furchen, Schluchten und Thäler, welche ein viel wärmeres Klima haben als die Oberfläche der Steppe. Der Steppenwinter ist sehr lang und rauh und hat furchtbare Schneestürme. Bei den heftigsten dieser Stürme wagt es kein Mensch, sich von seiner Wohnung zu entfernen; denn der Schneesturm duldet keinen Widerstand; er läßt nur einige Schritte weit sehen. Große Viehheerden gehen in diesen Schneestürmen zu Grunde, indem sie theils vor Hunger und Ermüdung umkommen, theils in Schluchten stürzen, theils verirrt eine Beute der Wölfe werden. Der Steppenfrühling beginnt mit der Zeit der Schneeschmelze, dann verwandelt sich die Steppe in einen schwarzen schwammigen Brei, allenthalben von Strömen schmutzigen Wassers überronnen. Später bedeckt sie sich mit einem grünen Teppich und zahllosen Blumen. Der Sommer in der Steppe ist heiß und dürr, der Boden kauft vor Trockenheit, die Steppe wird braun und schwarz, Menschen und Thiere magern ab, die Wasserteiche verschwinden, schwarzer Staub wirbelt auf. Die Steppe ist hauptsächlich der Boden für die Viehzucht. Neben großen Schaf- und Kuhheerden werden auch große Heerden von Pferden, sogenannte Tabunen, hier gezüchtet. Die Tabuntschiks (Kopfhirten) erhalten von ihren Besitzern 200—1000 Stück, sie treiben diese Heerden von einem Weideplatz zum andern, halten sie zusammen und schützen sie gegen Diebe und Wölfe. Zwischen letztern und Kopfheerden entspinnen sich mitunter ganze Schlachten. Der Ackerbau ist in der Steppe nur stellenweise vertreten. Charac-

teristisch für die Steppenlandschaft ist auch das Kameel in der Gesellschaft nomadischer Stämme.

### Bevölkerung.

Nach Angaben aus dem Jahre 1875 (welche aber nicht ganz so genau sind, wie die Volkszählung der westeuropäischen Staaten) umfaßt das russische Reich in Europa eine Gesamtbevölkerung von 73.588.015 Seelen. Diese Zahlenangabe rührt jedoch nicht von einem einzigen Zeitpunkte her, sondern bei einzelnen Theilen des Reichs aus dem Jahre 1867, bei anderen aus dem Jahre 1873. So die neuesten offiziellen Quellen. Andere Angaben weichen hievon verhältnißmäßig wenig ab. So gibt Hübner die Volkszahl des europäischen Rußland (mit Polen und Finnland) zu 71, Mill. an (1867). Kolb für 1871 zu 71, Mill. Mit Hinzurechnung des asiatischen Rußland dürfte sich eine Bevölkerungsziffer von 82 Mill. rund ergeben.

Diese Bevölkerung ist in lebhafter Bewegung, theils wegen der ungewöhnlich starken Geburts- und Sterblichkeitsziffer, theils wegen der ansehnlichen Ein- und Auswanderung (Einwanderung von Bulgaren und Auswanderung kaukasischer Stämme), theils auch in Folge der Kriege Rußlands. Sie vertheilt sich auf die Geschlechter dergestalt, daß auf je 100 Männer 102 Frauen kommen.

Nach Nationalitäten ist die russische Bevölkerung sehr bunt gemengt, doch herrscht eine gewisse Einheit darin, daß der slavische Stamm bei weitem in überwiegender Mehrzahl vertreten ist. Nach den Angaben Buschen's (Aperçu statistique des forces productives de la Russie, 1867) ergeben sich folgende Nationalitäten und Volksstämme:

53.470.000 Russen, 4.860.000 Polen, 4.780.000 Tartaren, 4.630.000 Finnen, 2.420.000 Litthauer, 830.000 Deutsche, (nach Böckh 933.000) 800.000 Georgier, 800.000 Tscherkessen, 780.000 Rumänen, 540.000 Armenier, 500.000 Mongolen, 150.000 Schweden, 50.000 Griechen, 41.000 Bulgaren, 30.000 Serben, zusammen 77 Mill.

Unter dieser Gesamtzahl erscheinen  $\frac{1}{3}$  Slaven, unter diesen bilden wiederum die eigentlichen Russen mit 48 Mill. eine entschiedene Majorität. Ihr Hauptstamm sind die Großrussen mit 40 Mill.; in ihnen liegt der Schwerpunkt des russischen Volkslebens.

Die Russen sind ein kräftiger und dauerhafter Menschenschlag. Als allgemeinste Charakterzüge des Bürger- und Bauernstandes bezeichnet man Leichtsinns, Genügsamkeit und Gutmüthigkeit, daneben aber auch Arglist und Lüge, Unmäßigkeit, Grausamkeit und Dieberei. Letztere ist unbestreitbar ein nationales Vaster des gemeinen russischen Volks. Das Talent zum Handel ist gut entwickelt; im Schacher entwickelt selbst der gewöhnliche Bauer eine gewisse Pfliffigkeit. Die Habsucht, der man dieses Talent verdankt, zeigt sich leider auch in dem durch alle Schichten der russischen Beamtenwelt reichenden System des Trinkgelds und der Bestechung. Diese Corruption wird mit Recht als ein tiefer Schattenzug des russischen Volkslebens beklagt, nicht minder der knechtische und unterwürfige Sinn, welcher, genährt durch vielhundertjährige Mißhandlung und Unterdrückung, den freien geistigen, wirthschaftlichen und politischen Aufschwung des Volkes hemmt.

Charakteristisch ist für das russische Volk ferner, daß in Bezug auf geistige Anlagen eine merkwürdige Gleichförmigkeit aller Angehörigen des Volkes besteht. „Das Individuum tritt hier fast ganz zurück und man hat es mit einer Masse zu thun. Was ein Russe leisten kann, das kann jeder leisten, und daß es nicht jeder thut, liegt eben nur daran, daß nicht jeder dazu angestellt worden ist.“

Mit Recht rühmt man als eine Lichtseite des russischen Volkscharacters den mit strenger Religiosität verbundenen Patriotismus.

Die Lebensweise des Volkes ist in den breitesten Schichten der Bevölkerung einfach und dürftig. Die gemeine Nahrung besteht aus schwarzem Brode, den größten Gemüsearten und gesalzenen Fischen, Fleisch nur an Festtagen. Nationale Getränke sind der Branntwein, dessen Genuß ebenso in die höheren Gesellschaftsklassen hinauf, wie jener des Thee's in die niederen Volksklassen herab steigt und Kwas, ein Nahrungsproduct von Kleie und Mehl in Wasser. Thee und Kwas werden in den Straßen feilgeboten. Der Nahrung entspricht das Wohnungsbedürfnis. Die Behausungen der Landbevölkerung sind einstöckige Blockhäuser ohne Schornstein, innen voll Schmutz, Rauch und Ungeziefer, meist nur eine einzige Wohnstube mit dürftigem Mobilien enthaltend. Und wie die Nahrung und die Wohnung, so auch die übrigen Lebensbedürfnisse, so daß nur eine allmähliche Steigerung der ganzen Lebensweise, welche Generationen überdauert, im Stande sein kann, westeuropäische Lebenssitte bei dem Gros der Bevölkerung Rußlands einzubürgern. In den größeren Städten dagegen findet man allen Comfort der europäischen Cultur und die gebildeten Klassen der Bevölkerung, welche zwischen sich und der großen Masse des Volks eine ungeheure Kluft geschaffen haben, zeigen sich mit einem wahrhaft glänzenden Firnis fremdländischer Cultur.

Die Gliederung des Gesamtvolkes nach Ständen ist noch sehr ausgeprägt. Man unterscheidet vier Stände: den Adel, die Geistlichkeit, die Bürger und die Bauern.

Die Geistlichkeit besteht aus der Klostergeistlichkeit oder der schwarzen und aus der weißen (Weltgeistlichkeit). Letzere begreift wieder zwei Klassen in sich, die Popen und die niederen Kirchendiener. Bei dem Umstande, daß  $\frac{4}{5}$  der Russischen Bevölkerung der Griechischen Kirche angehören, bei der eingewurzelten Religiosität des Volkes, und bei der Macht, welche sich die Geistlichkeit durch Bildung und Reichthum erworben hat, ist es begreiflich, daß sie einen wichtigen Factor im Russischen Volksleben bildet.

Der Adel zerfällt in zwei Hauptklassen: Geburtsadel und Standesadel. Der Geburtsadel, der eine sehr große Zahl von Geschlechtern umfaßt, hat durch vielhundertjährige Privilegien sehr bedeutenden Einfluß erlangt. Der Standesadel besteht aus dem Beamtenthum, welches sich im Laufe der Zeit zu einer besonderen Rasse ausgebildet hat, die dem Volke fremd, wenn nicht geradezu verhaßt gegenübersteht. Theils seine nicht aus dem Volke heraus gewachsene, sondern von außen her importirte Bildung, theils seine Bestechlichkeit und Ungerechtigkeiten haben den Russischen Beamtenthum in diese Stellung gebracht, in welcher ein merkwürdiger passiver Widerstand der Bevölkerung selbst wohlwollende Absichten und Maßregeln vereitelt. Selbst der Geburtsadel sah sich mit der Zeit genöthigt, in die Reihen des Standesadels einzu-

treten, der allein Macht, Ehre und Bildung für sich in Anspruch nahm und zu behaupten mußte. Jetzt ist der Gesamttadel Rußlands zu der enormen Zahl von 900000 Seelen angewachsen „zu einem Volk der Herren, im Gegensatz zu dem altrussischen Volke der Knechte, durch eine fremde Bildung, durch fremde Lebensanschauungen, durch fremde Sitten und Kleidung von diesem Volke getrennt, und nur durch Religion und Sprache mit ihm vereinigt“ (Harthausen). Der russische Adel besitzt über die Hälfte des cultivirten Bodens als Eigenthum; vor der Emancipation besaß er 24 Mill. Menschen als Leibeigene. Daß der grundbesitzende Adel nicht auf dem Lande, sondern in den Städten den Ertrag seiner Güter verzehrt, ist ein Hauptgrund der schlechten Bodenbewirthschaftung.

Der Bürgerstand, welcher sich aus den Städtebewohnern rekrutirt, besteht aus einer Reihe von Gilden, abgestuft nach der Höhe des versteuerten Besitzthums, wozu noch jene anderen Klassen von Bürgern kommen, die keiner Gilde angehören (künftige Meister und Gesellen, Fremde, Weisassen zc.). Auch der Bürgerstand erfreute sich bis in die neueste Zeit wichtiger Privilegien gegenüber dem Bauernstande. Der Russische Bürgerstand wird auf nahezu 7 Mill. Seelen veranschlagt; die Zahl der Kaufleute ist dabei namhaft höher, als jene der Handwerker und Künstler.

Der Bauernstand bildet die große Masse der Bevölkerung. Er bestand bisher aus drei Klassen: Freie (Grundbesitzende) Bauern, 15 1/2 Mill. Seelen; Kronbauern (Bauern, welche kein ganz freies Eigenthum besitzen, sondern von der Krone abhängig sind und auch wieder in mehrere Klassen zerfallen; unter welchen die sogenannten Odnodworzii, Einhöfner, fast völlig unabhängig sind), besonders zahlreich im Norden und Nordosten, im Ganzen 22 Mill., und Leibeigene, auch wieder in mehrere Unterarten zerfallend, im Ganzen 11 1/2 Mill., hauptsächlich in den mittleren und westlichen Theilen des Reichs. Nachdem sich die Unfreiheit der Kronbauern und der Leibeigenen im Lauf der Jahre als ein ungeheurer sozialer Mißstand herausgestellt hatte, wurde die Emancipation als eine nicht mehr abzuweisende Forderung der modernen Kultur erkannt und hat seit 29. Dez. 1857 wirklich begonnen. Man ging dabei von dem Grundsatz aus, den bisherigen Gutsherren ihre Ländereien, den Bauern dagegen ihre eingefriedeten Wohnstätten zu lassen mit der Befugniß, diese als volles Eigenthum zu erwerben gegen eine Kaufsumme, welche in fortgesetzten Fristen bezahlt werden muß. Auch haben die Bauern den Nießbrauch von so viel Feld als zu ihrer Ernährung nöthig ist. Hierfür müssen sie dem Grundbesitzer Zins bezahlen oder für ihn arbeiten. Das ganze Emancipationsgeschäft soll allmählig von statten gehen und die Bauern anfangs mehr oder weniger an die Scholle gebunden bleiben, bis sie unter gewissen Bedingungen (nach 12 Jahren) das Recht erhalten, wie völlig freie Leute sich anderwärts niederzulassen. Die Ablösung der Leistungen der Leibeigenen fand in der Weise statt, daß der Betrag dieser Leistungen als ein sechsprocentiger Zins betrachtet und so capitalisirt wurde. Von der so gebildeten Ablösungssumme hatten die Bauern 20% unmittelbar an die Herren abzutragen; für den Rest erhielten die letzteren fünfprocentige Schatzscheine oder Certificate von der Regierung. Die Bauern müssen der Regierung 49 Jahre lang 6% der so geleisteten Vorschüsse bezahlen; dann ist ihre Schuld amor-



tifirt. Der Ankauf der Grundstücke konnte auf drei Arten stattfinden: durch die Gemeinden, durch Associationen oder durch die einzelnen Bauern. Von 1866 bis 1873 waren über 8, Mill. Bauern und 24 Mill. Defjätinen Landes losgekauft. Den Kron- und Apanagebauern wurden entsprechende Erleichterungen zum Erwerb freien Grundeigenthums gewährt. In den deutschen Ostseeprovinzen war die Leibeigenschaft schon 1816 und 1820 aufgehoben, aber wegen der Unmöglichkeit der Grunderwerbung die Lage der Bauern noch schlimmer, als im eigentlichen Rußland, und sie wurde auch 1860 nur wenig verbessert. Im Königreich Polen wurden die Leibeigenschaft 1807, die Frohdienste 1861 abgeschafft; aber die Bauern blieben bloße Erbpächter und wurden erst 1864 freie Eigenthümer. Die Gutsbesitzer wurden entschädigt.

Eine so großartige Umgestaltung der socialen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse, wie die russische Bauernemancipation war, hatte begreiflicherweise mit großartigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Oft klagten die Bauern, daß die ihnen auferlegte Ablösungslast zu drückend sei, vielfach verarmte der Adel, die freigewordenen Bauern machten Rückschritte, an vielen Orten wurde der Grundbesitz entwerthet und bisherige Culturflächen verödeten. Erst die Zukunft wird es lehren, ob die zunehmende Verbesserung des Verkehrs, ob der Sporn der freien Concurrnz, die steigende Volkszahl und industrielle Thätigkeit im Stande sein werden, eine so günstige Wirkung auf die bäuerlichen Verhältnisse zu äußern, daß auch die dunklen Stellen, die dem großen Werke der Emancipation noch anhaften, verschwinden.

Sehr wichtig für die bäuerlichen Verhältnisse Rußlands ist der ganz socialistisch gestaltete Gemeindeverband. Die ganze Feldmark gehört in der Regel nicht dem Einzelnen, sondern der Gemeinde; jedes männliche Mitglied derselben hat gleichen Antheil daran. Dieses System war schon vor der Emancipation da, gleichviel ob die Gemeinde freie Eigenthümerin war oder bloße Kuzniekerin (bei den Kronbauern) und Inhaberin (bei den leibeigenen Gemeinden). Auch nach der Emancipation blieb dieses Verhältnis die Regel. Dabei kann zwar kein eigentliches Proletariat sich bilden, aber auch keine freie Wirtschaftsthätigkeit sich entfalten. Im Süden und Westen Rußlands weicht der socialistische Gemeindeverband allmählig dem freien Eigenthum.

### Landwirthschaft.

Vor einigen Jahren wurde die gesammte Bodensfläche Rußlands auf 402 Mill. Defjätinen veranschlagt. Von diesen sind nach den neuesten statistischen Erhebungen 88 Mill. Defjätinen angebaut, also immerhin nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil. Gegen 150 Mill. Defjätinen sind mit Wald und Gesträuch bestanden; gegen 170 Mill. Defjätinen dürften völliges Unland sein.

Jetzt ist die Landwirthschaft in lebhaftem Fortschreiten begriffen. Die Gründe davon liegen theils in der Emancipation der landwirthschaftlichen Bevölkerung aus ihrem früheren Leibeigenschaftsverhältnis, theils in der Steigerung der inländischen Industrie und der Verbesserung der Transportmittel, welche eine immer lohnendere Verwerthung der Bodenproducte gestatten.

Hinsichtlich der landwirthschaftlichen Productivität theilt man die russischen Provinzen in drei Gruppen: 1. Gouvernements, welche weniger Getreide



produzieren, als für den localen GEBRAUCH wichtig ist: die drei nördlichen Provinzen Archangelsk, Olonok und Belogor. Ferner 6 unterwürfige Gouvernements, nämlich St. Petersburg, Nowgorod, Pskow, Pölz, Mohilew und Smolensk, und 6 centrale Gouvernements, nämlich Ismer, Wolian, Medwin, Kalinga, Rostow und Jerslaw: 2 Gouvernements, deren Getreideproduction fast den localen Bedarf deckt: die beiden östlichen Gouvernements Perm und Wjatska, die drei Ostprovinzen und die vier westlichen Gouvernements Kowno, Wilna, Grodno und Krasl; 3 Gouvernements, die über den Localbedarf produzieren: dies sind 17 centrale Gouvernements, nämlich Nischni-Rogod, Kajan, Simbirsk, Sjaratow, Penza, Tambow, Rjjan, Tula, Orel, Kursk, Charkow, Betowisch, Pottawa, Tschernigow, Riwen, Podolien und Wolhynien; dann die vier südlichen Gouvernements Ufa, Orenburg, Sjarjama und Astrachan, und fünf südliche Gouvernements, nämlich Cherson, Taurien, Jelaterinofslaw, Semirabien und das Gebiet der Kaukasischen Kosaken.

Die Vertheilung der Acker- und der Ernterzeugnisse in diesen drei Gruppen ergibt folgendes:

	Bevölkerung	Acker	Ernte
1. Gruppe, 15 Gouv.	14, Mill. R.R.	13 Mill. Tschetwert	38 Mill. Tschetwert
2. Gruppe, 9 "	10,4 "	10 "	41 "
3. Gruppe, 26 "	32,4 "	43 "	209 "
Summe	63 "	67 "	289 "

Was die Erzeugung der verschiedenen Getreidearten anbelangt, so ist zu bemerken, daß die beiden ersten Gruppen an Weizen 2.732.000 Tschetwert liefern, während der Ertrag der letzten Gruppe sich mit 42.668.000 Tschetwert bezieht, also um 12 Mal höher ist. Roggen wird in der letzten Gruppe doppelt so viel als in den beiden ersten erzeugt: 76.586.000 gegen 33.629.000 Tschetwert. Die Haferproduction der zwei ersten Gruppen bildet etwa  $\frac{2}{5}$  des Ertrages der dritten: 31.672.000 gegen 50.521.000 Tschetwert. Gerste erzeugen die erste und zweite Gruppe 7.951.000 Tschetwert und die dritte 11.466.000 Tschetwert. Buchweizen liefern Gruppe 1 und 2  $1\frac{1}{2}$  Mill. Tschetwert, und Gruppe 3 14.676.000 Tschetwert. Die Production an sonstigen Getreidearten beläuft sich auf 2.239.000 Tschetwert in den beiden ersten und auf 13.516.000 Tschetwert in der dritten Gruppe.

Es existieren keine genaue Angaben über die Vertheilung der bebauten Ländereien des europäischen Rußlands nach den verschiedenen Getreidesorten; jedoch läßt sich annehmen, daß das Verhältniß folgendermaßen sich gestaltet:

Weizen:		
Winterweizen	2.269.000 Desjätinen	
Roggen	24.060.400 "	
Im Ganzen Winterkorn		26.329.400 Desjätinen
Sommerweizen	7.696.700 Desjätinen	
Hafer	11.993.500 "	
Gerste	4.519.000 "	
Buchweizen	4.192.000 "	
Sonstiges Sommerkorn	3.900.000 "	
Im ganzen Sommerkorn		32.395.200 Desjätinen
Gras		29.709.000 "
Im Ganzen Ackerland		88.433.600 Desjätinen

Die Gesamtproduction Rußlands an Getreide dürfte 460 Mill. Hectoliter betragen, von welchen 30% zur Aussaat und 5% zum Branntweimbrennen benötigt werden. Der durchschnittliche Speiseverbrauch wird zu etwa 5 Hectoliter für den Kopf der Bevölkerung angenommen. Rußland kann also aus jenen Gegenden Getreide ausführen, in denen das Getreide über 5 Hectoliter Reinertrag pro Kopf liefert. Dies ist der Fall in den oben genannten centralen Gouvernements oder auf der sogenannten schwarzen Erde.

Von sonstigen landwirthschaftlichen Producten sind noch folgende zu erwähnen:

Der Lein gedeiht hauptsächlich in drei Gegenden: Der nördliche dieser Landstriche liegt zwischen der oberen Wolga und den Quellflüssen der Dwina und Kama; sein Reinertrag wird auf 580000 Ctr. Flachß und 880000 Hectoliter Leinfaat geschätzt. Der westliche Landstrich, welcher Livland und die angrenzenden Litthauischen Gebiete, sowie die Gouvernements Pskow und Smolensk umfaßt, liefert über 2.300000 Ctr. Flachß und 2.400000 Hectoliter Leinfaat, ein südlicher Landstrich 1.600000 Hectoliter Leinfaat zur Ausfuhr. Er liegt am schwarzen Meere und an der südwestlichen Grenze.

Von Farbpflanzen werden vorzugsweise Madia und Krapp angebaut; erstere im mittleren und südlichen Rußland, letzterer in Podolien und Twer.

Unter den Handelspflanzen ist der Tabak wichtig in Saratow, Bessarabien und in mehreren anderen südlichen Gouvernements.

Der Anbau von Runkelrüben ist namentlich in den mittlern und südlichen Gouvernements verbreitet.

Gartenbau wird in vielen Gouvernements getrieben, vorzüglich in Bessarabien und in Laurien. In diesen Gegenden und ihren Nachbargebieten ist die Obstcultur von jeher heimisch und bildet einen wichtigen Zweig ihrer Wirthschaft; hier werden vorzüglichste Äpfel und Pflaumen, auch Kirschchen, Pfirsiche, Aprikosen, Birnen, Quitten, Wallnüsse und Melonen gezogen. Dieses Obst geht größtentheils nach Moskau.

Die Weincultur vermehrt sich fortwährend und wird in den südlichsten Landstrichen betrieben; von einiger Bedeutung für den Weinbau dürfte nur die Krim und Bessarabien sein.

Futter- und Wiesenbau findet sich verschieden vertheilt. Sehr schöne Wiesen und Weideplätze sind in Bessarabien, in den Gouvernements Charkow und Jekaterinoslaw, Kurland, Livland, Nowgorod, Moskau, Woronesch, Perm, Orenburg u. s. f.

### Die Viehzucht.

Die Viehzucht ist ein für einen großen Theil Rußlands, namentlich nördlich und südlich von den eigentlichen Ackerbau-Districten ungemein wichtiger, in den südlichen Steppengegenden fast ausschließlicher Erwerbszweig. Der Viehstand ward 1872 so berechnet: 16.345000 Pferde, 23.976000 Stück Hornvieh, 48.823000 Schafe und 10.454000 Schweine. Außer diesen Thieren werden auch Büffel, Kameele, Ziegen und Rennthiere gezüchtet.

Von den russischen Pferderacen sind nennenswerth die Esthländischen

Bauernpferde, ferner die sogenannten Doppelflepper, welche den arabischen Pferden ähnlich sind, dann die Pferde von Bessarabien, Archangelst, Jekaterinoslaw, Cherson und Taurien. Die nomadischen Bewohner der südöstlichen Steppen, namentlich die Kirgisen und Kalmlücken, verwenden viel Sorgfalt auf die Pferdezuucht.

Das beste Rindvieh ist in Esthland, in Archangelst und von da nach Osten hin. Auch in den Steppengegenden am Don, in Podolien, Charkow und anderwärts. In Polen hat man die Rindviehzuucht auf den Gutshöfen durch Racen aus Schlesien, Tyrol, Oldenburg und aus der Schweiz zu veredeln gesucht. Auch in Livland finden sich bei einigen Gutsbesitzern sehr werthvolle Heerden.

Von Schafen gibt es in Rußland verschiedene Arten. Rußland ist, vermöge seiner ausgedehnten Flächen, welche die Schafzuucht begünstigen, im Stande, allen Anforderungen an Wolle nachzukommen; namentlich hat in den Steppen des südlichen Rußlands die Zuucht der Merinos, unter dem Einflusse deutscher Colonisten, eine bedeutende Ausdehnung gewonnen, während das gemeine grobwollige Schaf überall in Rußland vorkommt.

Ziegenzuucht wird hauptsächlich in den südlichen Gouvernements wegen der Saffianfabrication getrieben.

Die Schweinezuucht ist zumeist im mittleren Rußland, im Süden und in den Ostseeprovinzen vertreten.

Die Büffel finden sich hauptsächlich im Gouvernement Charkow, Ramele im Gouvernement Taurien und Rennthiere im Gouvernement Archangelst. Wichtig ist die in Mittel- und Südrußland sehr verbreitete Bienenzuucht, eine Lieblingsbeschäftigung der Kaschiken, Tartaren und anderer Völker an der mittleren und unteren Wolga, auch in Weißrußland und in Polen.

Die Zuucht der Seidenraupen, welche in dem südwestlichsten Theile des Reiches getrieben und von der Regierung begünstigt wird, dürfte auf die genannten Landstriche beschränkt bleiben.

### Waldproducte.

Der ehemals holzberühmte Walddreichtum Rußlands ist in raschem Abnehmen begriffen. Uner schöpft Bestände sind nur noch im hohen Norden. Einer geregelten Bewirthschaftung der Wälder stellen sich bedeutende Hindernisse entgegen: das Klima und der Mangel an Transportmitteln. Man findet zwar einzelne vorzügliche Forstkulturen, sowie stellenweise jungfräuliche Urwälder; die Waldungen dagegen, die in der Nähe der practicablen Verkehrsstraßen liegen, werden in einer ganz unwirthschaftlichen Weise abgetrieben, keine neuen nachgepflanzt und große Waldbrände tragen ebenfalls zur Verwüstung bei. Von denjenigen Flächen, welche auf den Karten als Waldungen bezeichnet sind, besteht der größte Theil aus Gestrüpp und Unland. Zu den größten Waldungen gehören der Wolchonskiwald, 50 Meilen lang, ferner der Wald von Bialomiza im Gouvernement Grodno mit einem Umfang von 150 Werst. Die Kronwaldungen umfaßten im Jahr 1842 noch 180 Mill. Desjätinen. Ganz Südrußland ist holzarm, am walddreichtesten dagegen die Sou-

vernements Archangelst, Wologda, Olonez und Perm. Das Finanzministerium ist seit mehreren Jahren bemüht, eine geregelte Forstwirthschaft einzuführen; seitdem sind die Waldbrände und Holzdiebstähle seltener geworden. Im Königreich Polen ist die Forstwirthschaft in gutem Zustande, in Finnland findet man größere Waldungen nur mehr im Innern.

Die Jagd ist sehr ergiebig und liefert Bären, Wölfe, Dachse, Füchse, Hasen, Seehunde, Hermeline, Marder, Fischottern u. s. f. Der Zobel ist selten geworden, ebenso die schwarzbraunen Füchse. Ausschließlich mit der Jagd beschäftigt sich nur mehr der Stamm der Wogulen im Gouvernement Perm. An Geflügel sind wilde Gänse, Enten, Schwäne, Schnepfen, Rebhühner, Haselhühner und Vorkühner vorhanden. Federn und Felle der Thiere bilden immer noch einen Handelsartikel, so namentlich Eiderdaunen von der Insel Kalgujew im Polarmeere. Für das Erlegen von reisenden Thieren sind Prämien ausgesetzt.

Der Fischfang ist commercieell wichtiger und beschäftigt eine große Anzahl Menschen an den Meeresküsten, auch an den großen Binnenseen und auf der Wolga, wo die Fischerei in großartigem Maßstabe getrieben wird. Der Fischfang ist in Rußland namentlich wegen der häufigen Fasttage wichtig. Das weiße Meer und das nördliche Eismeer liefern Stockfische, Lachse, Heringe und Butten; aus der Ostsee kommen Stockfische, Butten, Lachse, Lampreten u. a.; aus dem schwarzen und asowischen Meere, wo der Fischfang sehr reichlich ist, Störe, Forellen, Schollen, Matrelen, Sardellen und an der Küste der Krim auch Heringe; die Binnenseen liefern die meisten der in den europäischen Süßwassern vorhandenen Fische, der kaspische See und die Wolga namentlich Störe. Von der untern Wolga und dem kaspischen Meer kommen große Massen von Hausenblase und Caviar zum Export. Der Fischfang auf dem kaspischen Meer gehört theils der Krone, theils den Grundbesitzern am Meere, theils ist er freies Gewerbe.

### Bergbau.

Auf Metalle wird Bergbau in geringerem Umfang in Finnland, sehr ausgedehnt im Ural, getrieben. Die russische Revue gibt aus den letzten Jahrzehnten folgende Production an (in Pud):

	1860	1871
Gold . . . . .	1491	2400
Platina . . . . .	61	125
Silber . . . . .	1070	808
Kupfer . . . . .	315693	311786
Eisenerz . . . . .	18.174125	22.004518
Eisen . . . . .	11.207641	15.400833
Salz . . . . .	26.109602	28.254000
Stein- und Braunkohlen . . . . .	8.000000	44.744000

Im Jahre 1870 erstreckte sich die bergmännische Thätigkeit in Rußland auf folgende Werke (wobei jedoch die nicht in Betrieb stehenden mitgerechnet scheinen):

1126 Gold- und Platinagewinnungen mit 2 Goldhütten,  
26 Silberbergwerke mit 10 Silberhütten und 130 Oefen,

1288 Eisenbergwerke mit 164 Eisen- und 214 Eisen- und Stahlhütten,
6 Zinkerzbergwerke mit 4 Zinnhütten und 128 Oefen,
1 Zinnerzbergwerk mit 1 Zinnhütte,
1 Kobalterzbergwerk,
2 Arseniterzbergwerke,
9 Chromerzbergwerke,
139 Steinkohlenbergwerke,
4 Steinsalzgewinnungen und
772 Petroleumquellen.

Außerdem waren vorhanden: 418 Puddelöfen, 495 Stahl-, 689 Eisen-, Schweiß- und Frischöfen, 161 Cupolöfen und 93 sonstige Oefen.

Zum Betrieb dieser Werke waren 482 Dampfmaschinen, 2223 Wasserräder mit 25255 Pferdekraften, sowie auf den Eisenhütten 245 Gebläsemaschinen und 926 Hämmer in Thätigkeit.

Bei der Goldgewinnung waren	68186 Arbeiter
"      Steinsalzgewinnung	40000
"      den übrigen Werken	154197

Zusammen 262989 Arbeiter.

Nach der aus Veranlassung der Wiener Weltausstellung verfaßten Schrift von Stajkowi: Tableaux statistiques de l'industrie des mines en Russie en 1871 waren im genannte Jahre 979 Gold-, 6 Platina-, 2 silberhaltige Blei-, 76 Kupfer-, 1174 Eisen-, 6 Zink-, 1 Kobalt-, 1 Zinn-, 327 Steinkohlen-, 1 Kies-, 6 Chromeisenstein- und 4 Steinsalzgruben, sowie 697 Naphtabrunnen in Thätigkeit. Auf denselben wurde gewonnen 1.081.518424 Pud goldhaltiger und 10.440650 platinahaltiger Sand, 2399 Schlichgold, 125 rohes Platina, 5.177540 silberhaltiges Bleierz, 6.222.729 Kupfererz, 50.823668 Eisenerz, 2.629477 Zinkerz, 649 Kobalterz, 50000 Kies (der Schwefelkies nicht mit eingerechnet), 50.652502 Stein- und Braunkohlen, 1.375523 Naphta, 450973 Chromeisenstein und 28.254530 Pud Kochsalz.

Producirt in den Oefen und Hütten wurden 828 Pud Silber, 107963 Blei, 260000 Kupfer, 475 Zinn, 166581 Zink, 22.004518 Gußeisen, 1.890299 Eisenguß, 14.958597 Eisen, 442241 Stahl, 21277 Kupferblech, 30000 Zinkblech, 850831 Eisenfabrikate, 36813 Pud Fabrikate aus verschiedenen Metallen, 4605 Bitriol und für 11.254744 Rubel Mäuzen.

(Kollb, Statistik.)

Etwas eingehendere Betrachtung verdienen die Russischen Steinkohlenlager.

Regionweise gerechnet zerfallen die Steinkohlenablagerungen in Rußland in sechs Becken.

Das Steinkohlenbecken in Russisch Polen grenzt an die reichen Kohlenablagerungen in Oberschlesien. Die Kohlennoth, welche in den letzten Jahren wiederholt auftrat, gab Veranlassung, daß sowohl in unmittelbarer Nähe der russischen Grenze als auch im Innern des Landes Bohrversuche auf Steinkohlen durchgeführt wurden. Nabezu auf allen Punkten ergeben sich befriedigende Resultate mit den lohnendsten Ausichten für die Zukunft.

Das Russisch-polnische Steinkohlenggebiet erstreckt sich von Nordwest nach Südost an der preußischen Grenze circa 18 bis 19 Kilometer entlang, von

Laurahütte anfangend, bis etwa 7 Kilometer südöstlich von Myslowitz, nach Norden zu in einer Ausdehnung von circa 11 Kilometer bis in die Gegend von Dabrowa, der zweiten Station der Warschau-Wiener-Eisenbahn, und wird von den nach Kattowitz und Granica resp. Wien führenden Armen dieser Bahn durchschnitten.

Die Flözzüge selbst bilden im Wesentlichen eine große Mulde, deren südlicher Rand mit einem Einfallen nach Norden sich längs der preussischen Grenze, und deren nördlicher, mit einem Einfallen nach Süden, bis über Dabrowa hinzieht.

Bisher sind erst die Ränder dieser Steinkohlenmulde, da, wo die mächtigen Flöze zu Tage getreten, genauer durchsucht.

Der Absatz beschränkt sich ausschließlich auf Polen, namentlich Warschau, Loz und die Zuckersfabriken.

Ein Export wird in den nächsten Jahren zuberücksichtlich noch nicht eintreten, da noch gegen 250 Millionen Kilogramm Steinkohlen aus Oberschlesien nach Rußland zum Export gelangen.

Alle Flöze wechsellagern mit den aus Sandstein und Schieferthon bestehenden beiden andern Gliedern der Steinkohlenformation. Die Kohle ist wenig schwefelhaltig, und können nur einzelne Schichten der Flöze zur Roast-Erzeugung verwendet werden. Gegenwärtig stehen bloß die 4 ersten Flöze im Betrieb.

Das Moskauer Kohlenbecken umfaßt die Gouvernements Njasan, Tula, Kaluga und Moskau.

Die Kohle nähert sich der Qualität nach, trotz ihres hohen geologischen Alters, mehr der Braunkohle, und geht stellenweise im Njasan'schen Gouvernement bei Murajerono in reinen Boghead mit 64% flüchtiger Bestandtheile über. Trotz der im Allgemeinen nicht unbedeutenden Mächtigkeit, welche z. B. in Malionka 6637 Meter beträgt, und der geringen Gewinnungskosten, belief sich die Ausbeute im Jahre 1871 nur auf 140 Millionen Kilogr.

Das ganze Kohlenrevier ist von den Eisenbahnen, insbesondere von der Stopin'schen, durchschnitten, und haben fast alle Bahnen bereits Heizversuche mit dieser Kohle gemacht, ohne daß sich dieselbe bei einer von ihnen eingebürgert hätte.

Die Steinkohlenlager im Ural ziehen sich längs des ganzen Westabhanges dieser Gebirgskette hin.

Die Ausbeute ist aber dermalen noch außerordentlich gering und findet nur im Perm'schen Gouvernement statt.

Die Kohle ist im Allgemeinen ziemlich aschen- und schwefelhaltig und meist Sinterkohle.

Außerdem tritt auch Steinkohle am Ostabhange des Urals zu Tage, wird jedoch z. B. noch gar nicht ausgebeutet.

Die Steinkohlen des Tomsk'schen Gouvernements bedecken einen Flächenraum von 460 □Myriameter, treten oft in mehreren dicht aneinanderliegenden Flözen zu Tage, und sind von bester verkaufbarer Qualität.

Die Ausbeute betrug 1871 in der Nähe der Stadt Kusnezj erst 228000 Pud = 3.750000 Kilogr.



Die in vereinzeltten Regionen vorkommenden Kohlen-Ablagerungen waren auf der Moskauer Ausstellung, welche im Jahre 1872 stattfand, zahlreich vertreten, und figurirten namentlich schöne Kohlenproben von Taschkend und Kokand. In den dieser Gruppe gehörigen Bassins wurden 1871 gewonnen: 8.023900 Kilogr. Steinkohlen in den Kirgisensteppen, 4.931000 Kilogr. im östlichen Sibirien, 2.333300 Kilogr. im Kaukasus und 1.250000 Kilogr. im Turkestaner Bassin.

Das Donez'sche Kohlenbecken umfaßt einen Theil des Zekaterinoslaw'schen Gouvernements und des Donischen Kosakenlandes, und enthält sowohl Steinkohlen als Anthracit. Die Steinkohlen-Flöze, welche alle zu Tage treten, haben eine Mächtigkeit bis zu 7 Fuß Engl. (2,1 Meter).

Der Anthracit ebenso wie die Steinkohle liegen in vielen Flözen aufeinander, und liefern die tieferen Flöze in der Regel bessere Qualitäten, als die höher gelegenen, während übrigens auch der Fall vorkommt, daß schon in der Tiefe von wenigen Metern vorzügliches Material aufgeschlossen wird.

Die Kohle steht im Brennwerthe den mittlern Gattungen der englischen Kohle gleich, hat jedoch einen größeren Schwefelgehalt. Sie ist daher schlechter wie die beste englische Kohle, und hält sonach in Beziehung auf die Qualität auch keinen Vergleich mit der besten schlesischen Kohle aus.

Der Donez ist im Winter mit Eis bedeckt und im Sommer nahezu ohne Wasser, daher nicht schiffbar und zu Verflösungen ungeeignet.

Die Hauptausbeute geschieht daselbst durch die russische Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die zu ihr gehörende Odeßaer Eisenbahn und betrug im Jahre 1872 circa 2 Mill. Rub = 33 Mill. Kilogr.

Die russische Regierung hat der Dampfschiffahrts-Gesellschaft das Territorium, in welchem sich die Kohlenlager befinden, gratis überlassen.

(Vipp: der Handel nach dem Osten, S. 455 ff.).

### Industrielle Gewerbe.

Die industriellen Gewerbe Rußlands stehen im Allgemeinen auf tiefer Stufe. Die Regierung hat zwar viel gethan, um die Industrie durch Absperrung der ausländischen Fabrikate und durch künstliche Verpflanzung auswärtiger Industriezweige nach Rußland zu heben; aber es hat sich eben gerade hier gezeigt, wie unfruchtbar das künstliche Emportreiben einer Industrie ist, der die wirtschaftsgeschichtlichen Grundlagen mangeln. Die Basis der russischen Volkswirtschaft, der Landbau, steht noch zu tief, als daß die russische Industrie Nennenswertes leisten könnte. Es fehlt an Capital, Credit, an dem wirksamen Hebel der Concurrenz und an reichen Absatzreisen; außerdem besitzt aber das russische Volk selbst zwar ein bedeutendes Nachahmungstalent, aber keinen eigenen Erfindungsgeist, so daß die meisten Industriezweige durch ausländische Unternehmer in's Leben gerufen und erst dann durch die Russen nachgeahmt werden. Unter diesen Umständen finden sich in Rußland zwar viele Fabriken, aber ihre Leistungen sind nur mittelmäßig. Mit Ausnahme des Leders und des Leims genießen auch die russischen Fabrikate im Auslande keine Beachtung.

Die Zahl der Fabriken wurde für 1864 zu 15453 berechnet, mit 464610 Arbeitern und 325.860000 R. Werth der Fabricate. Für die wichtigsten Zweige werden (nicht unbedingt verlässlich), folgende Ziffern angegeben:

	Zahl	Arbeiter	Geldwerth
Fabriken in Wolle . . . . .	365	92060	37.100685 S.-R.
"  "  Baumwolle . . . . .	423	58118	38.718096 "
"  "  Seinen . . . . .	599	44420	33.522006 "
"  "  Seide . . . . .	326	8957	5.488944 "
Papier- und Schreibmaterialien-Fabriken	188	11829	6.140826 "
Tabakfabriken . . . . .	263	6007	7.735252 "
Maschinenfabriken . . . . .	103	14690	12.190079 "
Zuckerfabriken . . . . .	432	54980	31.081501 "
Talgmanufakturen . . . . .	1254	6716	12.949617 "
Fabriken in Holz . . . . .	2508	12169	16.564417 "
Branntweinfabriken . . . . .	1446	30790	52.302079 "
Stearinfabriken . . . . .	13	1761	5.701859 "

Eine andere Angabe aus dem Jahre 1866 (Saraum) erscheint wegen ihrer Höhe sehr unzuverlässig; sie gibt an:

	Fabriken	Arbeiter	Prod.-Werth
Wollmanufaktur . . . . .	1831	105185	63 Mill. Rubel
Hanf- u. Flachsmannufaktur . . . . .	2835	47325	23 " "
Baumwollemanufaktur . . . . .	3306	147493	150 " "
Seidenmanufaktur . . . . .	518	12373	7 " "
Papier . . . . .	224	11977	6 " "
Talg und Wachs . . . . .	2960	19493	38 " "
Leber . . . . .	5368	24465	26 " "
Holz . . . . .	3849	15400	9 " "
Salziedereien . . . . .	146	5059	6 " "
Ziegeleien . . . . .	5046	31294	6 " "
Glas- und Spiegelfabriken . . . . .	273	12214	5 " "
Metall . . . . .	1739	187270	71 " "
Chemische Produkte . . . . .	1570	14413	9 " "
Tabak . . . . .	5402	28795	13 " "
Mehl und Getreide . . . . .	20834	74148	25 " "
Zuckerraffinerien . . . . .	408	102034	51 " "
Branntweinbrennereien . . . . .	5337	60663	92 " "
Destillationen . . . . .	5050	14000	15 " "
Bier- und Methbrennereien . . . . .	3080	8923	8 " "
Verschiedene . . . . .	15268	46510	16 " "
Zusammen	84944	919025	650 Mill. Rubel

Dieselbe Quelle gibt bezüglich der Vermehrung der Fabriken an, daß, während im Jahr 1761 bloß 201 Fabriken mit 4 Mill. R. Prod.-Werth existirt haben, die industrielle Production sich stetig bis zum Jahr 1865 auf 23000 Fabriken mit 397 Mill. R. Prod.-Werth und dann in plötzlichem Sprunge im Jahre 1866 auf die obengenannte Zahl von 84944 Fabriken vermehrt habe.

Von Buschen veranschlagt die Werthe der ganzen gewerblichen Production folgendermaßen:

Botasche, Terpentin u. . . . .	3	Millionen Rubel
Metallfabrikation . . . . .	68	" "
Erdene Waaren . . . . .	14	" "

Talg . . . . .	20	Millionen	Rubel
Leber . . . . .	56	"	"
Wolle . . . . .	40	"	"
Wolze . . . . .	1	"	"
Seide . . . . .	15	"	"
Wachs . . . . .	3	"	"
Branntwein und Bier . . . . .	328	"	"
Del . . . . .	11	"	"
Seinenfabrikation . . . . .	115	"	"
Hanffabrikation . . . . .	40	"	"
Baumwollfabrikation . . . . .	100	"	"
Papier . . . . .	6	"	"
Zucker . . . . .	22	"	"
Tabak . . . . .	14	"	"
Chemische Producte . . . . .	8	"	"
Wagenfabrikation . . . . .	5	"	"

Zusammen 872 Millionen Rubel

### Handel.

Nachdem in den früheren Jahrhunderten ein Verkehr zwischen Rußland und seinen Nachbarländern nur durch Vermittlung der Hansestädte in den Ostseeprovinzen, zum Theil auch vermittelt Polen existirt hatte, während das südliche Rußland unter der Herrschaft der Tataren stehend, gar keine freie Beziehung zu Europa entwickeln konnte, beginnt ein auswärtiger Handel Rußlands mit dem Jahre 1553. Damals erhielt ein englischer Kaufmann, der im weißen Meere gelandet, und nach Moskau zum Czaren Iwan dem Grausamen gereist war, die Erlaubniß zum freien Handel. Die weitere Gestaltung des auswärtigen Handels geschah durch englische und holländische Compagnien, welche, mit bedeutenden Privilegien ausgestattet, europäische Manufakturwaaren gegen russische Landeserzeugnisse, hauptsächlich gegen Pelzwerk austauschten. Ausgangspunkt dieses Handels war Archangel. Erst im vorigen Jahrhundert wurden den Russen nach und nach die Häfen der Ostsee, des schwarzen Meeres und die Landgrenzen Oesterreichs erschlossen.

Ein wichtiger Zeitpunkt für den auswärtigen Handel Rußlands in der Neuzeit ist das Jahr 1822. In diesem Jahre wurde ein strenges Schutzollsystem eingeführt und dadurch dem Einfuhrhandel seine heutige Gestaltung gegeben. Seit 1812 werden regelmäßig statistische Angaben über die Handelsbewegung gesammelt, aber sie leiden an mehreren Fehlern. Die Einfuhr ist meistens zu niedrig angegeben, ferner fehlen alle jene Waaren, welche durch den sehr ausgedehnten Schmuggel eingeführt worden sind, sodann ist die officiële Werthschätzung der Waaren fehlerhaft und endlich sind die Courschwankungen der russischen Währung im Auslande auch geeignet, die Zuverlässigkeit der gegebenen Handelswerthe zu beeinflussen. Im Allgemeinen sind die Angaben über die Ausfuhr zuverlässiger wie die über die Einfuhr.

Rußland ist ein Land, welches Rohproducte im Ueberfluß hervorbringt und sich derselben zum Eintausch von ausländischen Kunstproducten bedient. In der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts waren die Communicationen im Innern des Landes so mangelhaft, daß die Ausfuhr der Landeserzeugnisse nur in beschränktem Maße vor sich gehen konnte, während derselbe Umstand nur den Preis der ausländischen Waaren steigern, nicht aber deren Einfuhr

mindern konnte, da ihr Bezug durch die wachsende Kultur des Landes gebieterisch gefordert wurde. Das Ergebnis war, daß die Einfuhr den Werth der Ausfuhr überstieg und Rußland in Folge dessen Schulden machen mußte. Bereits in den 40er Jahren machte sich ein Abnehmen des Uebergewichts der Einfuhr bemerkbar. Der Krimkrieg zerrüttete die Finanzen des Reiches vollständig und lähmte seinen auswärtigen Handel. Nach Beendigung des Krimkrieges blühte der Ausfuhrhandel Rußlands schnell auf, in Folge der mächtig zunehmenden Verkehrsmittel; dieser Aufschwung hatte vermehrte Bedürfnisse zur Folge und so wuchs auch der Werth der jährlichen Einfuhr, jedoch nicht in ebenso schneller Entwicklung; die Ausfuhr näherte sich der Einfuhr, überstieg dieselbe in günstigen Jahren, und es wurde der Ueberschuß der Einfuhr bereits im verfloßenen Jahrzehnt auf ein Minimum herabgedrückt. Rußland steht jetzt allerdings auf dem Punkte, die Einfuhr mit der Ausfuhr zu überschreiten; doch tritt dieser Moment leider zu spät ein, um den zerrütteten Finanzen des Landes gänzlich aufzuhelfen. Mag der Ueberschuß der Ausfuhr auch in ganz unerwartetem Maße steigen, so wird er doch so bald noch nicht hinreichen, um im Verein mit den natürlichen Geldquellen des Landes, dessen laufende Verpflichtungen gegen das Ausland zu decken.

Rußland steht daher jedes Jahr vor der zwingenden Nothwendigkeit, neue Schulden im Auslande zu contrahiren und die alten zu verzinsen; wie lange dies noch möglich, ist nicht abzusehen. Es steht nur zu wünschen, daß bis dahin die Industrie Rußlands im Vereine mit seinem Exporthandel, und gestützt durch eine vernünftige Zoll- und Finanzpolitik der Vermögenslage soweit aufgeholfen habe, daß eine Krise, welche ganz Europa schwer treffen würde, vermieden werde.

Die russische Ausfuhr hat ihre gegenwärtige Ausdehnung erst in neuerer Zeit gewonnen; sie ist, obwohl das Land auch früher im Stande gewesen wäre, die gleichen Mengen von Naturprodukten zu liefern, durch den Mangel an Communicationsmitteln zurückgehalten worden. Ihre jetzige Blüthe dankt sie dem Bau von Eisenbahnen, die dem Innern Wege zum Meere und an die Landgrenze schufen, einer liberalen Zollpolitik, welche die Einfuhr erleichterte, und so mittelbar das Bedürfnis nach Austauschwaaren hervorrief, und schließlich dem Hauptfactor, der die Quelle jener andern war, dem im russischen Volke allmählich sich heranzubildenden Culturzustand. Wie es die Natur dieses Landes mit sich bringt, sind die Hauptausfuhrartikel Rohprodukte; Halbfabrikate stehen weit hinter diesen zurück und Fabrikate verschwinden fast völlig.

Die russische Getreideausfuhr hängt von zwei Faktoren ab: Von dem Ausfall der Ernte in Rußland, welche das Angebot bewirkt und vom Ernteaussfall in Westeuropa, der die Nachfrage regulirt. In geringerem Grade wirken auf diese Ausfuhr auch die übrigen Länder ein, aus welchen Getreide nach Europa kömmt. Die Getreideausfuhr Rußlands betrug 1825—1840 im Durchschnitt nur 10 Millionen Rubel jährlich, hob sich dann schnell auf 30 Millionen, bis der Krimkrieg sie fast gänzlich lahm legte; nach Beendigung desselben blühte sie rasch wieder auf. Die Ziffern des letzten Jahrzehnts sind:

1860	63 Millionen	1862	53 Millionen
1861	68 "	1863	44 "

1864	55 Millionen	1867	94 Millionen
1865	61 "	1868	74 "
1866	74 "	1869	87 "

Eine früher unbekannte Höhe erreichte sie 1870 mit 163 Millionen.  
Der officielle Preiscontant ist (1870):

Weizen . . .	14,14	Mark pro	Hektoliter
Roggen . . .	8,88	" "	" "
Gerste . . .	6,57	" "	" "
Hafer . . .	5,25	" "	" "
Mais . . .	8,88	" "	" "
Erbsen . . .	14,14	" "	" "
Mehl . . .	14,82	" "	" "

Das Hauptausfuhrgetreide, der Weizen, wird als ein Produkt des Südens hauptsächlich über das schwarze Meer exportirt; die Ausfuhr des Roggens geht zur Hälfte über die Landgrenze und zu je  $\frac{1}{4}$  aus den baltischen Häfen und aus denen des schwarzen Meeres. Hafer wird mehr in Norden, Gerste mehr in Süden versandt. In den letzten Jahren hat sich der Getreideexport allmählich aus dem baltischen Meere und von der Landgrenze nach dem schwarzen Meere gezogen; als natürliche Folge der eifrigen Verbesserung des südrussischen Eisenbahnnetzes.

Die Vertheilung der Getreideausfuhr auf die importirenden verschiedenen Länder läßt sich genau nicht berechnen, da nur das zur See verschifftete Getreide meist direkt an seinen Bestimmungsort gelangt, während das über die Landgrenze ausgeführte zum größten Theil durch die Empfänger über die preussischen Ostseehäfen wieder ausgeführt wird; es dürfte keine zu hohe Annahme sein, daß  $\frac{2}{3}$  dieses Getreides nach England gehen.

Nach officiellen Angaben vertheilt sich die Ausfuhr folgendermaßen:

Länder	Mill. Rubel	% der gesammten Getreideausfuhr
Deutsches Reich . . . . .	21,1	18%
England . . . . .	85,8	53%
Frankreich . . . . .	27,7	16%
Italien . . . . .	8,4	5%
Oesterreich . . . . .	6,7	4%
Türkei und Donaufürstenthümer . . . . .	6,7	4%

Die übrigen Antheile (10 Mill. Rubel) vertheilen sich auf Schweden und Norwegen (hauptsächlich Mehl) Holland (Roggen und Gerste) Belgien (Roggen und Hafer) und die übrigen europäischen Staaten.

Es ist zweifellos, daß dem russischen Getreidehandel noch eine große Zukunft bevorsteht; die Produktion überseeischer Länder wird ihm zwar künftig Concurrenz machen, es wird aber, gestützt auf seine geographisch günstige Lage, derselben in Europa stets die Spitze bieten können. Ein bestimmtes Prognosticon für seine Zukunft zu stellen ist jedoch nicht möglich, so lange die landwirthschaftlichen Verhältnisse Rußlands nicht definitiv geordnet sind.

Der Lein steht als Ausfuhrprodukt Rußlands dem Getreide am nächsten. Der Reinertrag von ganz Rußland wird auf 4 Mill. Centner Flach, 5 Mill. Hektoliter Leinfaat, im Werthe von 95 Mill. Rubel geschätzt. Bei dem geringen inländischen Consum kann Rußland den größten Theil des Jahresertrags exportiren. Der Export umfaßte in Millionen Rubel

Durchschnitt	Jahr	Flachs	Leinfaat	Werg
	1860—1869	20, <sub>5</sub>	18, <sub>2</sub>	1, <sub>9</sub>
	1870	57, <sub>1</sub>	27, <sub>1</sub>	2, <sub>8</sub>

Demnach ist die Ausfuhr im starken Steigen begriffen. Der officielle Tagwerth betrug im Jahre 1870 für Flachs 46 *M* pro Ctr., für Werg 21 *M* pro Ctr. und für Leinfaat 15 *M* pro Hektoliter. Die Marktpreise sind hiebon häufig sehr verschieden, theils nach den verschiedenen Sorten, theils nach der schwankenden Nachfrage. Flachs wird zum größten Theile über die Ostseehäfen, sodann über die Landgrenze ausgeführt; Leinfaat über die Ostseehäfen, zum kleineren Theil über die südlichen Häfen. Von Flachs geht die Hälfte nach England, ein starkes Drittel nach Deutschland, der Rest nach Frankreich, Holland, Belgien und Schweden. Die Ausfuhr an Leinfaat geht zu  $\frac{1}{4}$  nach England.

Der Hanf kommt zur Ausfuhr hauptsächlich aus den um Orel gruppirten 9 Gouvernements. Der durchschnittliche Werth von Hanfausfuhr betrug von 1860—1869 jährlich 9 Mill. Rubel. Von der Ausfuhr gehen 88% über die baltischen Häfen, 12% auf dem Landwege. Von der ganzen Produktion an Hanf nimmt das deutsche Reich 18%, England 59% und Scandinavien 7%.

Rußland exportirt auch Halbfabrikate und Fabrikate aus Lein und Hanf, und zwar für etwa 2 Mill. Rubel Leinengarn, fast alles nach England; für mehr als 1 Million Hanfgarne nach England, ebensobiel Stricke und Tawe nach Deutschland und England und für 1 Mill. Gewebe nach England.

Die Holz ausfuhr ist trotz der starken Waldberwüstung doch in starkem Wachsen begriffen. Sie stieg von 5 Mill. Rubel im Jahre 1860 stetig bis auf 13 Mill. Rubel im Jahre 1870.

Der Natur der Waare entsprechend beschränkt sich die Ausfuhr auf jene Punkte, wo schiffbare und flößbare Ströme das Holz billig zuführen können.

Es führen aus von den Gesammtmengen:

Die Häfen des weißen Meeres . . . . .	7%	Das ausgeführte Holz geht nach:
Petersburg . . . . .	12%	
Riga . . . . .	25%	Deutschland mit 50%
Die übrigen Häfen der Ostsee . . . . .	8%	England " 85%
An der Landgrenze		Holland " 7%
Jurburg (Riemen) . . . . .	6%	Belgien " 4%
Rishava (Weichsel) . . . . .	28%	Frankreich " 4%
Poifern (Warthe) . . . . .	3%	
Sosnovice (Weichsel) . . . . .	6%	
Die übrige Landgrenze . . . . .	5%	

Zu bemerken ist, daß früher England einen bedeutend höheren Procentsatz, Deutschland einen geringeren einfuhrte.

Die sonstigen Bodenproducte, sowie die Fabrikate aus denselben, spielen eine sehr untergeordnete Rolle; hervorzuheben sind noch:

Pflanzen, Gemüse und Gartensamerien . . . . .	1, <sub>1</sub> Mill. Rubel
(fast ausschließlich über die Landgrenze, nach Deutschland, zum Theil auch nach Oesterreich)	
Diverse Oelamerien (England) . . . . .	1, <sub>6</sub> " "
Oelrestern (England und Deutschland) . . . . .	0, <sub>7</sub> " "



Tabak (fast ausschließlich nach Deutschland)	0,6	Mill. Rubel
Harz (England)	0,7	" "
Gewürze, Früchte, Del	0,8	" "
Kornspirit	1,3	" "
(fast ausschließlich über die Landgrenze nach Deutschland)		
Wassermatten	0,2	" "
	Summa 7 Mill. Rubel.	

Die Ausfuhr an lebendem Vieh, welche in den 50er Jahren durchschnittlich nur  $1\frac{1}{3}$  Mill. betragen hatte, hob sich namentlich seit 1865 ganz enorm und stieg im Jahre 1870 bis auf über 7 Mill. Rubel.

Das zum Export gelangende Vieh stammt zum weitaus größten Theile aus den südwestlichen Grenzstrichen Rußlands und wird fast ausschließlich über die südliche Hälfte der Landgrenze (6% über die südlichen Häfen) ausgeführt.

Von der Gesamtmenge bildeten

	Nach der Zahl	Nach dem Werth
Rindvieh	20%	85%
Schwarzbieh	58%	32%
Kleinvieh	22%	6%

Der Talg, ehemals einer der wichtigsten Ausfuhrgegenstände, wird hauptsächlich wegen des Gebrauchs von Petroleum zur Beleuchtung von Jahr zu Jahr weniger ausgeführt. Der meiste Theil der Ausfuhr, 67% geht nach England, 16% nach Deutschland.

Die Ausfuhr von Wolle leidet jetzt unter dem Drucke der australischen Concurrenz. Sie betrug im Durchschnitt der Jahre 1860—1869 14 Mill. Rubel, 1870 nur mehr 8 Mill. Rubel. Wie es die Production bedingt, wird der größte Theil der Wolle aus den südlichen Häfen exportirt und zwar geht zur Ausfuhr die Hälfte nach England, der Rest vorzugsweise nach Deutschland (grobe Wolle), nach Oesterreich und Frankreich (feine Wolle).

Die Ausfuhr von Borsten ist seit längerer Zeit wichtig und betrug in einzelnen Jahren gegen 9 Mill. Rubel. Die Ausfuhr geht zum größeren Theil nach England, zum geringern nach Deutschland. An sonstigen animalischen Rohprodukten und Halbfabrikaten wurde 1870 ausgeführt:

Fleisch (größtentheils nach der Türkei, einiges nach Deutschland)	1,5	Mill. Rubel
Knochen (England, wenig nach Deutschland)	1,9	" "
Pferdehaare und Schwänze (Deutschland, Oesterreich, England)	1,5	" "
Leber (Deutschland und Oesterreich)	2,3	" "
Belzwerk (Deutschland)	1,9	" "
Ziegen- und andere Wolle	0,2	" "
Federn und Daunen nach England	1,4	" "
Eier (Deutschland und Oesterreich)	0,1	" "
Honig und Syrup (Deutschland)	1,9	" "
Fische	0,1	" "
Kaviar (Türkei und Deutschland)	0,9	" "
Thran	0,2	" "
Frischleim (England, wenig nach Deutschland)	0,4	" "
Wollhaare und Cocons	1,2	" "
	Summa 14,6 Mill. Rubel.	

Mineralische und andere Ausfuhrgegenstände waren im Jahre 1870

Platina . . . . .	0,4	Mill. Rubel
Kupfer und Messing . . . . .	0,2	" "
Eisen . . . . .	0,8	" "
Zinn . . . . .	0,7	" "
Metallbruch . . . . .	0,1	" "
Bumpen . . . . .	0,8	" "
Diverse Steine . . . . .	0,2	" "
Steinkohle . . . . .	0,1	" "
Thon, Kalk und Cement . . . . .	0,2	" "
Pottasche . . . . .	1,3	" "
Summa	4,7	Mill. Rubel.

An Fabrikaten wurden ausgeführt:

Holzfabrikate (bereits oben erwähnt) . . . . .	0,1	Mill. Rubel
Leinene Gewebe (dto) . . . . .	1,1	" "
Seidene Gewebe . . . . .	0,8	" "
Wollene Gewebe . . . . .	0,7	" "
Silberne und andere metallene Fabrikate . . . . .	0,2	" "
Feuerwaſſen . . . . .	0,5	" "
Pharmaceutische Präparate . . . . .	0,3	" "
Diverse . . . . .	0,2	" "
Summa	4,3	Mill. Rubel.

Im Ganzen nehmen die Produkte des Feldes  $\frac{5}{8}$  der ganzen Ausfuhr, die Produkte des Thierreichs fast das ganze übrige  $\frac{1}{8}$  in Anspruch, so daß für die andern Produkte sehr wenig übrig bleibt.

Bezüglich der Vertheilung der gesammten Ausfuhr stellen sich die Antheile der verschiedenen Länder folgendermaßen (in Mill. Rubel):

Länder	Durchschnitt 1865—69	1870	% der Ausfuhr 1870
Deutsches Reich	42,6	76	22,1
England	107,2	170	49,5
Frankreich	18,7	34,1	10
Oesterreich	7,8	14,1	4
Türkei	7,8	96	3,7
Niederlande	5,4	8,4	2,3
Italien	4,4	8,7	2,5
Belgien	3,8	7,3	2
Schweden	3,5	3,8	1
Rumänien	3,5	3,1	0,8
Dänemark	1,2	2,7	0,7
Vereinigte Staaten	1,1	0,9	0,2
Anderer Staaten	1,6	4	1,1

Darnach sind an dem großen Aufschwung alle westeuropäischen Länder ziemlich gleichmäßig betheiligt. Die Ausfuhr von 1856—1869 ist nach Westeuropa stets wachsend, nach der Türkei schwankend und nach Italien abnehmend.

Ueber die Ausfuhr des Jahres 1873 und deren Vertheilung in der Richtung nach Europa und nach Asien gibt das preußische Handelsarchiv von 1875 folgende Aufschlüsse:

Nach Europa gingen (Werth in Tausenden Rubel):

Getreide 164431; Flachz 40753; Leinsaat 27716; Schafwolle roh 7453; Talg 3897; Holzwaaren 29904; Hanf 11190; Schweinsborsten 2688; Vieh 10667; Flachsheede 1762; Leder 3782; unverarbeitete Metalle 2352; Hanfgarn 664; Edelsteine 7; Butter 1030; Pottasche 707; Laumerk 1080; Pelzwerk 2134; Tuch 22; Hopfen 4; Hanf- und Leinöl 53; Bsch 834; Leinwand 610; Gold- und Silberwaaren 67; Delfsaaten 2013; Kaviar 1282; Pferde 1606; Knochen 852 und Lumpen 733.

Nach Asien gingen (Werth in Tausenden Rubel):

Papierwaaren 1075; Wollwaaren 1933; Seide 1821; Leder 609; unverarbeitete Metalle 286; rohe Schafwolle 748; Getreide 725; rohe Baumwolle 160; Metallwaaren 217; Pelzwerk 775; Zucker 13; Thee 22; Spirituosen 17; Weinen- und Hanfwaaren 108; Vieh 78; Holzwaaren 64; Drogen 22; Farbwaaren 64; Pferde 67 und Seilerwaaren 69.

Von der Gesammtzufuhr kamen über die europäischen Grenzen im Jahre 1873 Werth in Tausenden Rubeln:

Baumwolle 37551; Metalle roh 37476; Thee 32948; Metallwaaren 30352; Maschinen 23951; Getränke 18580; Baumwollgespinnst 13643; Farbstoffe 13391; Wolle 13282; Wollstoffe 12752; vegetabilische Oele 11801; chemische Produkte 10772; Steintohlen 10503; Früchte 10428; Mineralöle 10313; Seide 8053; Kochsalz 7372; Baumwollstoffe 6546; Fische 5800; Weinstoffe 5745; Seidenwaaren 3689; Tabak 5578; Uhren 5224; Kaffee 5034; Pelzwerk 3099; Glas- und Krystallwaaren 3005; Kleider, Wäsche und sonstige Toilettenartikel 1977; Spitzen und Tüll 1946; Reis 1927; Cement, Kalk, Marmor, Gyps, Kreide und Thonerde 1726; Gemüse und sonstige Victualien 1546; Gummi, Gutta-Percha und Kautschuk 1285; Käse 1114; Pflanzen und Samen 970; diverse kleine Artikel 889; Zucker 816; Holzwaaren 637; Pfeffer und Gewürze 771; Thiere 452 und Tischler- und Böttcherwaaren 189.

Ueber die asiatische Grenze kamen:

Thee 10821; Baumwollstoffe 3085; Früchte und Gemüse 1135; Getreide 606; Baumwolle roh 605; Zucker 363; Wollstoffe 357; Vieh 308; Galläpfel 303; Fische 294; Seide roh 292; Tabak 272; Leder 268; Seidenstoffe 260; Pelzwerk 203; Metallwaaren 199; Getränke 136; Baumwollgespinnst 49; Wachs, Stearin und Talg 41; Wolle 36; diverse Victualien 9 und Apothekerwaaren 3.

Die Einfuhr der einzelnen Staaten nach Rußland stellte sich im Jahre 1873 wie folgt (in tausend Rubel):

Deutsches Reich	617024	Persien	4298
Großbritannien	128580	Rußland und Wallachei	3879
Frankreich	25133	Schweden und Norwegen	2899
Türkei	20077	Griechenland	2488
Oesterreich	19897	Südamerikanische Staaten	686
Nordamerika	16444	Portugal	610
China	11569	Dänemark	309
Italien	11256	China	17
Holland	5310	Uebrige Staaten	10418
Belgien	4678		

Bezüglich der einzelnen Einfuhrartikel liegen folgende Mittheilungen vor (bis zum Jahre 1870 reichend):

### 1) Nahrungsmittel.

Die Zufuhr von Getreide in Körnern ist ganz unbedeutend und geschieht meist über die Landgrenze und zwar zollfrei. Bedeutender ist die Reiseinfuhr, welche einem Zoll von 14% unterliegt. Sie kommt zu  $\frac{2}{3}$  aus Deutschland, zu  $\frac{1}{3}$  aus England. Gemüse in rohem Zustande sind zollfrei und kommen aus Deutschland; Südfrüchte und Weintrauben, welche Zölle von 10—20% tragen, kommen namentlich aus der Türkei und Italien. Die Colonialwaaren nebst Tabak und Thee bilden einen bedeutenden Einfuhrzweig und sind in finanzieller Hinsicht sehr wichtig, weil sie einen verhältnißmäßig hohen Zoll ertragen, ohne daß ihr Verbrauch merklich geschmälert würde. So lieferten diese im Jahre 1870 über  $\frac{1}{5}$  des ganzen Zollertrags, während ihr Werth nur gegen  $\frac{1}{12}$  der Gesamteinfuhr betrug. Da die unteren Schichten des russischen Volkes keinen Kaffee trinken, kommen an Kaffee jährlich nur etwa 6 Loth auf den Kopf der Bevölkerung. Es ist deshalb die Kaffeeinfuhr jener des Thees gegenüber nur gering, obgleich der Zoll sehr mäßig ist und nur 12  $\mathcal{A}$  60  $\mathcal{S}$  pro Str. beträgt. Die Einfuhr beläuft sich ziemlich gleichmäßig jährlich auf 4—5 Mill. Rubel, davon  $\frac{2}{3}$  aus England,  $\frac{1}{3}$  aus Deutschland. Chocolate ist in Rußland fast unbekannt und die Einfuhr unbedeutend. Gewürze unterliegen verschiedenen Zöllen zwischen 10 und 25% des Werthes; da die russische Küche ihrer nur wenig bedarf, ist ihr Verbrauch nicht bedeutend; Vieles mag davon geschmuggelt werden. Zucker wird jetzt im Lande selbst in solchen Quantitäten gewonnen, daß Rußland, trotz seines nicht unbedeutenden (durch Theegenuß bedingten) Zuckerverbrauchs (gegen  $2\frac{1}{2}$  Pfd. per Kopf der Bevölkerung) der fremden Einfuhr kaum mehr bedarf. Das Centrum der russischen, in den letzten Jahren schnell emporgeblühten Zuckerindustrie ist das Gouvernement Kiew. Die Einfuhr verschwindet seit dem Jahre 1866, nachdem sie kurze Zeit vorher noch über 10 Mill. Rubel gestiegen war. Die Tabakeinfuhr begegnet einer wachsenden Concurrenz in der inländischen Produktion, hält sich aber doch beständig auf 3—4 $\frac{1}{2}$  Mill. Deutschland liefert fast 50% des Blättertabaks und fast sämtliche Cigarren, sodann folgt die Türkei. Bedeutende Quantitäten mögen geschmuggelt werden, weil der Zoll für Blätter 51%, für Rauchtabak 207%, für Cigarren 150% beträgt. Die russische Produktion concurrirt nur mit geringen Qualitäten. Der Thee ist unter den russischen Getränken sehr wichtig, ungemein verbreitet und eine sehr interessante Erscheinung auf dem Gebiete des russischen Handels. Er bildete seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts den Hauptbestandtheil des asiatischen Handels Rußlands. Die Einfuhr über Europa war verboten; die Folge war ein blühender Schleichhandel mit Königsberg als Hauptkapelplatz. Als das Verbot der Einfuhr aus Europa 1862 aufgehoben wurde, nahm der Import aus China um etwa 3 Mill. ab; aus Europa dagegen wurden für 10 Mill. eingeführt. Man nimmt an, daß der russischen Staatskasse vor 1862 bloß durch den Theeschmuggel 5 Mill. Rubel jährlich entzogen wurden. Die Theeeinfuhr über die europäische Grenze betrug von 1862—1870 jährlich 9—17 Mill. Rubel

und ist im Steigen begriffen; im asiatischen Handel kommt jährlich für etwa 5 Mill. 84% der Einfuhr kommen über die Ostseehäfen, der Rest zu Lande. Der Zoll auf schwarzen Thee beträgt 129  $\mathcal{M}$  70  $\mathcal{S}$  pro Centner, d. i. nach deutscher Schätzung 87% des Werthes. Königsberg war bis in die neueste Zeit der wichtigste Platz für die Einfuhr von Thee aus Europa nach Rußland. — Der Import an Fischen nach Rußland hält sich ziemlich gleichmäßig auf 4 Mill., wovon  $\frac{1}{5}$  Häringe aus Norwegen, Deutschland und England. Von sonstigen Gewaaren wird nur Käse in größeren Quantitäten nach Rußland eingeführt. Eigenthümlich gestaltet sich die Einfuhr von Salz, welches im Süden und Osten Rußlands reichlich vorhanden ist, in den nordwestlichen Theilen dagegen eingeführt werden muß. Die Einfuhr betrug bis 1870 jährlich gegen 4 Mill. und stieg 1873 auf 7 Mill. Bedeutende Quantitäten kommen aus Preußen auf dem Niemen. Der Zoll beträgt 3  $\mathcal{M}$  26  $\mathcal{S}$ , nach dem Verkaufspreis der preussischen Salinen etwa 225% des Werthes. — An geistigen Getränken, welche, hauptsächlich in Folge des Klima's, reichlich consumirt werden, betrug die Einfuhr 1860—1870 6—10 Mill. Rubel und stieg 1873 bis auf 18  $\frac{1}{2}$  Mill. Das meiste davon sind Weine, für welche ein Zoll von 77% des Werthes (nach deutscher Schätzung) zu 90  $\mathcal{S}$  pro Flasche besteht. Schaumweine, die auch stark eingeführt sind, zahlen 2  $\mathcal{M}$  80  $\mathcal{S}$  pro Flasche. Die Einfuhr findet größtentheils über die Ostseehäfen statt; Frankreich liefert etwa die Hälfte davon. Biere kommen nur aus England; nach deutschem Bier ist keine Nachfrage, weil die russischen Brauereien Bier erzeugen, das dem besten deutschen fast gleichkömmt. — An Mineralien und Metallen gehen Kohlen, Erze, Schwefel, Baumaterialien, Steine, Bernstein, Meerschäum, Pottasche zc. zollfrei ein. Kohle, welche 1860—68 nur für 2  $\frac{1}{2}$  Mill. jährlich eingeführt wurde, stieg 1873 auf 10 Mill.  $\frac{3}{4}$  kommen aus England, fast  $\frac{1}{4}$  aus Deutschland. Metalle in rohem und halbverarbeitetem Zustande sind zollpflichtig; die Einfuhr ist stark im Wachsen; sie stieg von 5 Mill. R. im Jahr 1863 auf 37 Mill. im Jahr 1873. England ist bei weitem der Hauptlieferant; nur in Zink beherrscht Deutschland den russischen Markt. — Vegetabilische Stoffe (ausschließlich der Spinn- und Webstoffe) sind mit Ausnahme feineren Werthholzes zollfrei, der Import nicht bedeutend. Gerbstoffe kommen zumeist aus England, ordinaire Holzwaaren aus Oesterreich und Rumänien; Pflanzen, Rinde, Heu, Stroh, Samen, Wurzeln meist aus Deutschland. — Thierische Stoffe (außer Spinnstoffen) gehen in rohem Zustand zollfrei ein und zwar Häute und Felle aus Deutschland, thierische Fette aus Deutschland und England. Bearbeitete thierische Stoffe sind zollpflichtig, der Import gering mit Ausnahme des Pelzwerks, welches für etwa 3—3  $\frac{1}{2}$  Mill. R., meist von der Leipziger Messe kömmt. — Wichtig ist die Einfuhr an Spinn- und Webstoffen. Die russische Textilindustrie, schon seit Peter dem Großen ein Schooßkind der Regierung, ist unter dem Regime des Zolltarifs von 1822 zu einer solchen Höhe gediehen, daß für Fabricate geringerer Qualität eine Concurrenz des Auslandes auch jetzt, nachdem die Zollsätze entsprechend herabgesetzt sind, kaum stattfindet; die Fabrication der besseren Stoffe ist hingegen für den russischen Industriellen wegen Mangels an Absatz weniger rentabel und fällt hiervon immer noch ein bedeutender Theil dem Auslande zu.

Seinen bedeutenden Bedarf an Spinn- und Webmaterialien bezieht Rußland fast ausschließlich aus dem Auslande und zwar Baumwolle und Seide in rohem Zustande, Flachs und Wolle, welche es selbst in genügender Menge produzirt, wofür es ihm jedoch an mechanischen Spinnereien fehlt, als Garn. Bei der Zollreform ist nur der Zoll auf Baumwollengarn herabgesetzt worden, vermuthlich weil der Schmuggel nur in diesem beträchtlich war, die Zölle auf Leinen- und Hanfgarn haben dagegen eine geringe Erhöhung erfahren. Die Zölle betragen für Lein, Hanf und Jutengarn 33  $\mathcal{M}$  70  $\mathcal{S}$  pro Ctr.; ungelämmte Seide und Seidenabfälle sind frei, rohe und Flockseide zählt 4  $\mathcal{M}$  20  $\mathcal{S}$ , gesponnene Seide 42  $\mathcal{M}$  10  $\mathcal{S}$ , Garn aus Flockseide 38  $\mathcal{M}$ , rohe Wolle 1  $\mathcal{M}$  90  $\mathcal{S}$ , rohe gefärbte Schoddy 3  $\mathcal{M}$  80  $\mathcal{S}$ , gesponnene Wolle 38  $\mathcal{M}$ , rohe Baumwolle ist frei, Watte zählt 9  $\mathcal{M}$ , ungefärbtes Garn 7  $\mathcal{M}$  40  $\mathcal{S}$ , gefärbtes Garn 35  $\mathcal{M}$  80  $\mathcal{S}$ . Die Einfuhr wurde schon oben angegeben. An Droguerien und Chemikalien kommt hauptsächlich Gummi aus England, Petroleum namentlich aus Amerika und Deutschland zur Einfuhr. Die Einfuhr an Farbstoffen namentlich für die Textilindustrie Rußlands ist im Steigen. Wichtig darunter der Indigo. Die meisten Farbstoffe liefert Deutschland. Bedeutend ist die Menge des nach Rußland eingeführten Baumöls, wegen der strengen Beobachtung der langdauernden Fasten. Das meiste kommt aus Italien. Die Einfuhr an Chemikalien im engeren Sinne ist nicht bedeutend. Fabricate werden aus dem Auslande trotz der unter dem Schutzzoll rasch emporgewachsenen russischen Industrie auch jetzt noch eingeführt und zwar besteht die Einfuhr namentlich aus solchen Erzeugnissen, die eine besondere Kunstfertigkeit, oder besonders große Anlagen mit regelmäßigem Absatz verbunden, erfordern. Zwei Klassen von Fabricaten sind besonders wichtig, nämlich Maschinen und Instrumente einerseits, Luxusgegenstände andererseits. Von der ganzen Einfuhr Rußlands an ausländischen Fabricaten fallen  $\frac{1}{10}$  in diese beiden Klassen. Von Stein- und Thonwaaren kann Porzellan keinen bedeutenden Absatz in Rußland finden wegen des hohen Zolles; Glas wird in Rußland selbst reichlich produzirt, so daß sich die Einfuhr auf feinere Gläser beschränkt. Die Einfuhr an Gold- und Silberwaaren ist unbedeutend, ebenso an Bronzefabricaten, sehr wichtig dagegen die Eisenfabricate, deren Gesamtwertb die Hälfte aller eingeführten Fabricate beträgt. In die Einfuhr theilen sich Deutschland und England und liefert von diversen Eisenfabricaten Deutschland 30%, England 60%, von Maschinen Deutschland 45, England 42%. Die Einfuhr von Fabricaten aus Holz, Gummi, Papier zc. ist nicht bedeutend. Die Einfuhr an Erzeugnissen der Textilindustrie schreitet nicht vorwärts, wenigstens in den letzten Jahren nicht. Gewebe werden nach der Feinheit progressiv mit Zöllen belegt und erreichen diese Werthzölle 48—95%. Von der Gesamteinfuhr kommen 60% aus Deutschland, 16% aus England. Neben den verzollten Waaren wird noch sehr viel geschmuggelt. Fertige Kleidung kommt hauptsächlich aus Deutschland und ist deren Einfuhr trotz des hohen Zolls von 35% doch lohnend, weil bessere Schneiderarbeit in Rußland sehr theuer ist. Galanteriewaaren, welche einen Zoll von 20—30% bezahlen, kommen zumeist aus Deutschland. Musikalische Instrumente unterliegen einem bedeutenden Zoll bis zu 25% des Werthes und können deshalb nur



schwer mit den russischen Fabrikaten concurriren. Wissenschaftliche Instrumente, welche 33  $\mathcal{M}$  vom Centner bezahlen, kommen hauptsächlich aus Deutschland, ebenso Uhren mit Zöllen bis zu 10%. Die Einfuhr an Wagen ist nicht bedeutend, wichtiger die Einfuhr an Eisenbahnfahrzeugen, von welchen Deutschland mehr als die Hälfte liefert. Schiffe und Schiffszubehör kommen zollfrei aus England und Oesterreich; Gegenstände der Kunst und Wissenschaft größtentheils aus Deutschland.

Betrachtet man seit einer längeren Reihe von Jahren die Betheiligung der verschiedenen Länder an der russischen Einfuhr, so zeigt sich, daß England und Deutschland bei der wachsenden Einfuhr Rußlands mit ihren Produkten Schritt gehalten haben, und daß letzteres im Verhältniß zum Ganzen noch bedeutendere Fortschritte gemacht hat, als ersteres. Frankreich und Oesterreich, sowie die Türkei und Belgien sind auch nicht zurückgeblieben; dagegen ist der Handel Hollands schwankend und scheint von den augenblicklichen Conjuncturen beeinflusst zu werden; die Steigerung der Einfuhr aus Nordamerika ist lediglich dem Petroleum zuzuschreiben, welches, wenn Rußland die ihm zu Gebote stehenden reichen Quellen ausnützen könnte, als Einfuhrartikel bald wieder zurücktreten würde. — Im Allgemeinen läßt sich annehmen, daß die Einfuhr aus Deutschland die Ausfuhr dorthin um ein Bedeutendes übersteigt, daß mit England und Frankreich das Entgegengesetzte stattfindet, und daß bei den übrigen Staaten das Uebergewicht je nach dem Ernteaussfall und den sonstigen Conjuncturen, sich bald auf die eine, bald auf die andere Seite neigt.

(Nach v. Zitelmann: Ueber den Handel Rußlands mit Europa u. in der Zeitschrift f. d. g. Staatswissenschaft, 1873.)

**Binnenhandel.** Dem ausgedehnten Gebiete und dem auswärtigen Handel Rußlands entspricht der Binnenhandel. Die durch denselben in Verkehr gebrachten Werthe entziehen sich allerdings größtentheils der Beobachtung. Alle Nachrichten aber stimmen darin überein, daß wie schon im Allgemeinen in Rußland die Handelsthätigkeit weit überwiegend ist gegenüber der gewerblichen Production, dieses Verhältniß sich nicht allein auf den auswärtigen, sondern auch auf den Binnenhandel ausdehne. Letzterer ist natürlich sehr ungleichmäßig über das große Land vertheilt, in manchen Gegenden sehr unbedeutend, an den schiffbaren Binnengewässern und in den großen Städten dagegen ungemein lebhaft. Sehr wichtig für den russischen Binnenhandel sind die Messen und Jahrmärkte, deren man 1868 nicht weniger als 6780 zählte.

Auf den Messen der 7 bedeutendsten Binnenhandelsplätze betrug im Jahr 1868 der Werth der zugeführten Waaren zu:

Nischnj-Nowgorod . . . . .	125	Mill. Rubel
Irbit . . . . .	38	" "
Poltawa . . . . .	20	" "
Charkow (zwei Messen) . . . . .	15	" "
Uriupinsk . . . . .	9	" "
Elisabethgrad . . . . .	6	" "
Kursk . . . . .	5	" "

#### Transportwesen.

**Landstraßen.** Dieselben sind in Rußland im Allgemeinen schlecht. Im Sommer mäßig, im Frühjahr und Herbst fast unfahrbar, sind die Straßen

eigentlich nur im Winter bei Schlittenbahn gut. Für den Binnenverkehr dürften sie wichtiger sein, als für den Grenzverkehr; bezüglich des letzteren hat ihre Bedeutung durch die Eisenbahnen bedeutend verloren, so daß im Jahr 1870 vom ganzen auswärtigen Verkehr nur  $3\frac{1}{2}\%$  der Einfuhr und  $7\frac{1}{3}\%$  der Ausfuhr auf den Landstraßen, alles Uebrige dagegen auf Eisenbahnen und Wasserstraßen sich bewegte. Hierbei ist allerdings der starke Schmuggelhandel nicht in Anschlag gebracht. An der Zollgrenze gegen Preußen befinden sich 35 Zollstellen, gegen Oesterreich 18 und gegen Rumänien 6.

Eisenbahnen. Mit dem Eisenbahnbau begann man in Rußland weit später, als in anderen Staaten; erst als der Krimkrieg gezeigt hatte, wie nothwendig für Rußland die Möglichkeit rascher Militärtransporte sei, kam Leben und Bewegung in das russische Eisenbahnwesen. Man war genöthigt, sich an das ausländische Capital zu wenden, mit dessen Hilfe 1857 eine große russische Eisenbahngesellschaft gegründet ward. Aber erst 1865 begann eigentlich Rußlands Eisenbahnaera.

Die dünne Bevölkerung und die vorherrschende Rohproduction bedingten einfache Formen des Baues. Rußland hat seine Bahnen vielfach durch Wälder und öde Gegenden vorgehoben, wo früher keine Straße war. Da mußte man mit dem Ausschlagen der Wälder beginnen, um zunächst Telegraphenleitungen bauen zu können. Der flache Charakter des Landes und der Holzreichtum begünstigten den Bau; Mangel an hinreichender inländischer Eisenproduction erschwerten ihn. Kunstbauten werden jetzt nicht mehr wie früher in Holz ausgeführt, wogegen für den Hochbau die vortrefflich entwickelte russische Holzconstruktion sich sehr geeignet zeigte.

Rußland hat seine Bahnen zu theuer gebaut; die Schuld davon liegt wohl zumeist an dem Mangel reeller und ehrlicher Organisation der Arbeiten. Eine solche wäre aber durchaus nothwendig, wenn Rußland den großen Aufgaben, welche das Eisenbahnwesen dort noch stellt, gerecht werden will. Kein Land der Erde hat so große civilisatorische Leistungen auf dem Wege des Eisenbahnbaues zu leisten. Die asiatischen Eisenbahnen, deren Zukunft in den Händen Rußlands liegt, sind eine Bedingung der Wiedererneuerung der asiatischen Kultur. Für diese Bahnen wäre das System der Staatsunternehmung sehr wünschenswerth.

Deutsches und englisches Capital hat sich dem Russischen Eisenbahnwesen hauptsächlich hilfreich erwiesen; bei ihm fanden Prioritätsobligationen von zweifelhaft rentablen, ja selbst von zweifellos unrentablen Bahnen bereitwillige Aufnahme, wodurch die Zunahme des Russischen Eisenbahnnetzes in den letzten Jahrzehnten sich erklärt.

Was die Handelsbedeutung der Russischen Eisenbahnen im Ganzen betrifft, so haben dieselben die doppelte Aufgabe, einestheils dem auswärtigen Verkehr über die Landgrenze zu dienen, andernteils den Seehäfen die Russischen Producte zuzuführen. Unter den Uebergangspunkten an der Landgrenze sind die wichtigsten: Wirballen-Sydtukhnen, Alexandrowo-Otloczyn, Sosnowice-Myslowiz und Granica-Szczalowa. Erst der neueren Zeit angehörend sind die Uebergangsstellen Grajewo-Lyd nach Ostpreußen, Radziwilow-Brady und Wolotschist-Larnopol (beide nach Galizien); Pischenew-Jassy nach Rumänien.

Für den Verkehr aus dem Innern nach den Seehäfen sind wichtig die Strecken:

Für Petersburg die Moskau-Petersburger Bahn mit ihrer Abzweigung nach Rybinsk, dem Hauptkapelplaz für Korn im nördlichen Rußland.

Für Riga die Bahn von Dinaburg, Witebsk, Smolensk und Orel.

Für Libau die Bahn von Wilna mit Fortsetzung nach dem Gouvernement Eschternigow (letztere im Bau).

Für Odessa die Bahn von Kiew mit ihren Abzweigungen.

Für Nicolajew die Bahn von Charkow (zum Theil noch im Bau).

Für Taganrog die Linien von Charkow, Kursk, Orel und von Woronesch-Kjäsan.

Die Eisenbahnen würden die Ausfuhr dieser Häfen noch in viel höherem Grade zu heben im Stande sein, wenn nicht Mangel an Fahrmaterial und theurer Betrieb, mit hohen Frachten verbunden, das vereitelten.

Die Güter, welche auf den russischen Eisenbahnen transportirt werden, legen durchschnittlich einen fast um 100% längeren Weg zurück, als die Güter der deutschen und österreichischen Bahnen. Dieser Umstand ist bei der dünnen Bevölkerung Rußlands und den weiten Entfernungen der Städte von einander begreiflich.

Auffallender aber ist die Erscheinung, daß in Rußland der Eisenbahntransport wohlfeiler ist, als der Wassertransport. Es erklärt sich daraus, daß der Transport auf den russischen Wasserstraßen 6—8 Monat währt und daß die Verluste, welche durch so langen Transport an Zinsen, Quantitätsminderung und Kalo entstanden, weit größer waren, als die Differenz zwischen Eisenbahnfracht und Wasserfracht.

Da die Beschaffenheit des russischen Verkehrs eine sehr günstige Ausnützung des Wagenraumes gestattet, können die russischen Bahnen geringeren Bestand an rollendem Betriebsmaterial haben, als die Westeuropäischen. Die Zahl der Locomotiven betrug 1873 im Ganzen nur eine auf je 5 Werst Bahnlänge. Bei dem steigenden Verkehr wird sich allerdings auch das Bedürfniß nach Locomotiven rasch heben, um so mehr, als im Süden, wo man mit schlechtem Feuerungsmaterial heizt, die Abnützung eine starke ist.

In Bezug auf Sicherheit des Verkehrs bieten die russischen Eisenbahnen manche Vortheile. Die Fahrgeschwindigkeit ist unbedeutend und erreicht fast auf keiner Bahn 40 Kilom. für Schnellzüge per Stunde; für Güterzüge bleibt sie meistens unter 28 Kilom. per Stunde. Die Zahl der Züge ist gering; bei vielen Bahnen nur je ein Personenzug und ein gemischter Zug in jeder Richtung täglich, bei einzelnen Bahnen sogar noch weniger. Der Localverkehr ist in Folge der schwachen Bevölkerung meist ganz unbedeutend. Die Zahl der Stationen ist ebenfalls gering; dieselben liegen meist entfernt von den zugänglichen Ortschaften; der Aufenthalt des Zuges auf der Station währt lang genug und das Durchfahren von Stationen ohne Aufenthalt ist höchst selten.

Wenn trotzdem die Zahl der Unfälle auf den russischen Bahnen eine bedeutende ist, so rührt dies theils von der Ungeübtheit und Unzuverlässigkeit des Personals her, theils von verfehlter Tracirung, von Schnee- und Sandverwehungen, schlechten Schienen, vom Vorhandensein vieler Holzbrücken und

deren mangelhafter Unterhaltung, von mangelhaftem Fahrmaterial, theils auch vom Leichtfinn der russischen Bauern.

Das russische Eisenbahnsystem zeigt als eigentliches Centrum Moskau, zwar nicht in der Mitte des Eisenbahnnetzes, sondern nahe an dessen nordöstlichen Ausläufern, wohl aber so ziemlich in der Mitte des europäischen Rußlands gelegen. Sechs Eisenstränge treffen in dieser ehrwürdigen altrussischen Metropole zusammen. Von diesen laufen vier bis an des Reiches Grenzen, um dann ihren Verkehr entweder dem Meere oder dem Eisenbahnnetze von Mitteleuropa zu übergeben; zwei dieser Strahlen enden als Saadbahnen im nordöstlichen Tieflande.

Neben dem Centrum Moskau bemerkt man aber noch eine Reihe anderer Knotenpunkte, theils im Westen, theils im Süden des Reiches. Der nordwestliche Knotenpunkt ist Petersburg, westlich finden sich Dünaburg und Wilna; südlich von Moskau, hinter einander, gegen das schwarze Meer zu, Tula, Orel, Kursk und Charlou.

Trotz der colossalen Ausdehnung der einzelnen Linien haben die Russischen Bahnen meistens nur den Character großer Localbahnen; sie halten sich oft lange Strecken innerhalb der gleichen wirthschaftlichen Verhältnisse. Da sie ein sehr flaches Terrain vorfanden, konnten sie in geraden Linien gebaut werden; man findet keinen Einfluß von Thälern und Gebirgspässen auf die Richtung der Linien.

Am 1. Januar 1875 umfaßte das Russische Eisenbahnnetz eine Länge von 17539 Werst (18714 Kilom.) oder 1 Werst auf 289 Quadratwerst. Nach anderen Angaben 17422 Werst vollendete, 3438 Werst im Bau begriffene und concessionirte Linien.

Beginnen wir die Schilderung der einzelnen russischen Eisenbahnlinien und ihrer commerciellen Bedeutung mit der Reichshauptstadt St. Petersburg als Ausgangspunkt. Sie bildet, wie erwähnt, das Centrum der nördlichen Gruppe des russischen Eisenbahnsystems.

In die nächste Umgebung Petersburgs strecken sich ein paar kurze Localbahnen: Petersburg-Zarskoje-Selo, 25 Werst und die Peterhofer Bahn, bestehend aus den Linien Petersburg-Oranienbaum 39 Werst und Sigowa-Krasnoje-Selo 12 Werst.

In Petersburg sind 6 Engl. Meilen Pferdebahnen in Betrieb, einer Gesellschaft gehörig. Sie haben sich als sehr rentabel erwiesen und warfen einmal schon 26% Reingewinn ab.

Von Petersburg nach Nordwesten durch das Großfürstenthum Finnland ziehen die Finnländischen Bahnen mit ihren Verzweigungen als Staatsbahnen. Sie bestehen aus dem Stamme, der unter dem Namen „Finnländische Bahn“ von Petersburg nach Riihimäki fährt 346 Werst. Hier trifft diese Linie senkrecht auf die 100 Werst lange Linie Helsingfors-Lavastehus, welche vom finnischen Meerbusen quer hinüber nach dem Gebiet der finnischen Seen führt. Eine Zweigbahn löst sich von dieser Linie bei Hyvinkä los und läuft 139 Werst lang südwestwärts nach Hangö am Eingange des finnischen Meerbusens.

Die Finnländische Bahn dient theils dem Transport von Eisen, Kupfer, Pelzwerk und Theer nach Petersburg, auch versorgt sie Finnland mit einigen

Hauptnahrungsmitteln. Ihre militärische Bedeutung ist ebenfalls zu erwähnen. Der Verkehr aus Finnland wird ihr größtentheils durch die ausgedehnten und ungemein verzweigten finnländischen Seen zugeführt. Der Ladogasee verkehrt unmittelbar durch die Newa mit Petersburg, der Saimasee dagegen mit seinen merkwürdigen Verzweigungen, der Baijane, der Nessisee und Kyrösee bilden ein außerordentlich reich gegliedertes System von Binnenwassern, das im Süden auf die finnländische Bahn als Fortsetzung angewiesen ist.

Die baltische Bahn führt von Tosna (Station der Petersburg-Moskauer Linie) über Gatschina und Narwa an der Südküste des finnischen Meerbusens entlang nach Reval und Baltischport 388 W.

Eine Zweigbahn von Tapš nach Dorpat ist im Baue begriffen.

Die baltische Bahn verkehrt durchschnittlich mit 2 Personen- und 6 Güterzügen täglich. Letztere führen in der Richtung von Baltischport nach Tosna Wolle, Hafer, Spiritus, Mehl zc.; in umgekehrter Richtung Manufakturwaren, Wolle, Lein, Hafer.

Die Petersburg-Warschauer Linie, unter den einzelnen europäischen Linien die längste, gehört mit ihrem 1050 Werst langen Eisenstrange der „Großen Russischen Eisenbahngesellschaft“. Sie zieht von Petersburg über Pskow, Düna (wo die Linien nach Riga, Libau und Smolensk), Wilna (Knotenpunkt für Libau, Königsberg und Minsk), Bialystok (Kreuzung von Linien nach Königsberg und nach Südrußland) nach Warschau (von Petersburg bis Warschau 33 1/2 St. Fahrzeit).

Trotz ihrer colossalen Ausdehnung besitzt diese Linie nur wenig Verzweigungen. Die wichtigste derselben ist die Linie Landwarowo-Wirballen 162 W. Landwarowo ist eine Station westlich von Wilna, Wirballen Grenzstation gegen Preußen, nächst Gydtkuhnen. Eine Verbindungsbahn in Düna mit 3 W., eine solche in Warschau (Pferdebahn) mit 6,5 W. gehören gleichfalls zu ihr.

Auf der Linie Petersburg-Warschau verkehren durchschnittlich täglich 2 Personen- und 6 Güterzüge. Letztere führen hauptsächlich Zucker, Getreide, Holz und Manufakturwaren.

Die genannte Uebergangsstelle bei Wirballen (Gydtkuhnen) ist die wichtigste Grenzstrecke Rußlands.

Die Warschau-Wiener-Bahn zieht über Skiernewitz (Verbindung mit Ostpreußen) und Sosnowitz (Verbindung mit Breslau) nach Granica 289 W., zum Anschluß an die österreichischen Bahnen. Eine 26 W. lange Bahn führt von Koluszki nach Lodz (Lodzer Fabrikbahn). Zweigbahnen der Warschau-Wiener sind: Skiernewitz-Lowitz 20 W., Zombowitz-Sosnowitz 17 W. und die Industriebahn Sosnowitz-Milowitz.

Auf der Warschau-Wiener Bahn laufen täglich durchschnittlich 2 Personen- und 7 Güterzüge. Ihr Güterverkehr umfaßt vorzüglich Steinkohlen, Spiritus, Manufakturwaren und Eisen in der Richtung von der Grenze nach Warschau; in umgekehrter Richtung Getreide, Holz, Manufakturwaren, Knochen, Salz zc.

Die Warschau-Bromberger Bahn führt von Lowitz nach Alexandrowo (dort Zweigbahn nach Cechocinek), als eine Fortsetzung der Zweigbahn der Wien-Warschauer, von Lowitz bis Alexandrowo 138 W., (von Warschau bis

Alexandrowo 211); in Alexandrowo trifft sie mit den preußischen Bahnen zusammen.

Die Warschau-Bromberger Linie wird täglich im Durchschnitt von 2 Personen- und 4 Güterzügen befahren. Bodenfrüchte, Mehl, Spiritus und Holz sind ihre Haupttransportartikel.

Die Warschau-Terespoler Bahn führt 193 W. lang von Warschau nach Terespol und (weitere 3 W.) Brest, wo sie Anschluß an die Moskauer Linie und südöstlich nach Odeffa findet.

Auf ihr verkehren täglich 2 Personen- und 6 Güterzüge, letztere mit den Hauptartikeln von Warschau: Schienen, Eisen, Salz, Bauholz; von Terespol: Getreide, Holz, Ziegel, Tabak, Talg.

Eine der großartigsten Strecken des russischen Eisenbahnnetzes beginnt bei Riga unter dem Namen Riga-Dünaburg-Bahn 204 W. In Dünaburg findet sie ihre Fortsetzung zunächst in einer kurzen Verbindungsbahn 3,7 W.; dann in der Dünaburg-Witebsk-Bahn 244 W. In Witebsk beginnt die Orel-Witebsk-Bahn als gerade Fortsetzung der vorigen 488 W., in Orel die Linie Orel-Griasski 283 W. mit einer kurzen Zweigbahn von Werschowje nach Litwny. In Griasski endlich beginnt die letzte, südöstlichste Strecke, Griasski-Zarizyn 563 W. Mit ihr ist eine directe Verbindung zwischen dem Meerbusen von Riga und der unteren Wolga hergestellt. Diese letzte Strecke hat noch eine kurze Zweigbahn: Alexicowo-Urjupino, 33 W., und von ihrem Endpunkte aus Zarizyn führt die kleine Wolga-Don-Bahn, 73 W., nach Kalatsch an den Don.

Im Bau ist eine Linie von Witebsk südlich nach Mohilew, zur Verbindung der Düna mit dem Dnjepr, welche auch die Linie Moskau-Warschau schneidet.

Auf der Riga-Dünaburger-Bahn fahren täglich durchschnittlich 2 Personen- und 9 Güterzüge. Letztere verfrachten von Riga ab Schienen, Cement, Leim, Steinkohlen, Eisen, Soda, Salz zc.; von Dünaburg ab nach Riga Leim, Brennholz, Hafer, Leinsaat, zc.

Außer der großen an der Düna nach Südosten führenden Bahn hat Riga noch die kurzen Strecken Riga-Bolderaa, 18 W. und Riga-Mühlgraben. Eine größere Strecke verbindet Riga mit Moscheiki (an der Libau-Wilna-Bahn), 137 W. — Riga-Luccum war 1875 noch im Bau begriffen.

Die Linie Libau-Roschedari (Wilna) 294 W., welche von der Ostsee zur Petersburg-Warschauer Bahn führt, findet jenseits derselben eine Fortsetzung nach Südosten in der Linie Wileiskaja- (bei Wilna) Minsk-Bachmatzsch-Komneß. Diese Linie wird (abgesehen von der Petersburg-Warschauer Bahn) noch an zwei Stellen von anderen Linien gekreuzt: bei Minsk und Bachmatzsch, hat 706 W. Länge und läuft zur Zeit noch in eine Sackgasse aus, jedoch mit der entschiedenen Tendenz, das Now'sche Meer zu erreichen und so eine sehr gerade Verbindung zwischen diesem und der Ostsee (Zaganrog-Libau) zu bilden.

Die Nicolai-Bahn (im Besitze der Gr. Russ. Eisenbahngesellschaft) zieht von St. Petersburg 604 W. nach Moskau. Zu ihr gehört eine Verbindungsbahn in Petersburg 4,6 W., zwei Fabrikbahnen, ebenfalls in Peters-



burg 1,5 W. und 2,2 W.; eine Zweigbahn in Twer zur Wolga 5 W. Andere anschließende Bahnen führen von Tschudowo nach Nowgorod am Almentssee 68 W.; sodann eine in östlicher Richtung von Bologoje nach Rybinsk 280 W. und eine Linie in südlicher Richtung, Oskaschkowo-Nischno 199 W. Letztere ist in ihrer Fortsetzung nach Süden bis Wjasma im Baue begriffen, ebenso eine Fortsetzung der Nowgoroder Zweigbahn um den Izmensee bis an dessen Südseite und eine kurze Zweigbahn nach Borowitschi.

Die Nicolai-Bahn wird täglich von 2 Personen- und gegen 24 Güterzügen befahren.

Von Moskau nach Südwesten zieht über Smolensk und Minsk die Moskau-Brest-Bahn, 1023 W. In Brest vermitteln dann andere Bahnen die weitere Verbindung nach Ostpreußen und nach Warschau. Die Strecke Smolensk-Moskau trägt den gesammten Landverkehr zwischen Mittel- und Westeuropa und Moskau.

Jenseits Moskau findet diese Bahn ihre Fortsetzung in der Linie Moskau-Nischni-Nowgorod.

Von Brest-Litewsk führt eine kurze Staatsbahn 8 W. nach Terespol.

Eine andere wichtigere Linie ist Brest-Bialystok-Grajewo, 201 W., welche nach Proskien an die deutsche Grenze führt als Mittelglied der Strecke Königsberg-Odessa, der nächsten Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer.

Von Moskau in nordnordwestlicher Richtung läuft die Moskau-Jaroslawl-Bahn 261 W.; sie findet ihre Fortsetzung in der Linie Jaroslawl-Wologda 192, mittelst welcher eine Verbindung zur Suchona, einem Nebenflusse der nördlichen Dwina hergestellt ist.

Eine der wichtigsten Linien des russischen Reiches ist die von Moskau nach Nischni-Nowgorod, 410 W., im Besitze der Gr. R. Eisenbahngesellschaft. An sie schließt sich die 171 W. lange Bahn von Nowki nach Kineschma (Schiba-Iwanowo-Bahn). Zweiglinien der erstgenannten Bahn sind die 2 W. lange Strecke zum Njasma-Flusse und die Pferdebahn in Nischni-Nowgorod; eine Zweigbahn von Rowrow nach Murom an der Oka ist im Baue.

Die Moskau-Nowgoroder Linie wird täglich durchschnittlich von 4 Personen- und 10 Güterzügen befahren. Sie hat unter allen russischen Bahnen den stärksten Personenverkehr.

Die große südliche Linie von Moskau bis zum Schwarzen Meere ist in ihrer ersten Strecke, von Moskau über Tula und Orel bis Kursk Staatsbahn, 502 W. nebst einer 10 W. langen Verbindungsbahn in Moskau. Südlich von Kursk beginnen Privatbahnen und zwar Kursk-Charkow-Zaganrog-Rostow, 764 W. zum Asow'schen Meere (1266 W. von Moskau bis Rostow); Losowaja-Sebastopol, von vorgenannter abzweigend, 568 W. (1431 W. von Moskau bis Sebastopol); Kursk-Kiew (über Bachmatsh, wo Kreuzungspunkt) 442 W.; als Fortsetzung folgt sodann die Kiew-Brestler Bahn von Kiew zuerst in südwestlicher Richtung bis Kasjatin, dann nordwestlich über Sdolbunow nach Brest, im Ganzen 608 W. — Von Sdolbunow führt eine Zweigbahn nach Brody zum Anschlusse an die Bahnen

Galziens: von Kasjatin eine solche nach Schmerinta zum Anschlusse an die Odeßjaer Bahn 108 W.

Von der Linie Charlow-Laganrog zweigt bei Constantinowka eine südliche Nebenlinie ab, deren Fortsetzung nach Mariupol zum Asow'schen Meere noch im Bau sich befindet. Die Kiew-Brestler Bahn wird durch eine im Bau begriffene 220 W. lange Linie mit der Strecke Charlow Nikolajew verbunden; auch in der Krim ist eine südöstliche Zweigbahn nach Feodosia im Bau.

Die Odeßjaer Bahn verfolgt in ihrer Hauptlinie eine südöstliche Richtung von Woloczyska über Schmerinta nach Odeßja, 510 W. — In Odeßja setzt sie sich noch 3 W. fort bis Kulkowo Pole; in Woloczyska schließt sie sich den galizischen Bahnen an, als Theil der Route von der Nordsee zum Schwarzen Meere. Eine wichtige Zweig- und Concurrenzbahn führt von Kasdelnaja an der genannten Strecke über den Dnjestr nach Kischinew und an den Pruth zum Anschlusse an die rumänischen Bahnen; von Kasdelnaja bis zum Pruth (bei Korneshti) 177 W.; eine andere Seitenlinie zweigt sich weiter nördlich von der Hauptlinie bei Birfula ab und führt 270 W. weit nach Elisabethgrad in der Richtung auf Charlow.

In Odeßja selbst befindet sich eine 9 W. lange Zweigbahn nach dem Quarantäne-Hafen und eine andere von gleicher Länge nach der Kujalnitzer Saline. Die von Charlow 559 W. in südwestlicher und südlicher Richtung über Krementschug und Snamenta nach Nikolajew führende Bahn bildet eine Verbindung der großen südlichen Linien mit dem Dug und dem schwarzen Meere nächst Odeßja, sowie durch die kurze Strecke Snamenta-Elisabethgrad, 49 W. mit der Odeßjaer Bahn.

Die entlegenste Gruppe der russischen Bahnen bilden die von Moskau nach Sädosten laufenden Linien mit ihren Verzweigungen. Ihre Knotenpunkte sind Njäscht, Kozlow und Grjäsß; ihre Ausläufer erstrecken sich zur Wolga und dem Asow'schen Meere. Die einzelnen dieser Gruppe angehörigen Bahnen sind:

Moskau-Njäschan, in der Hauptlinie 185 W.; mit einer Verbindungsbahn in Moskau, welche nebst Verzweigung nach der Oka und Wolga 11 W. beträgt. Andere Zweigbahnen sind Wostrejenst-Jegorjewsk 22 W. und Luchowizy-Saraisk 25 W.

Njäschan-Kozlow 198 W. In Mitte dieser Strecke liegt Njäscht. Von hier läuft nach Westen die Linie Njäscht-Wjäsma 465 W., über Tula; mit einer südlichen Zweigbahn von Chrouzjeff nach Zelez 180 W. — Von Njäscht nach Osten zieht sich eine Linie von großer Bedeutung in der Richtung auf Orenburg, die Linie Njäscht-Sysran, 484 W.

Fast parallel mit ihr läuft weiter im Süden die Linie Kozlow-Saratow zur Wolga, 421 W.

Die Fortsetzung der Linie Njäscht-Sysran, nämlich die von Sysran über Samara nach Orenburg befand sich 1875 im Bau. Sie ist commercieell von hoher Bedeutung, da Orenburg eine der Haupteinbruchstationen nach Asien bildet.

Ebenfalls der südöstlichen Gruppe gehört endlich die Strecke Kozlow-Woronesch-Rostow an, die über den Don zum Asow'schen Meere zieht und in Grjäsß die große schon früher erwähnte Linie kreuzt, welche Riga über Orel mit der Wolga bei Zarizyn verbindet.

In Koftow, nahe dem Afow'schen Meere, vereinigt sie sich mit der von Charkow kommenden Linie. Von diesem Endpunkte aus setzen sich die russischen Bahnen nach Südosten fort in der großen Linie Koftow-Wladikawkas 700 W.; eröffnet seit 1875. Diese politisch wichtige Linie erstreckt sich bis in die nördlichen Thäler des Kaukasus und harret nur noch ihrer Verbindung mit einer der merkwürdigsten unter den russischen Bahnlinien, der schon zu Asien gehörenden Poti-Tiflis-Bahn.

Zu erwähnen sind noch die in Koftow abzweigenden kurzen Strecken Koftow-Guilowskaja und Koftow-Nachitschewan, erst 1875 eröffnet.

**Binnenschiffahrt.** Der große Reichthum an Binnenwasserstraßen wurde schon oben erwähnt, ebenso der nachtheilige Umstand, daß diese Wasserstraßen einen großen Theil des Jahres hindurch durch den Frost unzugänglich gemacht sind. Dennoch vollzieht sich auf den Flüssen und Kanälen ein ungemein lebhafter Verkehr. Im Grenzverkehr auf den Flüssen ist Holz- und Getreideexport wichtig; die Einfuhr tritt dagegen sehr zurück. Ein großes Hinderniß der Schiffahrt sind, wie es scheint, die mehrfach erhobenen Brückenzölle u. dergl. im Innern des Landes. An der eigentlichen Grenze desselben sind dieselben in der letzten Zeit aufgehoben worden. Wichtiger für den Export als die Flüsse, die über die Grenze gehen, sind die großartigen natürlichen Wassersysteme, welche das Innere Rußlands mit seinen Häfen verbinden und welche für den Export der Bodenprodukte auch trotz ihres sehr vernachlässigten Zustandes die Hauptstraße bilden. Die erste Stelle nimmt hier die dreifache Verbindung der Wolga mit Petersburg ein: das Twerza-Msta-Volkhoff-System, Maloga-Tichwinka-System und das Mariensystem; letzteres von dem Hauptkornstapelplaz Rybinsk durch die Schekсна, den weißen, den Onega- und Ladogasee in die Nema führend, ist zwar die längste, gestattet jedoch den größten Tiefgang und genießt deshalb den Vorzug vor den beiden anderen. Archangel steht durch ein Zweigsystem, durch die Suchona, hiermit in Verbindung. Riga erhält seine Zufuhr durch die Dlna.

Die Systeme, welche die Dlna, den Niemen, die Weichsel und den Dniepr untereinander verbinden, sind leider völlig vernachlässigt und fast gänzlich unpassirbar. Dasselbe gilt von dem Dniepr, welcher seiner Stromschnellen halber nicht bis zur Mündung fahrbar, und von dem Don, der stark versandet ist. Selbst der größte Fluß Rußlands, die Wolga, ist oberhalb Ssimbirsk im Spätsommer nur für Schiffe unter vier Fuß Tiefe fahrbar.

Binnendampfschiffcurse verkehren auf der Wolga, der Nema, dem Ladogasee, den Flüssen Polens u. a. —

**Flotte und Seeverkehr.** Als im Krimkriege die russische Schwarzmeerflotte vernichtet und im Pariser Vertrage die Wiederherstellung derselben verhindert worden war, während doch die hohe Wichtigkeit des schwarzen Meeres für den kornreichen Süden und den auswärtigen Handel allgemein anerkannt war, da tauchte der Gedanke auf, dort eine tüchtige Handelsflotte zu gründen, wobei es nicht fern lag, auch daran zu denken, in derselben theilweisen Ersatz für die Kriegsflotte zu schaffen. Man gründete eine private Gesellschaft, die „Russische Gesellschaft für Schiffahrt und Handel“. Sie konnte in's Leben gerufen werden nur mit bedeutender Unterstützung von Seiten des Staates, welcher ihr im Grunde ein ausschließliches Monopol für

den Handel in den südlichen Gewässern darbot. Seit Februar 1876 liegt die Frage, ob diese Unterstützung fortbestehen soll oder nicht, den betreffenden Instanzen zur Entscheidung vor. Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig an Dampfern und andern Fahrzeugen 173 Stück. Ihr gesamtes Vermögen wird auf 12 Millionen geschätzt, sie erhielt allein an baaren und andern Zuschüssen des Staates über 40 Millionen und fordert nun weitere Zuschüsse auf mindestens 15 Jahre, welche die Gesamtsumme von 10½ Millionen ausmachen. Bisher hat die Gesellschaft sich aufgeschwungen zu nur 97 Dampfern mit nur 1788 Pferdekraft, so daß dem Staate eine Pferdekraft über 22000 Rubel kostet, wenn man die übrigen für kriegerische Zwecke jetzt untauglichen 76 Fahrzeuge nicht rechnet. Es ist nicht wahrscheinlich, daß der Staat die Wünsche der Gesellschaft wieder befriedigen wird. Vor zehn Jahren war es etwas Anderes. Aber nach 1870 hat sich die Lage geändert, denn seitdem besteht wieder eine Kriegsflotte des schwarzen Meeres.

(Neues aus der Geographie u., Berl. 1876.)

Rußland ist das einzige slavische Land, das eine Handelsflotte besitzt und selbst diese zeigt, daß den Slaven jede maritime Befähigung mangelt, daß sie ein durchaus continentaler Volkstamm sind. Denn das Commando auf der russischen Flotte ist holländisch, die Bemannung der Schiffe in der Ostsee deutsch oder schwedisch, im schwarzen Meere griechisch.

Der Stand der Seeschiffe war 1872 zu 2514 Fahrzeugen von 259773 Last (zu 19,66 metrische Centner), zusammen 5.104540 metrische Centner oder 510454 Tonnen angegeben, darunter 185 Dampfer mit 13152 Pferdekraft. Nach einer Zusammenstellung in der „Russischen Revue“ betrug die gesammte Handelsflotte von Rußland und Finnland 2662 Seeschiffe, davon 1267 in der Ostsee, 923 im schwarzen und Asow'schen, 185 im weißen, 267 im Caspischen Meere und 15 im stillen Ocean. Im Jahre 1865 zählte man ohne Finnland erst 2132 Schiffe, worunter 607 von langer Fahrt und 1525 Küstenfahrer. Die Zahl der Dampfer betrug nur 84, wovon 50 mit Rädern, 34 mit Schrauben.

Die Handelsflotte von Finnland umfaßte im Jahre 1872 1786 Schiffe, darunter 97 Dampfer von 3339 Pferdekraft, zusammen von 136742 finnische Last = ungefähr 260000 Tonnen, mit einer Bemannung von 8—10000 Köpfen.

Die russischen Schiffe sind meistens klein, viele in den südlichen Gewässern gehören Griechen, die sich nur der russischen Flagge bedienen. Die Zahl der Dampfboote auf den Binnengewässern, im Jahre 1852 nur 83, mit 7229 Pferdekraft, war 1860 schon auf 358 gestiegen, wovon 215 die Wolga und deren Nebenflüsse befuhren; im Jahre 1869 dagegen zählte man 623 Flußdampfer mit 45131 Pferdekraft.

(Kolb, Statistik.)

Was den Schifffahrtsverkehr betrifft, so geben amtliche Nachrichten hiefür Folgendes an. Die Zahl der Schiffe der Jahres 1873 betrug:

	Angekommen		Abgegangen	
	befrachtet	mit Ballast	befrachtet	mit Ballast
Ostseehäfen	3891	3891	7004	219
Häfen des weißen Meeres	309	309	818	9

	Angekommen		Abgegangen	
	befrachtet	mit Ballast	befrachtet	mit Ballast
Schwarzes und Afow'sches Meer	1808	1480	2446	753
Kaukasushäfen	626	512	665	551
Caspische Häfen	556	73	876	70

Zusammen 1,9 Mill. Schiffslasten angekommen und 1,9 Mill. Schiffslasten abgegangen. In den Europäischen Häfen vertheilten sich die eingekommenen Schiffe nach Nationalitäten wie folgt: Engländer 2502, Russen 1655, Schweden und Norweger 1529, Holländer 773, Türken 578, Italiener 427, andere Völker 3874.

Regelmäßige Dampfschiffkurse verbinden namentlich die Häfen des Schwarzen Meers (Russische Dampfschiffahrtsgesellschaft), der Ostsee und des Caspischen Meeres. Auf letzterem hat man den gelungenen Versuch gemacht, die Dampfer mit Petroleum zu heizen.

Ueber das Telegraphenwesen liegen folgende Angaben vor. Es umfaßten am 1. Januar 1874

	Linien	Drähte	Stationen
Der Staatstelegraph	55644 $\frac{1}{2}$ Werst	106591 $\frac{1}{2}$ Werst	681
Die Telegraphen der Bahngesellschaften	12973 "	29070 "	793
Die Anglo-Indische Telegraphenlinie	3407 "	7083 "	53
Die Privattelegraphenlinien	324 $\frac{1}{4}$ "	325 $\frac{1}{4}$ "	29
	<hr/> 72348 $\frac{3}{4}$ "	<hr/> 143069 $\frac{3}{4}$ "	<hr/> 1556

Die telegraphische Correspondenz ist in rascher Zunahme. Es wurden i. J. 1873 befördert

1) Zur inneren Correspondenz:

Tarif-Depeschen . . . . .	2.631004
Franco-Depeschen . . . . .	183614

2) Zur ausländischen Correspondenz:

Aufgegebene Depeschen . . . . .	282536
Angekommene " . . . . .	283874
Transitdepeschen . . . . .	45536

Ueber den Telegraphenverkehr nach anderen Ländern geben folgende Ziffern Aufschluß. 1873 wurden Depeschen aufgegeben nach:

Belgien	6403	Holland	8737
Dänemark	3404	Italien	9456
Deutsches Reich	92074	Luzemburg	3
Frankreich	76998	Malta	268
Griechenland	895	Montenegro	15
Großbritannien (London)	26962	Norwegen	4764
" (andere Orte)	21355	Oesterreich-Ungarn	42837
Portugal	229	Amerika	199
Rumänien	4936	Algier, Tunis, Tripolis	25
Serbien	92	Arabien	1
Spanien	722	Australien	2
Schweden	11854	China	151
Schweiz	5066	Aegypten	248
Türkei	5376	Indien	32
Persien	1615	Japan	93

Ueber die Thätigkeit der Russischen Postverwaltung existiren folgende amtliche Angaben:

Die Ausdehnung der Poststraßen stellt sich wie folgt:

	1868	1875
Eisenbahnstraßen	4576 Werst	17015 Werst
Chausseen und gewöhnliche Fahrwege	94778 "	98558 "
Wasserstraßen	9834 "	11625 "
	109188 "	122198 "

Auf diesen Straßen wurden von der Post zurückgelegt:

Längs den Eisenbahnen	4 Mill. Werst	17 Mill. Werst
" " Chausseen	24 " "	26 " "
" " Wasserstraßen	1 " "	2 " "
	29 " "	45 " "

Die Zahl der Poststellen war folgende:

	1868:	1875:
Stellen mit täglichem und häufigerem Postempfang	719	1693
Stellen mit 6 maligem Postempfang per Woche	124	52
" " 5 " " " " "	14	29
" " 4 " " " " "	239	490
" " 3 " " " " "	120	284
" " 2 " " " " "	943	575
" " 1 " " " " "	135	105
" " 2 " " " " Monat	28	18
" " 1 " " " " "	2	2
" " 1 " " " " Jahr	3	2

(Die Ortschaften mit nur einmaligem jährlichem Postempfang waren Sigiginsk und der Petri-Paul-Hafen.)

Der Brief-, Paket- und Geldverkehr ergab im Jahre 1875 folgende Resultate. Es wurden versendet 31 Mill. Privatbriefe, 20 Mill. amtliche Schreiben, 1,3 Mill. Postkarten, 2,2 Mill. Kreuzbandsendungen, 2,4 Mill. recommandirte Briefe, 5,9 Mill. Geld- und Werthsendungen mit einem Gesamtwertb von 1467 Mill. Rubel, 29 Mill. Zeitungen. Hierzu kam noch der Stadtpostverkehr mit über 11 Mill. Sendungen; im Ganzen betrug die Zahl der Postsendungen 105.419104. Das Institut der Stadtpost ist in Petersburg, Moskau, Warschau und Kasan zuerst eingeführt worden, fungirt aber außer diesen jezt noch in 43 Provinzialstädten.

Bei der colossalen Größe des russischen Reiches und bei der geringen Bevölkerung desselben ist es unmöglich, mit allen bewohnten Gegenden Postverbindungen herzustellen. Um den Bewohnern der Gegenden, welche weit vom Postwege abliegen, die Möglichkeit der Abgabe und Annahme ihrer Correspondenz zu erleichtern, ist die Einführung von landschaftlichen oder Landposten zur Versendung der Correspondenz auf Landwegen gestattet worden, und zwar nicht allein zwischen jenen Gegenden unter sich, sondern auch zwischen ihnen und der Regierung, wobei es den Landposten erlaubt ist, ihre eigenen Postmarken einzuführen, doch mit der Bedingung, daß dieselbe in ihrer Zeichnung mit den Marken der Staatspost nichts gemein haben. Gegenwärtig existiren derartige Landposten in 72 Kreisen des europäischen Rußlands.

### Handelsrecht.

Das Russische Handelsgesetzbuch, die „Handelsordnung“ in 5 Büchern mit 2589 Artikeln bildet mit der Verordnung über die Reichscreditanstalten



und der Verordnung über das Fabrik- und Handelsgewerbe zusammen den XI. Theil des Russischen Gesetzbuchs „Swod zakonow“ (in Kraft seit 1. Januar 1835, seither aber modificirt, zuerst 1842, dann 1857).

Die Handelsordnung zerfällt in 5 Bücher. I. Buch: Vom Recht zum Handel. 1. Abschnitt: Vom Handel auf Scheine (hievon beschäftigt sich das 4. Hauptstück mit dem Handel der Ausländer nach Rußland). 2. Abschnitt: Vom freien Handel, welcher ohne die verordnungsmäßigen Scheine betrieben wird.

II. Buch: Von den allgemeinen und von den verschiedenen Arten des Handels eigenthümlichen Handelsverpflichtungen und Verträgen. Hievon umfaßt Abschnitt 1 die Wechselordnung.

III. Buch: Seerecht. Hievon der 4. Abschnitt: Seeassuranz.

IV. Buch: Gerichtsverfahren in Handelsachen (5. Abschnitt: Insolvenz).

V. Buch: Von den Handelsinstitutionen (Consulate, Börsen, Makler, Makler- und Kaufmannsbücher, Handelsmaße und Gewichte, Jahrmärkte).

Einzelne Theile des Russischen Reiches haben andere Handelsgesetze. Für das Königreich Polen gilt der franz. Code de commerce. Für Finnland ist eine neue, der allgemeinen deutschen nachgebildeten Wechselordnung v. 29. März 1858 in Kraft. In den deutschen Ostseeprovinzen gelten ältere statistische Satzungen; auch ist für sie der „Entwurf zu einem Russischen Seerecht“ 1861 erschienen (in Russischer und Deutscher Sprache).

### Handelsverträge.

Die meisten Handel treibenden Staaten haben seiner Zeit mit Rußland Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen. Dieselben besagen ziemlich übereinstimmend, daß unter Vorbehalt der Reciprocität die ausländischen Schiffe den russischen in allen Beziehungen gleich gestellt sein sollen; ausgenommen ist das Recht zur Küstenschiffahrt, sowie das Recht auf dreijährige Befreiung von allen Schiffahrtsabgaben, welches russische in Rußland gebaute Schiffe genießen; dagegen ist den ausländischen Schiffen die Completirung der Ladung in verschiedenen Häfen, sowie die theilweise Böschung in denselben (commerce d'escala) erlaubt.

### Zölle.

Nachdem Rußland im vorigen Jahrhundert und zu Anfang des jetzigen zwischen hohen und niedrigen Zöllen geschwankt hatte, ging es im Jahre 1822 zu einem strengen Prohibitiv-System über, welches die Einfuhr ausländischer Waaren, vorzüglich solcher, deren Production in Rußland selbst möglich war, theils verbot, theils mit sehr hohen Zöllen belegte. In Folge dessen nahm der Schmuggel einen großen Aufschwung und ebenso die Russische Fabrikthätigkeit, welche aber weniger dem allgemeinen Besten diene als den Privatinteressen weniger Fabrikanten. Dieser Zustand erwies sich als ungenügend und man kam zu dem ermäßigten Zolltarif von 1850, welcher die Ausfuhrverbote bis auf wenige aufhob. Ein neuer Zolltarif von 1857 begünstigte die Einfuhr noch mehr, obgleich seine Zollsätze ungleich höher waren, als die anderer europäischer Länder. Neue freihändlerische Bestrebungen wurden

namentlich durch den deutschen und englischen Handelsstand unterstützt; und auch in Rußland kamen die einsichtigeren Leute zu der Ueberzeugung, daß man noch mehr in die Bahnen des Freihandels einlenken müsse.

So wurden 1867 vom Finanzministerium neue Zollerleichterungen angeregt; aber die Fabrikanten Rußlands und auch ein Theil der Russischen Handelswelt opponirten dagegen und gaben ihrer Opposition auch eine politische Färbung. Die Regierung indessen ließ sich von dieser Opposition nicht beirren und im Jahre 1869 einen neuen Zolltarif in Kraft treten, in Folge dessen der Handelsumsatz rapid zugenommen hat, während die Zolleinnahmen gestiegen sind, ohne daß die russische Industrie gedrückt worden wäre. Die Sätze dieses neuen Tarifs erscheinen für Fabrikate immer noch als Schutzzölle. Sie sind Gewichtszölle oder Stückzölle; nur Weinwand und fertige Kleidungsstücke unterliegen einem reinen Werthzoll. Dieser Zolltarif leidet noch an zahlreichen Unterabtheilungen; außerdem beklagt man an dem russischen Zollwesen die Umständlichkeit und Langsamkeit der Abfertigung, sowie das Bestehen des sogenannten Artellwächterlohns. Es ist nämlich die Bewachung der in den Zollämtern liegenden Güter einer Genossenschaft (Artell) anvertraut, welche pro Tag und Waarenposten eines Empfängers (gleichviel aus wie viel Stücken er besteht) 30 Kopeken (8  $\frac{1}{4}$  Silbergroschen) erhebt; da die Verzögerung der Zollabfertigung oft eine bedeutende ist, erreicht dieser Artellohn mitunter eine ganz unverhältnißmäßige Höhe. In andern Ländern bewacht die Zollbehörde die bei ihr liegenden Güter selber; wenn dies in Rußland nicht zulässig ist, würde der Artellohn zum Mindesten auf ein entsprechendes Maß herabzusetzen sein.

Ein anderer Uebelstand ist die geringe Anzahl der Zollämter erster Klasse, vorzüglich an der Landgrenze. Die russischen Zollvorschriften gestatten bezüglich der Einfuhr:

1) Den Hauptlagerämtern in Petersburg, Riga, Odeffa, Taganrog, Mostau, Aiew, Charkow und Warschau: Verzollung aller Waaren und Lagerung auf unbestimmte Zeit. 2) Den Zollämtern 1. Klasse Verzollung aller Waaren mit einjähriger Lagerzeit. 3) Den Zollämtern 2. Klasse Verzollung der ausländischen Waaren mit Ausschluß derjenigen, welche der Zollstempelung unterliegen, sowie des Thees, der geistigen Getränke, Farben- und Apothekerwaaren; gestattet ist die Einfuhr von Zucker und Tabak. Die Lagerfrist ist eine zweimonatliche. 4) Die Zollämter 3. Klasse haben mit wenigen Ausnahmen dieselben Befugnisse, jedoch nur einmonatliche Lagerfrist. 5) Auf den Nebenzollämtern (Sastowa) dürfen nur zollfreie Waaren eingehen. 6) Auf den Uebergangspunkten findet nur Personenverkehr statt.

Die nothwendige Folge aller Mängel des Zollwesens ist der Schleichhandel, welcher hauptsächlich in dem Hinterlande von Rdnigsberg und in den Litthau'schen Grenzdistrikten florirt. Die Zollermäßigungen und die bessere Grenzbewachung, sowie die bessere Bezahlung der Grenzzollbeamten, haben zwar den Schleichhandel auf ein geringeres Maß herabgedrückt, ohne ihn jedoch ganz ausrotten zu können. Eine Berechnung des Werthes aller geschmuggelten Güter läßt sich nur schwer anstellen; in der Regel nehmen die Schmuggler an der Grenze 35  $\frac{0}{10}$  des Zolls.

## Credit und Banken.

An Creditanstalten bestanden 1875 in Rußland folgende:

1) Die Reichsbank, 1860 an Stelle der früheren Commerzbank gegründet, soll sie als Hauptaufgabe die Regulirung des Notenumlaufs haben.

Am 1. Januar 1873 hatte sie 763 Mill. Rubel Papiergeld im Umlauf; die neuen Emissionen betrug 31 Mill. Rubel, die Summe des zurückgezogenen Papiergeldes betrug 3 Mill. Rubel, so daß am 1. Januar 1874 die Summe des circulirenden Papiergeldes 792 Mill. Rubel betrug. Der Baarfonds der Reichsbank betrug am 1. Januar 1873 197 Mill. Rubel; seine Fluctuationen im Lauf des Jahres entsprechen genau den Summen des emittirten und zurückgezogenen Papiergeldes, so daß am 1. Januar 1874 der Baarbestand sich auf 226 Mill. Rubel betrug. Ungedeckt blieben unverändert 566 Mill. Rubel Papiergeld.

Unter den commerciellen Operationen der Reichsbank sind hervorzuheben:

Der Gesamtumsatz (nebst Filialen) betrug 14538 Mill. Rubel; der Rassenverkehr in der Reichsbank 1571 Mill., in den Filialen 2616 Mill. An verzinslichen Contocorrenteinlagen wurden von Privaten bei der Reichsbank 389 Mill. und bei den Filialen 651 Mill. empfangen und etwas kleinere Beträge zurückgezogen. Zinstragende Einlagen der Regierungsbehörden erfolgen vorzugsweise bei der Reichsbank, viel weniger bei den Filialen. Die unverzinslichen Einlagen betrug 67 Mill. bei der Reichsbank und 96 bei den Filialen; entsprechende Beträge wurden zurückgezogen.

2) Handelsbanken auf Actien bestanden 1875 im Ganzen 39, davon 5 in Petersburg, 5 in Moskau, der Rest in den Provinzen. Sie machen Contocorrent- und Depositengeschäfte, Wechsel- und Lombardgeschäfte, treiben Ein- und Verkauf von Waaren und Edelmetallen.

3) Creditvereine auf Gegenseitigkeit bestanden im J. 1875 im Ganzen 95.

4) An Bodencreditanstalten bestanden im genannten Jahre 12 Bodencreditbanken auf Actien, von welchen 10 sogenannte Agrarbanken 1874 einen Pfandbriefumlauf von 92 Mill. hatten. Hierzu kamen noch 6 gegenseitige Bodencreditvereine mit 204 Mill. Pfandbriefumlauf und 7 städtische Hypothekenvereine mit einem Pfandbriefumlauf von 158 Mill. Rubel.

5) Städtische Communalbanken. Dieselben sind meistens mit städtischen Kapitalien gegründet; neben dem Wechseldisconto und dem Lombardgeschäfte beleißen sie auch städtische und ländliche Immobilien. Die Mitglieder der städtischen Gemeinden sind solidarisch den Gläubigern der Bank gegenüber haftbar. Der Reingewinn der Communalbanken hat gewöhnlich eine dreifache Verwendung: Verstärkung der Grundkapitalien, Bestreitung kommunaler Bedürfnisse und Unterhaltung milder und wohlthätiger Stiftungen. Gegenwärtig (Oct. 1875) beläuft sich die Zahl der Communalbanken auf 266.

6) Sparkassen. Dieselben sind theils städtische Sparkassen, deren am Schlusse des Jahres 1873 118 bestanden, mit über 6 Mill. Spareinlagen und Spar- und Vorschußvereine, deren 1875 nicht weniger als 598 bestanden. Hierzu kommen noch

7) die Finnländische Bank, ein größeres Staatsinstitut, mit einer Bilanz von 95 Mill. Mark. Sie discountirt Wechsel und emittirt Papiergeld. Sitz ist Helsingfors.

8) Die Vereinsbank von Finnland, ebenfalls in Helsingfors, emittirt Banknoten, macht Wechsel- und Contocorrentgeschäfte und hatte 1874 eine Bilanz von 35 Mill. Mark.

9) Die Nordische Actienbank für Handel und Industrie mit dem Sitz in Wiborg und Filialen, treibt hauptsächlich Wechselgeschäfte und hatte 1874 eine Bilanz von 18 Mill. Mark.

10) Der Hypothekenverein in Finnland mit einem Obligationen-umlauf von 17 Mill. Mark. (Finnländisch.)

### Münzen, Maaß und Gewicht.

Münzeinheit ist der Silberrubel = 3 Mark 22 Pf. Reichswährung mit Untertheilung in 100 Kopfen. Goldmünzen werden zu 3 und 5 Rubel geprägt. Thatsächlich ist, was man heute Silberrubel nennt, nur Papier und verliert gegen wirkliches Silber circa 10% Agio. Das Silber ist durch Papier aus dem gewöhnlichen Verkehr völlig verdrängt.

Finnland hat als Münzeinheit die Markka (= 67 Reichspfennige) zu 100 Penni.

Gewichtmaß ist das Pud (= 32,76 Zollpfund) zu 40 Pfund à 32 Loth, à 3 Solotnik à 96 Doli. Eine Tonne hat 12 Verkowez à 10 Pud. In Finnland bedient man sich im gewöhnlichen Verkehr der Schwedischen Maaße.

Längenmaße sind die Arschine à 16 Werschet. Die Arschine hat 0,7 Meter. Ferner besteht der Fuß (0,3 Meter) zu 12 Zoll; für Entfernungen die Werst (1066,7 Meter) zu 500 Faden. Als Landmaß die Desjätine (109 1/4 Aren).

Getreidemaß ist der Eschetwert = 209,9 Liter; Flüssigkeitsmaß der Bedro = 12,2 Liter.

### Finanzen.

Seit 13 Jahren hat die Regierung es sich angelegen sein lassen, den Staatshaushalt zu veröffentlichen. Die einzelnen Ministerien entwerfen ihre Voranschläge; das Finanzministerium prüft dieselben und bringt sie in ein einheitliches Ganzes; dann folgen noch weitere Prüfungen durch den Minister-rath, durch die Rechnungskammer und den Reichsrath und endlich die Bestätigung durch den Kaiser; dann wird das Budget veröffentlicht und nach seiner Ausführung ein Rechenschaftsbericht über die Ergebnisse des Staatshaushalts zur allgemeinen Kenntniß gebracht. Seit dieser Einrichtung ist der Stand der russischen Finanzen einigermaßen bekannt.

Seit 1866 sind die Einnahmen von 382 1/10 Millionen Rubel bis auf 557 3/4 Mill. gestiegen, d. h. innerhalb 9 Jahren um 175 3/6 Mill. oder 46%. Die Ausgaben betragen 1866 432 2/3 Mill., 1874 543 3/10 Mill.; sie wuchsen demnach in neun Jahren um 110 2/3 Mill. oder 25 1/2%. Die Bilanz ergibt sich in folgenden Zahlen:

1866	Deficit	50.360000	Rubel		
1867	"	1.778000	"		
1868	"	17.789000	"		
1869	"	11.301000	"		
1870	"	4.928000	"		
1871	"	—		Ueberschuß	8.458000 Rubel
1872	"	—		"	20000 "
1873	"	1.198000	"		
1874	"	—		"	14.416000 "

Die Einnahmen wachsen in den letzten Jahren rascher als die Ausgaben. Im Einzelnen ragt unter den Einnahmen als ausschlagender Posten die Getränkesteuer hervor, deren Stärke in dem Verhältnis zunimmt, als die Last des Ausgabebudgets wächst. Im Jahr 1866 belief sich dieser Posten auf 121 Mill., im Jahr 1874 auf  $200\frac{4}{5}$  Mill. Diese Thatsache bildet den Schatten im Bilde der wirtschaftlichen Entwicklung und der Staatsfinanzen Rußlands. Die Zölle ergaben 1874  $56\frac{7}{10}$  Mill. Rubel und wuchsen in den letzten fünf Jahren um  $15\frac{4}{5}$  Mill. Diese Einnahme hängt mit der Ausfuhr zusammen, welche seit zehn Jahren in großen Proportionen gewachsen ist.

Weniger abhängig von der Ausfuhr ist die directe Steuer, welche 1874 (einschließlich der Kopfsteuer) etwa 95 Millionen ergab, nachdem sie 1855 bloß 15 Millionen betragen hatte. Das frühere Salzmonopol wurde aufgehoben und an seiner Stelle eine Salzsteuer eingeführt. Tabaksteuer besteht seit 1838, Kunkelrübensteuer seit 1848. Der Ertrag des unmittelbaren Staatseigentums ist gering und steht außer allem Verhältnis zur ungeheuren Größe desselben. Post und Telegraphen liefern noch keine Reinerträge.

Unter den Ausgaben steht obenan das Budget von Armee und Flotte mit im Ganzen von 307 Mill., dann die öffentliche Schuld mit gegen 94 Mill., die Finanzen mit über 100 Mill. Das Kriegswesen verlangte nach den Erfahrungen der neueren Zeit kostbare Reformen, und die Reorganisation der Wehrverfassung wird auch in Zukunft noch große Summen verbrauchen. Der Aufwand für Unterrichtszwecke ist dem gegenüber gering, obwohl auch im Wachsen.

Neben den Staatslasten bestehen Communallasten von verhältnißmäßig geringer Höhe. Die Budgets aller russischen Städte zusammen umfaßten 1869 erst 16 Mill. Einnahmen und Ausgaben.

Die öffentliche Schuld betrug am 1. Januar 1875: 93.553000 Gulden, 33.229889 £, 923.113017 Rubel in verzinslichen Anleihen; die schwebende Schuld belief sich auf 777.363480 Rubel. Das große Budget des Finanzministeriums hat seine Erklärung in dem Umstand, daß in demselben manche Ausgaben aufgenommen werden, welche eigentlich nicht hierher gehören. Die Erhebung und Verwaltung von Steuern, das eigentliche Gebiet des Finanzwesens, verbraucht von jenen 100 Mill. nur etwa 55 Mill. — Das Herabgehen der Garantiezahlungen des Staates an die Eisenbahnen fällt mit der Zunahme der Ertragsfähigkeit der Bahnen und der Steigerung des Verkehrs zusammen. Die Garantiezahlungen betragen 1872: 15, Mill., 1873: 11, Mill., 1874: 5, Mill. Das Gesamtergebnis, nach Hinzuschlag

einzelner Reste aus früheren Jahren, ergibt für 1874 ein Ueberschuß von 15.632000 Rubel.

Für 1875 sind veranschlagt: Die Einnahmen ca. 559,4 Mill., Ausgaben ca. 570,4 Mill., Ueberschuß 86170 Rubel, wofür 6 Mill. für Ausfall an Steuern und Extraordinarien berechnet sind. Die Accise ist  $5\frac{1}{2}$ , die Zölle sind 6 Mill. höher veranschlagt als 1875.

„Wenn man diesen Gang der russischen Staatsfinanzen betrachtet, so fällt die Schnelligkeit der Steigerung in Ausgaben wie Einnahmen unwillkürlich auf. In zehn Jahren ist die Einnahme von 382,4 Mill. auf 570,4 Mill. emporgeschwollen, d. h. um  $49,4\%$ . Diese Entwicklung der finanziellen Kräfte des Landes ist die Frucht der allseitigen reformatorischen Thätigkeit, die in die 20 Jahre der Regierung Kaiser Alexanders fällt. In diesem Zeitraum hat namentlich Rußland ein Eisenbahnnetz hergestellt, welches an Ausdehnung der Welt das vierte ist. Kaum jemals hat sich ein Unternehmen von so riesigem Umfang in solcher Weise productiv erwiesen. Die früher periodisch wiederkehrenden auswärtigen Staatsanleihen haben aufgehört, seit vor zehn Jahren die Verbesserung des Budgets eintrat, und wenn Anleihen nöthig werden, so sind es die Eisenbahnbauten, zu denen sie verwandt werden. — Die Zahlensteigerung in den Verhältnissen der Reichsfinanzen ist allerdings noch nicht identisch mit der wirthschaftlichen Lage des Landes selbst. Darin ist das Budget nur zum Theil der Werthmesser der russischen Finanzen. Man erkennt eben an ihm die Lage des Staatsfädels, weniger die des Volksfädels. Aus den vorangeführten Zahlen darf man jedoch jedenfalls schließen, daß der Staat als solcher in raschen Schritten einer günstigen finanziellen Lage entgegengeht, und daß sich große Hilfsquellen eröffnen. Der Volkswohlstand bewegt sich wohl in derselben aufsteigenden Richtung, allein mit andern Bedingungen und andern Maße der Geschwindigkeit.“

(Vergl. Rat.-Ztg. 1876, Nr. 31.)

Diesem im Ganzen günstigen Urtheile über die russischen Finanzen stehen allerdings auch ungünstige gegenüber. Letztere betonen namentlich die ungeheure Größe der schwebenden und verdeckten Schuld im Gegensatz zu der consolidirten. Sie betonen ferner den Umstand, daß die russische Regierung, nachdem sie die Creditanstalten des Reichs unter ihre Oberleitung und Garantie gestellt hatte, sich auch für berechtigt hielt, über die Gelder dieser Anstalt zu verfügen, daß sie diese Gelder theilweise verbrauchte und, um sie zurückzahlen zu können, Creditbilletts schuf, deren 1874 schon für 785 Mill. Rubel circulirten, wovon nur 217 durch Metall gedeckt. Dieses Papier war seit dem Krimkrieg nicht mehr auf pari zu bringen. Mit Recht beklagt man ferner, daß der Staat 1859 die Gelder der Kirchen und Stiftungen, sowie alle Depositen dem Finanzministerium zur Verfügung stellte und dafür Staatsschuldsscheine verabsolgte, die zum Theil schlecht, zum Theil gar nicht verzinslich sind. Man berechnet im Widerspruch mit der oben angegebenen Ziffer die schwebende Schuld für 1874 auf nicht weniger als  $1208\frac{1}{2}$  Mill. Rubel, die consolidirte zu  $1471\frac{1}{2}$  Mill., demgemäß die Gesamtschuld zu 2680 Mill., wozu noch die Finnländische Schuld mit 38 Mill. kommt. Dem gegenüber stehen als Activa, die aber erst spät und kaum ohne Verluste eingebracht werden können, 312,8 Mill. Verkaufsgelder der Bauern, 96,8 Mill.



von der Reichsbank, 282 $\frac{1}{2}$  Mill. Vorschüsse an Eisenbahnen, Communen und Corporationen, endlich 575,3 Mill. Eisenbahnobligationen.

Selbst scharfe Beurtheilungen der Russischen Finanzzustände müssen indessen zugeben, daß dieselben zwar schwierig, aber keineswegs ohne Hoffnung auf nachhaltige Besserung sind und daß der Russische Staat namentlich seine Verpflichtungen gegen auswärtige Gläubiger niemals unerfüllt gelassen hat.

(Vergl. Kolb: Statistik 1875, S. 491 ff.)

### Sociales, Politik.

Eine Beurtheilung der Wechselwirkungen politischer und sozialer Zustände einerseits, volkswirtschaftlicher Thatsachen andererseits ist speciell für Rußland schwierig, weil dem Westeuropäer der an die Russischen Verhältnisse anzulegende Maßstab zu fremd ist. Die socialen Zustände, namentlich die charakteristische ständische Gliederung wurden schon oben berührt. Während in den westeuropäischen Culturländern in dem Gegensatz zwischen Capital und Arbeit, in dem Kampfe des vierten Standes um seine Existenz und seine Berechtigung zur Zeit die großen social-wirtschaftlichen Fragen sich gipfeln, existirt in Rußland ein vierter Stand in unserem Sinne nicht — muß sich doch erst die große Masse der Russischen Bevölkerung, das Bauernthum, zu einer gewissen Gleichberechtigung mit den begünstigten Ständen emporarbeiten. Wir sind noch nicht im Stande, zu beurtheilen, welchen Einfluß die Emancipation auf nationale Arbeit und die Reichthumserzeugung in Rußland haben wird; ob sie einen Stand von freien Bauern mit hinreichendem Besitzthume heranzubilden wird, der sodann dem Lande die breiteste Basis nationaler Kraft bieten kann, oder ob das Resultat nach einer Reihe von Jahren ein riesiges Bauernproletariat sein wird. Von der Entscheidung dieser Frage in dem einen oder dem anderen Sinne hängt die Gestaltung der zukünftigen inneren Politik Rußlands ganz wesentlich ab. Die innere Politik Rußlands, das Verarbeiten des eigenen Volkes zu Culturzwecken scheint nach der bisherigen Geschichte Rußlands mehr ein Mittel für die äußere Politik zu sein, als umgekehrt; die Russischen Regenten und Staatsmänner strebten bis in die neueste Zeit mehr nach der Masse des zu beherrschenden Volks, als nach dessen Inhalt und innerer Mannigfaltigkeit. Groß waren — das muß man ihnen lassen — die Gesichtspunkte der Russischen Politik immer, nach Innen, wie nach Außen zu. Aus der späten Gestaltung des Culturlebens darf dem Volk und Staat, der so viele asiatische Elemente zu verarbeiten hat, kein Vorwurf gemacht werden; wirtschaftliches Verständniß ist dem Russischen Volk und seiner Regierung immerhin früh genug aufgegangen. Die Bauernemancipation, die Eisenbahnbauten u. dergl. hätten zwar früher kommen können; aber es ist schon groß, daß sie überhaupt gekommen sind. Ob die innere Politik Rußlands in Zukunft eine mehr oder weniger liberale sein wird, das dürfte auf die Russische Volkswirtschaft wahrscheinlich nicht von so großem Einflusse sein, als es in Westeuropa der Fall war. Der Beamten Corruption ein Ende zu machen und die Volksbildung zu heben: das sind jedenfalls die nächsten großen Aufgaben der inneren Politik. An der Volkswirtschaftspflege ist bei weitem nicht so viel zu wünschen übrig, wie an den übrigen Zweigen der Wohlfahrtspolitik; selbst

das starre Schutzzollsystem kann bei einem so großen Staate, wie Rußland ist, leichter genügende Vertheidigung finden, als bei einem kleinen Staate.

Die äußere Politik Rußlands ist seit Jahrhunderten unverrückt dem Ziele der Vergrößerung des Staatsgebiets nach Osten, Westen und Süden nachgegangen. Damit beförderte sie auch die Ausdehnung und Mannigfaltigkeit der wirtschaftlichen Lebensquellen in's Ungeheure. Die Gegenwart nicht, erst die Zukunft wird es lehren, wie groß die wirtschaftliche Macht ist, welche ein so colossales Gebiet unter einheitlicher Verwaltung zu entfalten vermag. Wenn irgend Etwas, so ist diese, die Hälfte zweier Welttheile umfassende Ländermasse, geeignet, neue wirtschaftliche Erscheinungen der Zukunft zu zeigen. Sie wird namentlich zeigen, ob die politische Verschmelzung europäischer und asiatischer Lebens im Stande ist, neue Culturthätigkeit auf dem alten Boden Asiens zu entfalten.

## Die einzelnen Landestheile und Städte.

### I. Großrußland.

1. Gouvernement Moskwa (Moskau) 33302 □Kilom. und 1.772624 Einw.

Moskau, die alte vormalige Hauptstadt des russischen Reiches, mit 601969 Einw., 604 Werst von Petersburg, in hügeliger, fruchtbarer Ebene gelegen, wird von der Moskwa durchflossen, welche wieder die Neglina und Jausa in sich aufnimmt. Die Stadt bedeckt einen Raum von 64 □Werst; sie hat 218 Straßen, 651 Gassen, 65 Passagen, 10 Uferstraßen, 81 Plätze, 14 Boulevards, 24 Thore und 6 Vorstädte. Die Zahl der Häuser beträgt über 15000, wovon nur etwa der dritte Theil von Stein, die übrigen von Holz sind. Die Stadt besteht aus 4 Theilen: 1) der Kreml oder die Festung, im Mittelpunkte der Stadt gelegen, auf einer Anhöhe, mit zahlreichen Thürmen, reich an Bauwerken und Monumenten, in welchen fast alle nationalen Heiligthümer und geschichtlichen Merkwürdigkeiten, nebst ungeheuren Schätzen eingeschlossen sind. 2) Kitajgorod, d. h. Chinesenstadt, östlich vom Kreml gelegen, mit rothen Mauern umgeben, ist der älteste Theil der Stadt und der Hauptstiz des Handels. Hier ist das Kaufhaus mit 6000 Buden, wo man alle Erzeugnisse Europas und Asiens ausgestellt findet. 3) Bjelegorod, d. h. die weiße Stadt, enthält die meisten Paläste und öffentlichen Gebäude; zwischen ihr und dem Kreml der Alexander-Garten. 4) Semljanogorod, d. h. Erdstadt. Zu diesen 4 Haupttheilen kommen noch eine Menge von kleineren Theilen, welche sich dicht an einander schließen, mit der Stadt zusammen ein Ganzes bilden und von Wall und Graben umgeben sind. Diese Vorstädte, 32 an der Zahl, enthalten Wiesen, Felder, kleine Gehölze, neben den eigentlichen Straßen. Die ganze Stadt hat  $5\frac{1}{2}$  Meilen im Umfange. Die wichtigsten Straßen laufen concentrisch an den Mittelpunkt, den Kreml, sind aber meistens gekrümmt und gewähren nirgends lange Durchsichten. Die Bauart der Häuser ist nur im Innern die einer europäischen Stadt. Charakteristisch ist die große Zahl von Kirchen und Klöstern, deren man an 400 zählt. Die Stadt ist Sitz einer großen Zahl von Behörden, einer Universität,

mehrerer Academien und vieler Schulen, Gesellschaften, sowie großartiger Wohlthätigkeitsanstalten. Sie ist nicht allein die heilige Stadt der Russen, sondern auch die erste Fabrikstadt des Reiches. Die wichtigsten industriellen Unternehmungen sind: Baumwollspinnereien, Wollwäschereien, Brauntweimbrennereien, Bierbrauereien, Fabriken für Seiden- und Halbsidenzeuge, Tuch-, Wand-, Hut-, Siegellack-, Lackier-, Tapeten-, Handschuh-, Wachslichter-, Leder- und Saffianfabriken, Fabriken für Wollen- und Baumwollenzeuge, Bleiche und Färbereien, Seifensiedereien, Stearinlichterfabriken, Fabriken für chemische Erzeugnisse, für Arbeiten aus unächtem Gold und Silber, Goldgepinnst und Cantilen, für Gold- und Silberstoffe, für Silbersachen, Bleistift-, Stednadel- und Maschinenfabriken u. d. m. Im Ganzen zählt man etwa 550 Fabriken, über 600 Kaufläden, 360 Magazine, 200 Comptoirs und 500 Keller und Niederlagen. Der Handel von Moskau umspannt das ganze Russische Reich und hat Verbindungen mit Paris, Marseille, Bordeaux, London, Hamburg, Leipzig, Wien, Teheran, Buchara und Peking. Er wird hauptsächlich unterstützt durch das Eisenbahnnetz, dessen Hauptnotenpunkt Moskau ist.

Von Moskau aus verzweigt sich dieses Netz nach 5 verschiedenen Richtungen, deren Linien meist, wie überhaupt die Russischen Bahnen, so gerade laufen, daß die Verbindung mit den Endpunkten fast direct ist, und die Waaren mit möglichst geringen Transportspesen belastet werden. Nach Nordwesten führt, während nach Norden eine weniger bedeutende Bahn auf Wologda geht, die Nikolaj-Bahn, 86 Meilen lang, schnurgerade nach St. Petersburg, dem weitaus bedeutendsten baltischen Hafen Rußlands, zugleich einem wichtigen industriellen Centrum. Gegen Westen führt eine Eisenstraße nach Smolensk, von wo aus sie nach und nach Zweige nach Miga, Libau, Königsberg und Warschau entsendet und hierdurch eine Verbindung mit Wien und Berlin herstellt. Nach Südwesten führt ein Strang über Orel nach Kursk, von wo er sich theils über Rjew nach Wien, theils über Rharof nach Odessa und den übrigen Häfen des westlichen schwarzen Meeres verzweigt, und bald auch eine directe Verbindung mit Rumänien, bez. über dieses und Siebenbürgen nach Wien herstellen wird. Nach Südosten endlich führt eine Bahn nach Koslow, von wo aus ein Strang nach Saratow an der Wolga, ein anderer nach Jarizyn an demselben Strom, und ein dritter nach der Mündung des Don geht, die Verbindung mit dem asowischen Meere herstellt, und bald in das Herz von Kaukasien reichen wird.

Dem Handel Moskaus dienen aber auch die schiffbare Moskwa und die im Winter den Transport so sehr erleichternde Schlittenbahn nach allen Seiten. Dieser Handel hat ungeheuren Reichtum in der Stadt aufgehäuft, so daß der Moskauer Kaufmannsstand selbst neben dem reichen Russischen Adel noch eine selbstbewußte Stellung einnehmen kann. Die kommerzielle Bedeutung Moskau's ist jetzt schon eine ganz colossale und wächst noch in starker Progression. Bank an Bank drängt sich in den Straßen der City von Moskau, das man das „London des Ostens“ nennt.

Von sonstigen Städten des Gouvernements wären noch zu erwähnen:

Bogorodsk, Kreisstadt an der Kliasma, südlich von Moskau, mit etwa 1700 Einw., treibt Industrie in Leinweberei, Baumwollen-, Seiden-, Halbsiden-Industrie. Die Umgebung dieses Städtchens ist die industriell am meisten

entwickelte Rußlands. Es finden sich in ihr Kupfer- und Messing-Schmieden, Färbereien, Ziegeleien u. dgl.

Dronnizy, 3424 Einw., 68 Werst südöstlich von Moskau, am See Bieloje und an der Moskwa, hat Tuch- und Talglichterfabriken, Baumwollspinnereien und Seifensiedereien.

Dmitrow, Kreisstadt an der Jachroma, 65 Werst nördlich von Moskau, mit 7529 Einw., fabrizirt Tuch; in der Umgebung beschäftigen sich industrielle Dörfer mit Spizenklöppeln, Abhaspeln von Seide und Baumwolle, Fabrikation von Glasperlen zc. für die Nowgoroder Messe.

Klin, Kreisstädtchen an der Esestra und Station der Eisenbahn nach Petersburg, 86 Werst nordwestlich von Moskau, mit 6643 Einw. Die Umgebung fabrizirt kleine Spiegel für die Messe zu Nowgorod.

Kolomna, Kreisstädtchen und Eisenbahnstation an der Moskwa, 113 Werst südöstlich von Moskau, 18808 Einw., eine der ältesten Städte Rußlands, fabrizirt Seiden- und Halbsidenwaaren, Talg.

Moshaist, Kreisstädtchen an der Moskwa und der Eisenbahn nach Minsk, 105 Werst westlich von Moskau, mit 4160 Einw., hat Baumwollspinnerei; die Umgebung treibt Flößerei.

Podolsk, Kreisstädtchen an der Pachra und Eisenbahnstation, 41 Werst südlich von Moskau, mit 10973 Einw., hat Baumwollspinnereien.

Rusa, Kreisstädtchen am gleichnamigen Flusse, 105 Werst westlich von Moskau, mit 3991 Einw.

Serpuchow, Kreisstädtchen und Eisenbahnstation, 137 Werst südlich von Moskau, 16720 Einw., treibt Leinen- und Hansweberei, Gerberei, Stednadel-fabrikation.

Swenigorod, Kreisstädtchen an der Moskwa, 78 Werst westlich von Moskau, 1759 Einw. In der Umgebung werden Holzwaaren und Möbel gefertigt.

Wereja, Kreisstädtchen an der Protwa, 111 Werst südwestlich von Moskau, 5502 Einw., hat Talgsiedereien.

Sergijewskij, Städtchen und Eisenbahnstation, 68 Werst nordöstlich von Moskau, 27471 Einw.

Woskresensk, Landstadt und Eisenbahnstation, 57 Werst von Moskau, 6959 Einw.

2. Gouvernement Twer, 65329 □ Kilom. und 1.659600 Einw. enthaltend, nordwestlich vom vorigen. Wichtigste Städte:

Twer, alte Gouvernementsstadt mit 38248 Einw., 157 Werst von Moskau, an der Wolga, Twerza und Tmaka, in weiter Ebene, Station der Nicolaj-Bahn, hat viele Fabriken und treibt ansehnlichen Handel. Die Umgebung fabrizirt Nägel.

Bjeshezt, Kreisstädtchen an der Mologa, 389 Werst nördlich von Moskau, mit 6945 Einw., fabrizirt Leinensäcke, die nach Rybinsk versandt werden; die Umgebung erzeugt ordinäre Eisenwaaren.

Raschin, Kreisstädtchen an der Raschinka, 311 Werst nördlich von Moskau, mit 7516 Einw., treibt namhaften Handel in Victualien, Leinengarn und Leinwand, hat 2 Jahrmärkte mit einem Umsatze von etwa 21000 Rubel und verschiedene industrielle Etablissements.

**Kaljasin**, Kreisstädtchen an der Wolga, 532 Werst nördlich von Moskau, 7761 Einw., fabrizirt viele Eisenwaaren. Auch wird in der Umgebung der Stadt seit uralter Zeit das Schuhmacherhandwerk im größten Maßstabe betrieben.

**Kortschewa**, Kreisstädtchen an der Wolga, 232 Werst nördlich von Moskau, mit 1850 Einw., fabrizirt Leinwand; das benachbarte Dorf **Kimry** ist ebenfalls Mittelpunkt einer bedeutenden Schuhmacherindustrie.

**Oskaschkow**, schön gelegenes Kreisstädtchen am Seeliger-See, 395 Werst nordwestlich von Moskau, 10806 Einw., Sitz einer Bank, fabrizirt Schuhwaaren, die in bedeutenden Mengen ausgeführt werden, ferner grobe Eisenwaaren und treibt Fischerei, sowie namhaften Handel mit Getreide, Holz und Hasenfellen. Auch die Umgebung fertigt viele Lederarbeiten und Eisenwaaren.

**Rshew**, hübsches Kreisstädtchen an der Wolga, 327 Werst nordwestlich von Moskau, 18732 Einw., treibt Gartencultur und Schiffbau, Expeditionshandel, Handel mit Fischen, Lederwaaren u. s. f. In der Umgebung Eisen- und Hanfindustrie.

**Torschok**, hübsche Kreisstadt an der Twerza und Endpunkt einer Zweigbahn, 229 Werst von Moskau, 12910 Einw., ist sehr betriebsam, hat eine Reihe von Fabrik-Etablissements, einen ausgedehnten Handwerksbetrieb, namentlich in Sattler- und Schuhmacherwaaren, gestickten Schuhen; auch die Steinhauerei, Schmiedearbeit, ist stark vertreten. Getreide, Mehl u. dgl. sind die Hauptgegenstände des hiesigen Handels.

**Wesjegonsk**, Kreisstädtchen an der Mologa, 484 Werst von Moskau, 3568 Einw., hat einen bedeutenden Jahrmarkt im Januar, wo für mehr als 1 Mill. Waaren umgesetzt zu werden pflegen. In der Umgebung starke Schuhwaarenindustrie.

**Wytschni-Wolotschok**, Kreisstadt und Station der Petersburger Eisenbahn, 268 Werst von Moskau, 17408 Einw., liegt zugleich an dem berühmten Kanal-System gleichen Namens und ist ein wichtiger Stapelplatz mit ansehnlichem Getreidehandel.

3. Gouvernement Jaroslavl, mit 35612 □Kilom. und 1.000784 Einw. Die bedeutendsten Städte sind:

**Jaroslavl**, Gouvernementsstadt, 261 Werst nordöstlich von Moskau, an der Wolga, 26429 Einw., Sitz mehrerer Behörden, hat viele Fabriken, worunter namentlich Leinen- und Baumwollwebereien. In der Umgebung ist ebenfalls die Leinenweberei stark vertreten. Centrum eines Industriebezirks, in welchem eine starke Hausweberei und mehrere tausend Webstühle thätig sind und auch viele Schuhwaaren fabrizirt werden, ist das Dorf **Belikoje Sselo**.

**Mologa**, hübsche Kreisstadt an der Wolga und Mologa, 376 Werst nördlich von Moskau, 4400 Einw. In der Umgebung werden Flußschiffe gebaut.

**Rostow**, Kreisstadt am gleichnamigen See und Eisenbahnstation, 209 Werst, nordöstlich von Moskau, 9683 Einw., hat mehrere Fabriken und lebhaften Handel und einen Jahrmarkt im Februar und März, wo für 1—1½

Mill. Rubel Waaren umgesetzt werden. In der Umgebung wird Leinenindustrie und Küchngärtnerie getrieben.

Rybinsk, Kreisstadt an der Wolga, 343 Werst nördlich von Moskau, 15407 Einw., ist der bedeutendste Flußhafen Rußlands und Hauptpunkt des russischen Binnenhandels, namentlich wichtig für Getreide. Lebhafter Jahrmart im Juni und Juli. Eisenbahnenendpunkt.

Uglitsch, Kreisstadt an der Wolga, 376 Werst von Moskau, 13069 Einw., hat mehrere Fabriken, ist Stapelplatz und treibt lebhaften Handel. Die Umgebung fabrizirt grobe Holzwaaren.

4. Gouvernement Kostroma, 84695 □Kilom. und 1.176097 Einw. Städte:

Kostroma, Gouvernementsstadt, an der Wolga und Kostroma, 357 Werst von Moskau, 27168 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit lebhafter Industrie in Leder- und Leinenwaaren.

Galitsch, Kreisstadt am gleichnamigen See, 477 Werst von Moskau, 5620 Einw. In der Umgebung lebhafte Lederindustrie.

Kineschma, Kreisstadt an der Wolga, 394 Werst von Moskau, 3957 Einw., ist Stapelplatz und treibt lebhaften Handel. Die Umgebung fabrizirt Schuhe aus Bast. Eisenbahnenendpunkt.

Makarjew, Kreisstadt an der Unsha, 542 Werst von Moskau, 3202 Einw.; die Umgegend treibt Holzhandel und fabrizirt Matten, Theer und Bech, sowie Flußboote.

Nerehta, Kreisstadt am gleichnamigen Flusse, 315 Werst von Moskau, 3385 Einw., mit mehreren Fabriken. Die Umgebung erzeugt Leinenwaaren.

5. Gouvernement Wladimir, 58856 □Kilom. und 1.259925 Einw. Städte:

Wladimir, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation, 177 Werst östlich von Moskau, 16422 Einw., Sitz mehrerer Behörden, ist eine alte und sehr industrielle Stadt.

Kowrow, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Kliasma, 239 Werst von Moskau, 4893 Einw. Die Umgebung erzeugt Bastwaaren und entsendet eine große Zahl gewandter und unternehmender Hausirer.

Melentki, Kreisstadt an der Unsha, 242 Werst von Moskau, 5597 Einw., mit Fabriken. Die Umgebung erzeugt Holzwaaren und dgl.

Murom, Kreisstadt an der Oka, 303 Werst von Moskau, 10703 Einw., hat viele Fabriken und einen Jahrmart im Juni. Die Umgebung erzeugt Alabaster, Holzwaaren und treibt Holzhandel.

Pereslawl-Saleskij, Kreisstadt an einem See, 170 Werst von Moskau, 10207 Einw., Eisenbahnstation und bedeutende Handelsstadt. Die Umgebung treibt hauptsächlich Fischerei.

Schulja, Kreisstadt an der Tesia, 279 Werst von Moskau, Eisenbahnstation, 10444 Einw., ist sehr betriebsam und fabrizirt jährlich allein für etwa 3 Mill. Rubel Waaren. Die Umgebung dieser Stadt ist mit die industriellste in ganz Rußland und zwar schon seit langer Zeit. Wichtig ist namentlich das große Fabrikdorf Iwanowo, mit zahlreichen Rattum- und Zißfabriken. Dieses Dorf, welches 12 Werst im Umfang hat,



fabrizirt allein Waaren für mehr als 8 Millionen Rubel. Ebenfalls Eisenbahnstation.

Sjusdal, Kreisstadt an der Kamenta, 211 Werst von Moskau, 7047 Einw., ist eine sehr alte Stadt mit vielen Fabriken und treibt lebhaften Handel mit Nüchengewächsen.

Wjasniki, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Kliasma, 299 Werst von Moskau, 4411 Einw., enthält viele Fabriken und treibt bedeutenden Kornhandel. Auch die Umgebung ist sehr industriell. Erwähnenswerth das große Dorf Cholui, mit frequenten Jahrmärkten und einem großen Kaufhof. Das Dorf und seine Umgebung betreiben als uraltes Gewerbe die Malerei von Heiligenbildern auf Lindenholz.

6. Gouvernement Nishnij Nowgorod oder Nishegorod, 51272 □Kilom. und 1.271564 Einw. Die wichtigsten Städte sind:

Nishnij Nowgorod, in der Abkürzung auch Nishegorod, 410 Werst von Moskau, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation, mit 44190 Einw., ist unstreitig der merkwürdigste unter den russischen Handelsplätzen. Die Wolga, die große Lebensader des Verkehrs im Osten des europäischen Rußlands, fließt hier schon in mächtiger Breite dahin, etwa in der Richtung von Norden nach Süden, während von Westen her die Oka in sie einmündet. Das linke, östliche Ufer der Wolga, besteht aus einer ganz flachen, endlosen Steppen-Ebene, welche nur wenig Fuß über Wasser liegt, und dasselbe gilt von dem rechten, westlichen Wolgaufer, soweit es nördlich der Oka liegt. In dem südwestlichen Winkel zwischen Oka und Wolga dagegen wird das Ufer von einem 300 Fuß hohen Plateau gebildet, welches ziemlich steil gegen beide Flußfronten hin abfällt, und dessen obere Fläche von der Stadt Nishnij Nowgorod gekrönt wird. Ueber der steilen, vielfach mit hohem dichtem Gebüsch bedeckten Böschung der Oka-seite, an welchem Klöster wie Burgen die hervorspringenden Punkte besetzt haben, während dazwischen in den Schluchten Wege aufwärts führen, erheben sich die niederen Gebäude der Vorstadt, welche durch eine besondere tiefe Schlucht von dem Haupttheil der Stadt getrennt wird. Die eigentliche Stadt ist während der Zeit der Messe von Besuchern der letzteren, welche hier Quartier genommen haben, überfüllt; dennoch ist der Schauplatz der Messe im Wesentlichen nicht hier, sondern auf dem anderen Ufer der Oka, auf jener Ecke, welche nach dem Nordwesten hin von der Oka und Wolga gebildet wird. Hierher führt von der Stadt aus zur Meßzeit eine fast 900 Schritt lange Brücke, deren Pontons auf einem eigenthümlichen hölzernen Strebewerk die hochliegende Fahrbahn tragen. Auf dieser nordwestlichen Landspitze, einem ganz flachen, wenige Fuß über dem Wasser liegenden Terrain, das Strjelka genannt wird, befinden sich die außerordentlich umfangreichen permanenten Gebäudeanlagen für den eigentlichen Meßverkehr, die von der Regierung erbaut sind, und deren Miethsertrag, ebenso wie der Wechselstempel während der Meßzeit, dem Staat eine beträchtliche direkte Einnahme zufließen läßt. Fast endlos dehnen sich die geraden Straßen auf dem Marktplatz aus, mit Vorbüchern zum Schutz der Meßbesucher vor Sonne und Regen. Jede Straße ist, nach dem Prinzip des orientalischen Bazars, den Verkäufern eines besondern Volkes oder einer bestimmten Gegend eingeräumt: in der einen werden getrocknete Früchte, in der andern asiatische Seide, in der dritten Baumwolle

verkauft, und da die Früchte fast nur aus Persien, die Seide vielfach aus Kaukasien, die rohe Baumwolle meistens aus Buchara kommt, erhalten diese Straßen ein besonderes nationales Gepräge; in der einen sind nur Perser, in der anderen vorwiegend Kaukasier bezw. Armenier, in der dritten hauptsächlich Bucharen als Verkäufer vorhanden. Die nördlichsten, von Ost nach West laufenden Straßen, sind der Sitz des Theehandels und enthalten die theuersten Läden; sie haben auch im Außern schon ein chinesisches Gepräge. Die Zahl der Magazine wird auf mehr als 5000 angegeben. Uebrigens ist in Nisnegorod nicht allein für den Handel, sondern für alle erdenklichen Bedürfnisse der Meßbesucher gesorgt; namentlich gibt es hier Kirchen und Moscheen für die verschiedensten Religionen; viele Hotels, Vergnügungsorte u. s. f. Ein Kanal, der von der Ota kommt und seeartige Erweiterungen der Wolga vermehren die Wasserwege, so daß der Meßplatz auf drei Seiten von einem einzigen großen Flußhafen umgeben ist. Auf der übrigbleibenden Seite, der westlichen, finden sich die ausgedehnten Bahnhofsanlagen, ebenfalls einer enormen Gütermasse Bewegung gestattend. Von hier führt noch ein Schienenstrang quer durch den ganzen Markt bis fast zur Wolga, während sich die Bahnhofsgebäude hart an dem Ufer der Ota befinden, so daß die Umladung der Waaren zwischen Bahn und Schiff leicht und wohlfeil geschehen kann.

Wenn auf diese Weise der Meßplatz an sich eine vortreffliche Verbindung mit allen bei Nischnij mündenden Verkehrsstraßen hat, so gewinnt dieser Vorzug noch eine besondere Bedeutung durch die außerordentlich weite Verzweigung der bezeichneten Verkehrswege.

Nach Westen führt die Eisenbahn auf einer Strecke von 58 deutschen Meilen direct nach Moskau.

Das einzige, einigermaßen Ungünstige für Nischnij bei dieser Eisenbahnverbindung mit den Handelsplätzen des Westens ist, daß dieselbe stets nach Moskau führt und nicht direct ist, da eben Nischnij nur einen Strang hat, der es mit dem ganzen Eisenbahnsystem Europas erst in Moskau in Verbindung bringt. Doch ist dieser Nachtheil bei dem eigenthümlichen Verhältniß, in welchem Moskau zur Messe steht, nicht so groß, als es zunächst den Anschein hat. Ebenso günstig ist für die Stadt die Wasserverbindung, welche namentlich zur Zeit der Messe, welche im Sommer stattfindet, nicht unter der Ungunst des Klimas leidet. Das Wasserstraßennetz ist schon oberhalb Nischnij sehr ausgedehnt, wo die Wolga, die Selskna und die Ota von Dampfern befahren werden. Noch großartiger ist die Ausdehnung der Wasserstraßen unterhalb Nischnij, wo außer der Wolga auch die Rama, 200 Meilen weit und die Bjelaja 80 Meilen weit von Dampfern befahren werden. Diesem Reichthum an natürlichen Verbindungen und der vortrefflichen Beschaffenheit der Verkehrswege hat die Messe von Nischnij zum großen Theil ihre Blüthe zu verdanken: wie Strahlen laufen von hier nach allen Richtungen die Wasserstraßen, und, wenn man Moskau als Haupt-Depot der Messe betrachtet, auch die Eisenstraßen aus, auf denen die Waaren aus den verschiedensten Gegenden herbeigeführt werden und nach erfolgtem Umsatz nach den verschiedensten Hauptpunkten des Handels wieder abfließen können. Von Norden bringen die vielverzweigten Wasserstraßen das Holz und die Pelzwaaren des nördlichen Ruß-

lands, von Nordwesten führen sie aus den baltischen Häfen, namentlich aber aus Petersburg, Colonialwaaren und Industrieproducte westeuropäischen sowie russischen Ursprungs heran; von Osten bringt die Kama den Thee Chinas, die Pelzwaaren Sibiriens, das Eisen und die übrigen mineralischen Schätze des Ural; von Süden führt die Wolga das Getreide Südrusslands, die Producte Turans, Persiens, Armeniens und des Kaukasus herauf. Auf dem Don kommen die Weine und die Felle Südrusslands und von Moskau und seiner Umgebung endlich strömen theils zur- und theils auf der Oka die Fabrikate und anderen Producte von Inner-Rußland und Westeuropa in Massen herbei, mit denen sich die Zufuhr aus andern Gegenden nicht messen kann.

Die Messe von Nischnij ist der Hauptplatz für den Landhandel zwischen Europa und Asien; dennoch scheint sie für den Austausch russischer Waare mehr Bedeutung zu besitzen als für den Welthandel. Zufuhr und Verkauf russischer Waaren ist 4—5 mal so bedeutend, als Zufuhr und Verkauf fremdländischer Producte. Unter letzteren betragen die asiatischen Erzeugnisse dem Werthe nach doppelt so viel, als die aus europäischen Ländern bezogenen. Der offizielle Anfang der Messe ist regelmäßig am 15. Juli, nachdem bereits im Juni die Vorbereitungen dazu getroffen worden sind. Gewöhnlich kommt schon Ende Juni das Eisen vom Ural, dann die Fischwaaren von Astrachan an, sodann die Porzellan- und Thonwaaren auf der Oka. Das eigentliche Meßgeschäft beginnt erst gegen Ende Juli und gipfelt mit der Feststellung der Theepreise. Der Schluß fällt auf den 25. August, doch ziehen sich manche Geschäfte, namentlich das Weingeschäft, noch länger hinaus. Die Geschäfte werden jetzt weniger wie früher gegen Baartzahlung abgeschlossen. Die am Plage befindliche Filiale der Reichsbank und die Moskauer Kaufmannsbank besorgen hauptsächlich den Wechselverkehr des Places, ferner die Moskauer Handelsbank, dann die Wolga- und Kama-Commerz-Bank, die Kaufmannsbank von Nischnegorod und die städtische Bank von Nischnij. Der Ausfall der Ernte ist auf den Gang der Geschäfte von großem Einfluß. Die russischen Industrie-Producte, welche durchschnittlich  $\frac{3}{5}$  aller russischen Waaren ausmachen, werden gewöhnlich von den Fabrikanten auf der Messe selbst verkauft; Käufer dafür sind meistens Großhändler aus dem Innern Russlands, aus Sibirien und den Kaukasusländern. Die Asiaten, welche früher den Erlös ihrer Waaren stets in Baar mit sich nahmen, beginnen jetzt Waaren dafür einzukaufen. Die Zahl der Meßbesucher während des Höhepunkts der Messe beträgt 200000; das ganze Jahr durch besucht über 1 Mill. Menschen den Platz. Es sind Russen, Tartaren, Westeuropäer, Einwohner von Turkestan, Perser, Armenier u. s. f. —

Nach dem Ausweis über den Verkehr im Jahre 1869 kamen in diesem Jahre für 444 Mill. Rubel Waaren auf die Messe, darunter für 111 Mill. Waaren russischen Ursprungs. Das Wichtigste darunter sind russische Gewebe und Gespinnte, unter welchen wieder die Baumwollfabrikate die erste Stelle einnehmen. Ihre Zufuhr betrug 25 Mill., wovon für 20 Mill. verkauft wurde. Die Wollfabrikate erreichen einen Werth an 15 Mill.; ein Theil der Luche wird speziell für China fabricirt. Seidenstoffe kamen für 6 Mill. und finden meist ihren Absatz in Rußland selbst. Leinen- und

Hanfwaaren kamen für über 3 Mill., Mode- und Galanteriewaaren für 2½ Mill. Ein wichtiger Artikel ist ferner das Pelzwerk, dessen hiesiger Verkehr auch für den Welthandel von Interesse ist. Fertige Kleidungsstücke aus Pelzen kamen für über 4 Mill. und finden hauptsächlich Absatz im Innern Rußlands. Die rohen Bälge der Pelzthiere gehen mehr nach Asien und Westeuropa. Diese Pelze kommen ausschließlich aus dem nördlichen Theil Rußlands und aus Sibirien. Die einzelnen Artikel sind: Lammfelle aus Südrußland, Hasenfelle, Schaffelle, sibirische Eichhörnchen, Fischotter und Seeottern, erstere meistens aus Amerila, Zobel in Bunden zu 40 Stück, wovon die Jakutischen zu 2000—2500 Rubel verkauft werden, Raizenfelle, Fuchsbälge, Luchs- und Bärenfelle, die letzteren zu 10—15 Rubel, sibirische dagegen zu 30—35 Rubel, Hermeline in Bunden zu 40 Stück, das Bund zu 34—50 Rubel, Seehundsfelle, Murmelthier- und Bisamrattenfelle, endlich Felle von Wölfen, Dachsen, Iltiß, Mardern und Hunden. Von diesen Pelzen gehen nach China hauptsächlich wohlfeilere, während für die Leipziger Messe die Juden feinere Gattungen kaufen. Der Werth der ganzen Pelzzufuhr des Jahres 1869 betrug 7 Mill. An Häuten, Leder und Lederwaaren kamen für 5 Mill., das Werthvollste darunter Rindshäute und fertiges Schuhwerk; letzteres wird hauptsächlich in Mittelrußland und Kasan verfertigt und geht nach Rußland, Sibirien und den Kaukasusländern. Unter den Nahrungsmitteln steht obenan das Getreide, welches nächst den Erzeugnissen der Textilindustrie den stärksten Posten bildet. Die Zufuhr betrug 1869 8 Mill. Rubel. An Fischwaaren kamen für 3 Mill., hauptsächlich Wolgafährige, Zander, und Stör. Die Fischwaare stammt fast nur aus dem Caspischen Meere und der Wolga selbst. Ihr Handel hat sich seit dem Aufschwunge der Dampfschiffahrt sehr gehoben. Von sonstigen Nahrungsmitteln kam Salz für 1,7 Mill., Zucker für 3,9 Mill., Spirituosen und zwar meistens südrussische Weine für 1,4 Mill. Tabak kam für 3 Mill. auf die Messe, und ist dessen Verkehr im Wachsen. Von sonstigen Genußmitteln sind noch Butter und Del zu erwähnen; sämtliche Nahrungs- und Genußmittel repräsentirten einen Werth von 22 Mill. Metalle und Metallwaaren bilden ebenfalls einen sehr bedeutenden Posten; fast die ganze Metallproduction des Ural erscheint auf der Messe. Im genannten Jahr betrug die Zufuhr 10 Mill. Rubel. Hauptsächlich Eisen, Kupfer und Zinn. Ehren- und Ordenwaaren aus Rußland kamen für 1 Mill., Glaswaaren für 2 Mill. Holz und Holzwaaren, hauptsächlich aus Ostrußland, kamen für 1½ Mill., das meiste davon Bast, Matten u. s. f. Der Holzhandel steht eigentlich nur in indirecter Beziehung zur Messe. Anderes Brennmaterial kommt nicht zur Messe. Die übrigen russischen Producte sind von geringer Bedeutung. Aus Westeuropa kamen für 4,7 Mill. Bekleidungsstoffe, für 3 Mill. Nahrungs- und Genußmittel, und zwar zumeist Spirituosen, andere Artikel nur wenig. Den wichtigsten Posten der europäischen Zufuhr, welche im Ganzen 13½ Mill. betrug, bilden Farbwaaren und Droguerien.

Das westliche Centralasien liefert auf die Messe hauptsächlich Rohbaumwolle. Diese ist namentlich das wichtigste Product von Turkestan. Wolle u. dgl. kommt aus Asien nicht in bedeutenden Mengen. Wichtiger ist die Zufuhr von Seide aus dem westlichen Mittelasien. Auch an Pelzen

kommt eine nicht unbedeutende Zufuhr aus Asien. An Nahrungsmitteln sendet dasselbe hauptsächlich getrocknete Südfrüchte, die meisten aus Persien. Den wichtigsten unter allen asiatischen Artikeln bildet jedoch der Thee. Er gilt als jene Waare, welche die Marktpreise regulirt. Seit einem Jahrzehnt hat der Theehandel in Nishnij einen bedeutenden Umschwung erlitten, indem sich die russische Theezufuhr immer mehr nach dem Seewege hinzieht. Die Anschauung, daß der zu Land gebrachte Thee besser sei als der zur See kommende, ist gewichen und Königsberger Kaufleute mit ihrem, über die See gebrachten Thee sind jetzt die Hauptlieferanten. Dieser Thee kommt hauptsächlich aus Hongkong, von wo der Seeweg nach Rußland durch den Suezkanal bedeutend abgekürzt ist. Im Jahre 1872 wurden auf dem asiatischen Landwege für 7 $\frac{1}{2}$  Mill. Rubel, auf dem Seewege dagegen für 35 Mill. Rubel Thee eingeführt. An sonstigen Artikeln der asiatischen Zufuhr erwähnen wir noch Farbstoffe, insbesondere Krapp, ferner Naphtha und Producte daraus, was jetzt immer wichtiger wird.

Die Ausfuhrartikel nach Asien sind hauptsächlich folgende: Baumwollwaaren für 8,7 Mill. (im Jahre 1869), wohl fast sämmtlich russisches Fabrikat; Wollwaaren für 3,0 Mill., Seidenwaaren für 1,4 Mill., Metall und Metallwaaren.

Die Hauptartikel des europäischen Handels, deren Einfuhr nach Rußland für die Messe in Nishnij von Wichtigkeit ist, waren Garne und Gewebe aus Manchester, Sachsen, dem Wupperthal, Mühlhausen und der Schweiz; Tuche aus Frankreich, Belgien und Aachen; Seide und Sammet aus Lyon, Grefeld und der Schweiz; Colonialwaaren aus London, Amsterdam und Rotterdam; Tabak aus Nordamerika und Bremen; Roheisengußwaaren aus Deutschland (schon von den Waaren aus Kaluga in ihrem Absatz beeinträchtigt); Metalle, Kurzwaaren, Stahlwaaren und Instrumente aus Sheffield, Birmingham, Ferlohn (unter denen die Deutschen schon seit 12 Jahren von vielen Bewohnern Ostrußlands den Englischen vorgezogen werden); Sensen aus Steiermark; Maschinen aus England und Chemnitz; Farbstoffe aus London und den gemischten Fabriken Englands und Deutschlands.

Für den Export nach Westeuropa, speziell den Petersburger Export, sind die Hauptplätze (in derselben Reihenfolge wie oben die Staaten geordnet) London, Hamburg und Stettin, Dänkirchen, Antwerpen und eine Anzahl Plätze in Schweden und Finnland; die Hauptartikel aber Hanf, Häute, Getreide, Kupfer, Potasche und Terpentin. Für Deutschland sind von besonderem Interesse Baumwolle (soweit sie auf die Baumwollindustrie überhaupt influirt) Wolle, Tuch (insofern sie überhaupt auf den Markt Einfluß üben), Pferdehaare und Kameelhaare (besonders über Petersburg bezogen), Pferdeschweife und Mähnen, Hanf, Pelze und Häute (letzte und Fuchten besonders über Petersburg bezogen), Thee, Tabak aus Ssaradow (besonders über Petersburg ausgeführt) Metalle und Federn.

Der Umsatz im westeuropäischen Handel auf der Nishnij-Messe aber, selbst wenn man alle Waaren als verkauft annimmt, erreicht doch nur einen Werth von 26.910000 Rubel, also etwa nur den 22. Theil des Gesamtumsatzes von ganz Rußland mit Westeuropa, und ist noch dazu stets in verhältnißmäßigem Sinken begriffen.

Das Verhältniß der Messe von Nishnij zum Welthandel stellt sich also so, daß dieselbe an dem Handel Rußlands mit Westeuropa noch nicht mit 5%o theilhaftig ist, daß sie dagegen den kontinentalen Handel Rußlands mit Asien vollständig und fast ausschließlich beherrscht.

Die abnehmende Frequenz der Messen in der Gegenwart schien auch für die von Nishnij-Nowgorod Gefahren zu bieten; doch liegen ihre Verhältnisse anders, weil ein Haupttheil des Gebietes, dessen Handel sie regulirt, noch nicht durch Eisenbahnen erschlossen ist. In der That blüht die Messe eher auf, als daß sie zurückgeht; mit der Verbesserung der Verkehrsmittel ist jetzt stets die Zufuhr von Waaren und die Summe des Umsatzes gewachsen; die rasche Entwicklung des Eisenbahnnetzes hat für die Messe nicht verderblich, sondern eher günstig gewirkt. Man darf wohl zu dem Schlusse kommen, daß Nishnij mit seiner Messe auch in Zukunft, soweit es durch seine Wasserverbindungen wesentliche Vortheile vor Moskau voraus hat, seine Bedeutung behalten, ja noch erheblich zunehmen wird. Seine Beziehungen zu den westlich von Moskau gelegenen Theilen Rußlands werden, so weit letztere durch die zeitweilige Auswanderung des Moskauer Handels nach Nishnij nicht auch nach diesem Plage gezogen werden, allerdings mit der fortschreitenden Vervollkommnung der Eisenbahn-Communicationen im Innern von Rußland sich allmählig lösen (wie auch seine Beziehungen zu Westeuropa abnehmen werden); für Ostrußland aber und namentlich für den Handel Rußlands mit dem westlichen Mittelasien, der in Folge des Vordringens des Russischen Einflusses und der materiellen Sicherheit unter dem Russischen Scepter in bedeutenden Proportionen zu steigen verspricht, dürfte die Messe von Nishnij-Nowgorod wahrscheinlich immer und in Zukunft noch viel mehr als jetzt, der einzige Centralplatz bleiben.

Außer Nishegorod liegen im gleichnamigen Gouvernement noch:

Arfamaß, hübsche Kreisstadt an der Tetscha, 523 Werst von Moskau, 10406 Einw., mit zahlreichen Gerbereien, Seifensiedereien u. dergl., Handel mit Leinenwaaren und Schaffellen. Die Umgebung fabrizirt Filzwaaren.

Makariew, Kreisstadt an der Wolga, 498 Werst von Moskau, mit 1656 Einw., treibt Schiffahrt und fabrizirt hölzerne Kasten und Koffer.

Endlich liegen im Gouvernement noch eine Reihe kleinerer industrieller Orte wie Ardatow mit vielen Gerbereien und mehreren industriellen Dörfern in seiner Umgebung; Jelisfariewo mit bedeutender Tuchindustrie; Balachna mit Flußhafen und Salzsiederei; Katunki mit Gerbereien; Bogorodskoje mit blühender Lederindustrie; Anjagin in mit Leder- und Pelzindustrie; Lutojanow mit Pottaschsiedereien; Wostreffenskoje, der Hauptplatz für den Handel mit Bastwaaren; Semelow, in dessen Umgebung lebhaft Eisenindustrie getrieben wird und auch Drechsler-, Schuhwaaren zc. für die Messe von Nishegorod gefertigt werden; endlich Wassil an der Wolga, mit kleinem Flußhafen. Vier Werst weiter ist der Tschugunskische Flußhafen, wo viel Getreide geladen wird. Die Umgebung von Wassil treibt Fischerei und fabrizirt Bastwaaren.

7. Gouvernement Njaesan, 92800 □Kilom., 1.477433 Einw.

— Städte:

Njaesan, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation, 185 Werst südlich



von Moskau, 19990 Einw., an der Oka, Sitz der Gouvernementsbehörden. Metallwaarenindustrie. In der Nachbarschaft das Dorf Grischina mit ansehnlicher Stahlindustrie.

Rassimow, Kreisstadt an der Oka, 325 Werst südlich von Moskau, 14102 Einw., fabrizirt Leder- und Seilwaaren, treibt bedeutenden Handel und hat im Juli einen großen Jahrmarkt, wo für etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. Waaren umgesetzt werden.

Riäscht, Kreisstadt an der Chupta, 297 Werst von Moskau, 2931 Einw., Eisenbahnnotenpunkt (Abzweigung nach Skopin).

Skopin, Kreisstadt an der Werda und Eisenbahnendpunkt. 326 Werst von Moskau, 9741 Einw., mit vielen Fabriken. In der Umgebung Baumwollen- und Tuchindustrie.

8. Gouvernement Tula, 30965 □Kilom. und 1.167878 Einw. — Städte:

Tula, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation, 181 Werst südlich von Moskau, 57374 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, ist die 7te unter den russischen Städten, mit meist hölzernen Häusern. Sie enthält viele Fabriken, worunter eine berühmte Gewehrfabrik, erzeugt auch viele Metallwaaren, deßhalb das Russische Lüttich genannt. Manche Fabriken sind hier durch im Jahre 1812 zurückgebliebene Kriegsgefangene, Deutsche und Franzosen, gegründet worden. Die Einwohner handeln mit Industrieproducten, Getreide, Hornvieh, Talg und Hanf.

Bjelow, Kreisstadt an der Oka, 280 Werst von Moskau, 8640 Einw., Station für die Flußfahrzeuge der Oka. Die Einwohner treiben hauptsächlich das Marktendergeschäft im Russischen Heer bis in die entferntesten Gegenden. Der Handel der Stadt ist sehr gesunken.

Bogoroditzk, Kreisstadt, 271 Werst südlich von Moskau, 7932 Einw., mit mehreren Fabriken.

Jesremo, Kreisstadt, 353 Werst südlich von Moskau, 7402 Einw., mit lebhaftem Jahrmarkte im September. Eisenbahnstation.

9. Gouvernement Kaluga, 30922 □Kilom., 969252 Einw. — Städte:

Kaluga, Gouvernementsstadt an der Oka, 178 Werst südwestlich von Moskau, 38608 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, enthält viele Fabriken, hauptsächlich für Leder und Segeltuch.

Borowsk, Kreisstadt an der Brotna, 136 Werst von Moskau, 9441 Einw., hat viele Fabriken. Desgleichen die Umgebung.

Koselsk, Kreisstadt an der Schjdra, 244 Werst von Moskau, 3768 Einw., treibt bedeutende Segeltuch-Manufactur. Die Bauern der Umgebung sind Fuhrleute und Pferdehändler.

Medyn, Kreisstadt an der Medynka, 176 Werst von Moskau, 7781 Einw. In der Umgebung mehrere Fabriken.

Schjdra, Kreisstadt am gleichnamigen Flusse, 337 Werst von Moskau, 11703 Einw., mit mehreren Fabriken, dergleichen auch in der Umgebung sind.

10. Gouvernement Tambow, 66519 □Kilom. und 2.150971 Einw. — Städte:

Lambow, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation an der Zna, 450 Werst südöstlich von Moskau, 26403 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, besitzt mehrere Fabriken, hauptsächlich Talgsmelzereien und berühmte Jahrmärkte in der 10. Woche nach Ostern. In der Umgebung viele Gestüte und Fabriken.

Borisoglebsk, Kreisstadt an der Worona und Eisenbahnstation, 637 Werst von Moskau, 12610 Einw., hat bedeutende Talgsmelzereien, Fabriken und einen Jahrmarkt im Juli.

Koslow, schöngelegene Kreisstadt am Woronesh und Eisenbahnstation, 382 Werst von Moskau, 25522 Einw. Hat ebenfalls viele Fabriken, hauptsächlich Talgsmelzereien.

Lebedjan, Kreisstadt am Don, 432 Werst von Moskau, 6010 Einw., Sitz vieler Fabriken, hat 3 große Jahrmärkte, auf welchen zusammen für beinahe 2 Mill. Rubel Waaren verkauft werden.

Lipezk, Kreisstadt am Woronesh, 457 Werst von Moskau, 14213 Einw., mit vielen Fabriken, Eisenbahnstation.

Morschanst, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Zna, 414 Werst von Moskau, 19504 Einw., hat viele Fabriken und ist ein bedeutender Stapelplatz für Getreide. In der Umgebung Leinweberei, Schawl- und Teppichwebereien.

Gridsi, nennenswerth als Knotenpunkt von 4 Bahnlilien, welche hier zusammentreffen.

11. Gouvernement Woronesh, 65885 □Kilom. und 2.152696 Einw. — Städte:

Woronesh, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation am gleichnamigen Flusse, 550 Werst süd-südöstlich von Moskau, 44955 Einw., ist eine alte Stadt, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat viele Fabriken für Tuch, Leder, Talg und treibt bedeutenden Handel. Versendet werden namentlich Getreide, Del, Wein, Zucker, Weibrauch, Wachslichter, Tauwerk u. s. f. Ein großer Theil des Handels geht nach Sibirien.

12. Gouvernement Kursk, 46455 Kilom. und 1.954807 Einw. — Städte:

Kursk, Gouvernementsstadt an der Tuzkara, 503 Werst südlich von Moskau, 31754 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, Eisenbahnknotenpunkt, hat viele Fabriken, hauptsächlich Anstalten zum Sortiren und Waschen der Wolle. Die Umgebung erzeugt Gartenfrüchte. In der Nähe ein reiches Kloster mit großen Jahrmärkten, wo für 3—4 Mill. Rubel Waaren umgesetzt werden.

Kielgorod, Kreisstadt am Donez, 653 Werst von Moskau, 16097 Einw., hat viele Fabriken, hauptsächlich Wollindustrie.

13. Gouvernement Orel, 46725 □Kilom., 1.596881 Einw. — Städte:

Orel, Gouvernementsstadt an der Oka und Eisenbahnknotenpunkt, 359 Werst südwestlich von Moskau, 44281 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat unter seinen vielen Fabriken hauptsächlich Gerbereien, Talgfiedereien und Leimfiedereien, auch bedeutenden Kornhandel. In der Umgebung Glashütten, Delmühlen zc.

**Wolchow**, hübsche Kreisstadt an der Nuga, 326 Werst von Moskau, 19224 Einw., mit vielen Fabriken und bedeutendem Handel.

**Wrijansk**, Kreisstadt an der Dekna, 405 Werst von Moskau, 14657 Einw., hat gegen 25 Lederfabriken und treibt Handel mit Getreide, Hanf, Hansöl, Wachs u. s. f. In der Umgebung viele Glashütten, Oelmühlen und Theerhütten. Eisenbahnstation.

**Jeletz**, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Sozna, 408 Werst von Moskau, 30540 Einw., ist berühmt wegen der verschiedenen Sorten Mehl, die von hier aus durch ganz Rußland versandt werden; treibt auch namhaften Viehhandel. In der Nähe die Flecken Argamatschi und Frebuny mit bedeutenden Jahrmärkten.

**Karatschew**, Kreisstadt an der Schnescheta, sehr alt, 443 Werst von Moskau, 11267 Einw., hat viele Fabriken; auch die Umgebung ist industriell.

**Mzensk**, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Suscha, 304 Werst von Moskau, 14159 Einw., ist Stapelplatz für Getreide, Wein- und Hansaat, Graupen, Grütze, Branntwein, Spiritus, Früchte, Seife u. s. f.

**Trubschewsk**, Kreisstadt an der Tefna, 496 Werst von Moskau, 5451 Einw., mit vielen Oelmühlen in der Umgebung.

**Liony**, Kreisstadt an der Sozna, 428 Werst von Moskau, 12975 Einw., Endpunkt einer Zweigbahn, mit mehreren Fabriken.

14. Gouvernement Smolensk, 56041 □Kilom. und 1.140015 Einw. — Städte:

**Smolensk**, Gouvernementsstadt und Eisenbahnknotenpunkt am Dniepr, 392 Werst von Moskau, 24332 Einw., eine der ältesten Städten Rußlands, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat viele Fabriken und treibt lebhaften Getreidehandel.

**Koßlaw**, Kreisstadt am Ostr, 370 Werst von Moskau, 6638 Einw., hat mehrere Fabriken, in der Umgebung bedeutende Holz- und Theerindustrie. Eisenbahnstation.

**Wjasma**, Kreisstadt und Eisenbahnstation am gleichnamigen Flusse, 227 Werst von Moskau, 11637 Einw., hat viele Fabriken und treibt lebhaften Handel; es ist namentlich Stapelplatz für die nach Riga gehenden Waaren. Trockene und eingemachte Früchte werden in Menge versandt.

15. Gouvernement Pskow, deutsch Pleßkau, 43703 □Kilom. und 775701 Einw. — Städte:

**Pskow**, Gouvernementsstadt an der Welikaja, Eisenbahnstation, 257 Werst von Petersburg, 18331 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten; hat viele Fabriken und einen frequenten Jahrmarkt im Februar. Die Stadt treibt hauptsächlich Handel mit Raywa, Kewal und Riga, besonders in Flachs, der auch in der Umgebung viel gebaut wird. Wenige Werst nordwestlich beginnt der See von Pskow, welche mit dem Peipus-See zusammenhängt.

**Ostrow**, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Welikaja, 309 Werst von Petersburg, 3625 Einw.

16. Gouvernement Nowgorod, 122337 □Kilom. und 1.011454 Einw. — Städte:

Nowgorod, d. h. Neustadt am Ausfluß des Wolchow aus dem Ijmensee, 179 Werst von Petersburg, 17093 Einv., berühmt aus der Handelsgeschichte als Hauptstapelplatz für den nordischen Handel zur Zeit der Hanse, erinnert jetzt noch in Manchem an seine ehemalige Größe. Die Stadt ist Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten und enthält mehrere Fabriken. Eisenbahnenpunkt.

Borowitschi, Kreisstadt an der Nisä, 303 Werst von Petersburg, 8338 Einv., hat mehrere Fabriken; in der Nachbarschaft kommen Steinkohlen vor.

17. Gouvernement Odonez, 136045 □Kilom. und 296392 Einv. — Städte:

Petrosawotsk, Gouvernementsstadt am westlichen Ufer des Onegasees, 451 Werst von Petersburg, 10901 Einv., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat mehrere Fabriken und zwei Häfen.

Wytegra, Kreisstadt am gleichnamigen Flusse und dem Marienkanal, 436 Werst von Petersburg, 2880 Einv., mit bedeutendem, durch seine Lage begünstigtem Handel.

18. Gouvernement Archangelst, 767490 □Kilom. und 281112 Einv. — Städte:

Archangelst, Gouvernementsstadt am rechten Ufer der Dwina, unweit deren Einmündung in das weiße Meer, 1105 Werst von Petersburg, 19540 Einwohner, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, worunter eine Schiffahrtsschule, ein Comptoir der Commerzienbank und eine Admiralitätsbehörde. Unter den vielen Fabriken der Stadt sind namentlich ihre großen Zuckersiedereien und Seilerwerkstätten wichtig. Der ausgedehnte Handel der Stadt wird durch einen großen Jahrmarkt mit  $\frac{1}{2}$  Mill. Waarenumsatz befördert. Unter den Exportartikeln sind nennenswerth: Getreide, Leinsaat, Flachswaaren, Theer, Matten, Bau- und Wertholz. An der Lieferung dieser Waaren theilhaftig sich nicht allein das Gouvernement Archangelst, sondern auch die benachbarten Gouvernements. Unter den Einfuhrartikeln sind Fische aus Norwegen, verschiedene Waaren und Wein aus Deutschland, verschiedene Waaren, Maschinentheile und Thee aus England die wichtigsten. Im Jahre 1873 betrug der Gesamtwert der Ausfuhr  $7\frac{1}{2}$  Mill., der Einfuhr  $0\frac{1}{2}$  Mill. Rubel. Im Schiffsverkehr liefen 202 Küstenschiffe und 372 größere Schiffe, worunter 99 deutsche ein und aus. Die „Weißes-Meer-Compagnie“ treibt Dampfschiffahrt auf der Dwina und Wallfischfang. Die Umgebung von Archangelst beschäftigt sich vorzüglich mit Flachindustrie und einer ausgezeichneten Viehzucht.

Esuma, Neden, 1502 Werst von Petersburg, mit etwa 1000 Einv., liegt in einer Küstengegend, in welcher sich die Einv. hauptsächlich mit dem Fang von Fischen, Seehunden und Robben beschäftigen. Die unternehmendsten dieser Leute haben ihr Jagdgebiet auf Nowaja Semlja. Winterbeschäftigungen an den Küsten von Archangelst und an den Ufern seiner Flüsse sind die Jagd, Salzsiederei, der Bau von Seefahrzeugen und der Fang von Dorfschen und Häringen.

Onega, Kreisstadt an der Mündung des gleichnamigen Flusses in die

Bai von Onega, 1337 Werst von Petersburg, mit etwa 2300 Einw., treibt bedeutenden Holzhandel und Schifffahrt.

Zum Gouvernement Archangelsk gehört auch die Insel Nowaja Semlja, nur von Russischen Fischern bewohnt und besucht.

19. Gouvernement Wologda, 402725 □Kilom. und 1.003039 Einw. — Städte:

Wologda, Gouvernementsstadt an beiden Ufern des Flusses Wologda, 708 Werst von Petersburg, 17322 Einw., ist eine alte Stadt, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit mehreren Fabriken und einem Jahrmarsch im Januar. Hauptstapelplatz zwischen Nowgorod und Nordasien. In der Umgebung wird Leder und Leinwand fabrizirt.

Nikolsk, Kreisstadt am Jug, 810 Werst von Moskau, 1748 Einw. Die Umgebung treibt Schiffbau, ferner Transport von Salz und Brennholz.

Totma, Kreisstadt an der Suchona, 658 Werst von Moskau, 3315 Einw., treibt bedeutenden Handel nach Sibirien, China und Archangelsk.

Ustjug-Welikji, Kreisstadt an der Vereinigung von Suchona und Jug, 908 Werst von Moskau, 7792 Einw., hat Gerbereien, Talgschmelzereien, Seifensiedereien, Färbereien und andere Fabriken; die Umgebung produziert Schmiedewaaren und Schweinsborsten. Ustjug ist Stapelplatz für Holzwaaren und Bastwaaren, ein Hauptfisch des Pelzhandels.

## II. Ostrußland

enthält folgende Gouvernements:

1. Gouvernement Perm, 332156 □Kilom. und 2.198666 Einw. — Städte:

Perm, Gouvernementsstadt, 1404 Werst von Moskau, 22288 Einw., liegt am rechten Ufer der Kama, ist Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, worunter ein Meßcomptoir und ein Manufacturcomité und besitzt viele Fabriken und lebhaften Handel. In der Umgebung Kupferhütten.

Irbit, Kreisstadt am Irbit, 2009 Werst von Moskau, 4212 Einw., ist Sitz eines großartigen Jahrmarsches vom 1. Februar bis 1. März, wo für etwa 17 Mill. Rubel Waaren verkauft werden. In der Nachbarschaft Eisenhütten, Eisenhämmer und Kupferschmelzhütten.

Jekaterinburg, Kreisstadt an beiden Ufern des Iffet, 1769 Werst von Moskau, 25133 Einw., worunter viele Deutsche, hat unter seinen Fabriken Talgsiedereien, eine große Eisenhütte, Kupferschmelze, Gesteinsindustrie und mehrere Goldwäschen. In der Umgebung namhafte Bergwerke und Eisenproduction.

Kungur, Kreisstadt an der Sjlwa, 1491 Werst von Moskau, 10804 Einw., hat viele Fabriken, worunter namhafte Gerbereien und Talgsiedereien.

Schadrinsk, Kreisstadt am Iffet, 1982 Werst von Moskau, 7194 Einw., mit Talgsiedereien, bedeutendem Handel und drei großen Jahrmärkten.

Solikamsk, Kreisstadt an der Ufola, 1610 Werst von Moskau, 3733 Einw., mit mehreren Fabriken und Talgsiedereien. In der Umgebung liegen die ergiebigsten Salzwerke.

Werchoturje, Kreisstadt an beiden Ufern der Tura, 2067 Werst von

Moskau, 3485 Einw. In der Umgebung befinden sich viele Hüttenwerke, bedeutende Goldwäschereien und Kupferschmelzen.

2. Gouvernement Wjatta, 153106 □Kilom., 2.406024 Einw.

— Städte:

Wjatta, Gouvernementsstadt am gleichnamigen Flusse, 991 Werst von Moskau, 21241 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten. Die Umgebung treibt viel Flachshandel.

Jelabuga, Kreisstadt an der Kama, 1104 Werst von Moskau, 7577 Einw., mit mehreren Fabriken, worunter Gerbereien und Seifensiedereien.

Sarapul, Kreisstadt an der Kama, 1268 Werst von Moskau, 7688 Einw., hat viele Fabriken. In der Umgebung befinden sich Erzgruben, große Hüttenwerke und Dampfschiffswerfte.

Sjlobodskoi, Kreisstadt an der Wjatta, 1022 Werst von Moskau, 7198 Einw., treibt bedeutenden Kornhandel nach Archangelst und enthält mehrere Fabriken. In der Umgebung treiben die Landleute Bergbau.

3. Gouvernement Kasan, 63714 □Kilom., 1.704624 Einw.

— Städte:

Kasan, Gouvernementsstadt, tatarischen Ursprungs, an der Wolga und Kasanta, 827 Werst östlich von Moskau, 86262 Einw., worunter viele Tataren. Die Stadt ist Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, worunter ein großer Kaufhof, und hat unter ihren vielen Fabriken besonders Ledergerbereien und Seifensiedereien, Eisenwaaren-, Seifen-, Tuch-, Rattunfabriken, Goldstickerei. Handel nach Vorderasien; Waarendepot zwischen Sibirien, Mittelasien und Europa.

Tschistopol, Kreisstadt am linken Ufer der Kama, 963 Werst von Moskau, 13030 Einw., treibt hauptsächlich Ackerbau und Fischfang, ist aber auch gewerbfleißig.

4. Gouvernement Penja, 88839 □Kilom., 1.173186 Einw.

— Städte:

Penja, Gouvernementsstadt, 674 Werst von Moskau, an der Penja, 30462 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, worunter ein Manufacturcomité, hat viele Fabriken und einen berühmten Jahrmarkt am 25. Juli, wird in Zukunft Station der von Moskau nach Samara zu bauenden Bahn.

Gorodischtsche, Kreisstadt an der Julowa, 713 Werst von Moskau, 3617 Einw.; in der Umgebung finden sich viele Eisen- und Glashütten, auch Leineweberei und Mattenflechtereien ist verbreitet.

Saransk, Kreisstadt an der Inbara, 686 Werst von Moskau, 13438 Einw., mit mehreren Fabriken. In der Umgebung ist starke Holzindustrie.

5. Gouvernement Sjimbirsk, 94493 □Kilom. 1.205881 Einw.

— Städte:

Sjimbirsk, Gouvernementsstadt an der Wolga, 826 Werst von Moskau, 26822 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, eines großen Kaufhofs und berühmten Jahrmarkts in der ersten Woche der Fasten, wo für etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. Waaren umgesetzt werden. Bedeutende Schifffahrt, große Fischerei in der Wolga und Swijaga.



Sysran, Kreisstadt am gleichnamigen Fluß, 896 Werst von Moskau, 19443 Einw., mit vielen Fabriken, namentlich bedeutender Hutindustrie.

6. Gouvernement Ssamara, 155913 □Kilom., 1.837081 Einw.

— Städte:

Ssamara, Gouvernementsstadt, 1120 Werst östlich von Mdskau, an der Wolga, mit 51947 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, sowie vieler Fabriken und zweier Jahrmärkte, unter welchen der im September nennenswerth. Auch sind hier eine große Zahl von Speichern bei den Privathäusern in der Nähe des Flusses für das Getreide, welches hier in großen Mengen angeführt und verladen zu werden pflegt.

Nowo-Uzen, Kreisstadt, 1254 Werst von Moskau, 7543 Einw., an zwei kleinen Flüssen, mit mehreren Talsiedereien und dgl. und einem Jahrmärkte, welcher von etwa 10000 Kirgisen besucht wird.

Stawropol, Kreisstadt an der Runja, 1060 Werst von Moskau, 4256 Einw. Die Umgebung exportirt Getreide und ist als Stapelplatz hierfür das Dorf Staraja-Majna zu nennen.

7. Gouvernement Orenburg, 191064 □Kilom., 900544 Einw.

— Städte:

Orenburg, Gouvernementsstadt und Festung am Uralflusse, 1500 Werst von Moskau, 35623 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, enthält viele Fabriken und ist für den Handel wichtig als der am weitesten gegen Südosten vorgeschobene Ausgangspunkt nach Asien. Es ist eine der großen Einbruchstationen aus Rußland nach Mittelasien; Sammelplatz für die Karawanen aus Turkestan und der Kirgisenstepp.

Trowizk, Kreisstadt am Ural, 1899 Werst von Moskau, 8298 Einw., Sitz eines Zollamtes, eines Tauschhofes und berühmten Jahrmärkte im Mai und Juni. Die Stadt liegt schon jenseits des Ural und an einem Zuflusse des Tobol, und ist daher in ihren Beziehungen schon vielfach asiatisch.

Uralsk, Hauptstadt des uralischen Gebietes am Flusse Ural, 1652 Werst von Moskau, 17590 Einw., mit mehreren Fabriken.

8. Gouvernement Ufa, 121811 □Kilom. und 1.364925 Einw.

— Städte:

Ufa, Gouvernementsstadt an der Bjelaja, 1357 Werst von Moskau, 20917 Einw. Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten; ist sehr industriell.

Slatoufk, 1706 Werst von Moskau, Bergstadt an einem Zuflusse der Ufa, 16629 Einw., mit ansehnlicher Eisenindustrie.

9. Gouvernement Ssaratow, 84492 □Kilom., 1.751268 Einw.

— Städte:

Ssaratow, Gouvernementsstadt am rechten Ufer der Wolga, 803 Werst von Moskau, 85220 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten. Die Stadt ist ansehnlich und reich, von hohen Bergen umgeben, enthält viele Fabriken für Seiler- und Thonwaaren zc. und hat einen großen Jahrmärkte im October und November. In der Stadt selbst, wie auch in der Umgebung, sind so viele deutsche Einwohner, daß die Zahl der deutschlutherischen Gemeinden des Gouvernements 100 übersteigt. Haupthandelsartikel ist

das Salz aus dem Eltonsee, welches im Winter auf etwa täglich 2000 Schlitten abgefahren wird.

Rusnezk, Kreisstadt an der Trukwa, 773 Werst von Moskau, 14185 Einw., mit vielen Fabriken, treibt hauptsächlich Ledererzeugung.

Sferdobsk, Kreisstadt an der Sferdoba, 666 Werst von Moskau, 12202 Einw. Im Kreise das Dorf Bekowo mit frequentem Jahrmarkt.

Wolisk, schön gelegene, von Bergen umgebene Kreisstadt an der Wolga, 941 Werst von Moskau, 31269 Einw., mit mehreren Fabriken, wichtigem Flußhafen und besuchtem Jahrmarkt im September. In der Umgebung deutsche Colonien.

Zarizyn, Kreisstadt an der Wolga und Zariza, 1005 Werst von Moskau, 11826 Einw., mit bedeutendem Jahrmarkt zu Pfingsten; wichtig als Endpunkt einer von Moskau hierher führenden Bahn; Abzweigung von da nach Kalatsch. Im Kreise noch der Flecken Dubowka, 12737 Einw., mit bedeutendem Wolgahafen.

10. Gouvernement Astrachan, 224471 □Kilom., 601514 Einw.  
— Städte:

Astrachan, Gouvernementsstadt auf einer Insel zwischen den Wolgämündungen, 1414 W. südöstlich von Moskau, 48220 Einw., eine der reichsten und wichtigsten Städte Rußlands, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten. Die Stadt enthält eine sehr bunte Bevölkerung von Russen, Tataren, Persern, Armeniern u. s. f. Sie besitzt eine lebhafte Industrie in Schiffbau, Färberei, Seidenwaaren, Pferdeleder, Talg- und Thranfiederei, Seifenfabrikation u. a. Weit wichtiger aber sind Handel und Fischerei. Für den Handel ist die Lage sehr günstig; das caspische Meer ist noch 66 Kilom. von der Stadt entfernt; die Einfahrt nach Astrachan ist für die tiefgehenden Schiffe nur bei Südwind möglich. Dampfschiffcourse unterhalten Verbindungen sowohl nach Norden hin, die Wolga aufwärts bis Rybinsk, mit allen wichtigeren Plätzen am Flusse, als auch nach Süden hin mit den Uferplätzen des caspischen Meers. Hauptgegenstände der Einfuhr sind Baumwolle, Seide, Getreide, Wollstoffe, Spiritus, Metallwaaren und Kattun. Unter den Ausfuhrgegenständen stehen Fische und Fischprodukte obenan; Astrachan hat überhaupt neben Neufundland die großartigste Fischerei der Welt, welche Tausende von Menschen beschäftigt und jährlich über 100000 Hausen, 1 1/2 Mill. Sewrugen, 300000 Stbre und dazu eine kolossale Menge anderer kleinerer Fische, auch Robben liefert. Für Caviarbereitung ist Astrachan einer der wichtigsten Plätze der Welt. Aber auch als Kriegshafen der caspischen Flotte, ferner als Haupthandelsplatz zwischen Rußland und Persien nebst Turkestan ist Astrachan wichtig; seine großen Messen sind sehr frequent und seine Bazare haben lebhaften Absatz nach Asien. Die Stadt ist auch Sitz der Admiralität, unter welcher die caspische Flotte, die Schiffswerften und das Comptoir der Fischerei stehen.

### III. Klein-Rußland

enthält die Gouvernements:

1. Gouvernement Charkow, 54493 □Kilom. und 1.698015 Einw.  
— Städte:

Charkow, Gouvernementsstadt am Fluß Charkow, 732 W. südlich von Moskau, 81028 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat große Pferd- und Jahrmärkte für Ellenwaaren, auf welche letzteren für 20 Mill. Rubel Waaren angeführt und die Hälfte verkauft werden; auch Wollmärkte mit gegen  $1\frac{1}{2}$  Mill. R. Umsatz. Die von Moskau kommende Bahn verzweigt sich hier.

Isjum, Kreisstadt am Donez, 856 W. von Moskau, 12962 Einw., mit namhaftem Holz- und Weizenhandel.

Sumy, Kreisstadt am Pjokol, 705 W. von Moskau, 14126 Einw., Eisenbahnstation, hat großen Jahrmarkt im November mit 700000 R. Umsatz.

Lebedin, Kreisstadt an der Dtschana, 830 W. von Moskau, 11897 Einwohner.

2. Gouvernement Poltawa, 49895 □ Kilom. und 2.102614 Einw.

— Städte:

Poltawa, Gouvernementsstadt an der Worokla, 864 W. von Moskau, 33979 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, enthält viele Fabriken; Station der Moskau-Odessa-Bahn.

Kremenschnug, nebst dem dazu gehörigen Flecken Krjukow, Kreisstadt am Dniepr und Eisenbahnstation, 976 W. von Moskau, 30472 Einw., mit vielen Fabriken, ist die bedeutendste Handelsstadt des Gouvernements. — Auch Dampfschiffstation.

Priluki, Kreisstadt am Udaj, 850 W. von Moskau, 12878 Einw., in einer Umgebung, die sich durch Tabakskultur auszeichnet.

Romny, Kreisstadt an der Romna, 790 W. von Moskau, mit 5952 Einw., hat berühmte Jahrmärkte mit 16—17 Mill. Rubel Waarenzufuhr, wovon die Hälfte verkauft wird. Die Umgebung treibt starken Tabakbau.

3. Gouvernement Tschernigow, 52402 □ Kilom. und 1.659600 Einw. — Städte:

Tschernigow, Gouvernementsstadt an der Desna, 714 W. von Moskau, 16174 Einw., eine der ältesten russischen Städte, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten.

Gluchow, Kreisstadt an der Tschmana, 578 W. von Moskau, 13398 Einwohner.

Konotop, Kreisstadt und Eisenbahnstation an der Jesutscha, 687 W. von Moskau, 9946 Einw., mit mehreren Fabriken. In der Umgebung Tabakbau.

Krolowez, Kreisstadt, 617 W. von Moskau, 8145 Einw., mit sehr besuchten Jahrmärkten, wo für 2—3 Mill. R. Waaren umgesetzt werden.

Rjeschin, Kreisstadt am Dnestr, 783 W. von Moskau, 21590 Einw., nahe der Moskau-Kiew-Eisenbahn, hat viele Fabriken und treibt bedeutenden Handel und Tabakbau.

Außerdem sind im Gouvernement noch die Orte Neu-Meseritz und Klinzj wegen ihrer bedeutenden Tuchfabriken nennenswerth.

4. Gouvernement Kijew, 50990 □ Kilom. und 2.175132 Einw.

— Städte:

Kijew, Gouvernementsstadt und Festung am Dniepr, 846 W. von Moskau, 79773 Einw., Eisenbahnstation, malerisch gelegen, mit weithin leuchtenden Kuppeln, eine der ältesten russischen Städte. Sie ist Sitz vieler Be-

hördern und öffentlicher Anstalten, enthält viele prächtige Bauten, Fabriken (Teppiche) und treibt auch lebhaften Handel. Berühmt ist namentlich der hier im Januar und Februar stattfindende Kreschensche-Jahrmarkt mit einer Waarenzufuhr von 2—3 Mill. R. — Die Stadt hat starken Getreideverkehr und bei der lebhaften Zuderindustrie des Gouvernements ist auch der Zuderhandel hier so bedeutend, daß der Umsatz darin jährlich einige Millionen beträgt. Das Gouvernement selbst enthält 70 Zuderfabriken. In den Hauptstraßen von Rjewe zahlreiche prächtig ausgestattete Verkaufsläden mit westeuropäischen Waaren. Eine Dampfschiffahrtsgesellschaft befährt den Dniepr mit den Hauptstationen Pinsk, Mohilew, Kiew, Krementschug und Jekaterinoslaw, mit 30 Booten.

Verditschew, Kreisstadt und Eisenbahnstation, südwestlich von Rjewe, 1021 W. von Moskau, 52563 Einw., meist Juden, sehr industriell und handelsstättig, mit 3 Jahrmärkten.

Ischerekassy, Kreisstadt am Dniepr, 1139 W. von Moskau, 13914 Einw.; in der Umgebung Rübenzuckerfabriken.

#### IV. Süd-Rußland

(Neu-Rußland) enthält die Gouvernements:

1. Land der Donischen Kosaken, 160351 □ Kilom. und 1.086264 Einwohner. Städte:

Nowo Ischerkask, Hauptort des Gebiets und Eisenbahnstation, an einem Arme des Don, 1112 W. von Moskau, 18611 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit vielen Fabriken und 2 frequenten Jahrmärkten. Die übrigen Städte commerciell bedeutungslos.

2. Gouvernement Jekaterinoslaw, 67720 □ Kilom. und 1.352300 Einwohner. Städte:

Jekaterinoslaw, Gouvernementsstadt am Dniepr, 945 W. von Moskau, 24267 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, gewerbfleißig, mit zwei bedeutenden Jahrmärkten. Dampferstation.

Bachmut, Kreisstadt an der Bachmutka, 965 W. von Moskau, 17999 Einw., hat viele Fabriken, darunter große Talgschmelzen und handelt lebhaft mit Vieh, Salzfleisch und Weizen. In der Nähe große Kohlengruben.

Kostow, Kreisstadt, Eisenbahnstation und Hafenplatz am Don unweit des Asow'schen Meers, 1148 W. von Moskau, 44453 Einw., in lebhaftem Aufblühen begriffen, mit 2 Jahrmärkten, von welchen der im September etwa 2 Mill. Waarenzufuhr hat. Eine Zweigbahn führt nach dem benachbarten Flecken Asow am linken Ufer des Don, wo ehemals die griechische Stadt Tanais stand. Der Hafen desselben ist versandet.

Taganrog, Stadt (mit eigenem Stadtgouvernement), Eisenbahnstation und Hafenplatz am Asow'schen Meere, auf hohem Vorgebirge, 1133 W. von Moskau, mit 48186 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, worunter 7 Banken, Schiffahrtsschule und Rettungsstation; sehr gewerbfleißig und handelsstättig. Der Hafen ist zwar versandet; die Schiffe müssen in weiter Ferne anlern und ihre Ladung in Booten an's Land bringen lassen; trotzdem ist Taganrog einer der wichtigsten Handelsplätze Rußlands. Eingeführt werden hauptsächlich Früchte, Wein, Eisen- und Stahlwaaren und andere

Manufaktur, Baumöl; ausgeführt Getreide, Talg, Holz, Caviar, Anthracit, Fischerei. 1874 betrug die Gesamteinfuhr 7, Mill. Rubel; die Gesamtausfuhr für Taganrog und Kostow zusammen 37 Mill., während der Gesamtexport des Asow'schen Meers 56 1/2 Mill. R. betrug. Die übrigen nemenswerthen Häfen dieses Meers sind Mariupol, Berdjansk, Eist und Jenitschenst. Im Jahre 1874 verkehrten in Taganrog 950 Schiffe mit 364278 Tonnen, davon 185 Dampfer; von den anderen Häfen weist Mariupol 164, Berdjansk 334, Eist 56 Schiffe auf. Eine Belebung der Handelsverhältnisse dieses Meers und insbesondere Taganrogs erwartet man durch den längs der Asow'schen Bahn betriebenen Bergbau und durch die Eröffnung der kaukasischen Bahn.

3. Gouvernement Laurien, 61178 □Kilom. und 704997 Einw.

— Städte:

Ssimferopol (tatarisch Akmesch), Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation am Salghir inmitten der Halbinsel Krym, 1358 W. von Moskau, 17129 Einw., Sitz mehrerer Behörden, worunter ein Meßcomptoir, und öffentlicher Anstalten. Inmitten der Stadt großer Marktplatz, von Kaufläden umgeben, wo Angehörige der verschiedensten Völker des Ostens sich finden. Ssimferopol ist Stapelplatz der Krym'schen Waaren.

Unter den Städten des Gouvernements, die auf dem Festlande liegen, wurde Berdjansk, Seehafen am Asow'schen Meere, mit 12223 Einw. schon oben erwähnt.

Auf der Halbinsel Krym liegen noch:

Baktischisarai an der Tschoruska, südwestlich vom vorigen, 10528 Einw., Eisenbahnstation, von ganz morgenländischem Charakter, gewerbfleißig.

Ssewastopol, wichtiger Seehafen, Eisenbahndpunkt, 1431 W. von Moskau, 13259 Einw., vor der Erstürmung im Jahre 1855 ein wahrhaft gigantisches Festungswerk mit einem der schönsten europäischen Kriegshäfen; seit jenem Kriege sehr herabgekommen.

Theodosia, tatarisch Kefe, das alte einst hochberühmte Rassa, an der Ostküste der Krym, 1464 W. von Moskau, 8482 Einw., mit sicherem und geräumigem Hafen und Seehad. Große Magazine; bedeutende Karawanenzüge.

Karassubasar, landeinwärts vom vorigen 1400 W. von Moskau, 11669 Einw., vorthellhaft für den Handel gelegen und von einer gewerbfleißigen armenischen und jüdischen Bevölkerung bewohnt, fabrizirt Maroquin, Seife, Dichter zc.

Eupatoria, Kreisstadt an der Westküste der Krym, 8294 Einw., mit vielen Fabriken, aber unsicherer Rhede. An der Küste bedeutender Fischfang.

Kertsch-Jenitale, zwei zusammengehörige Nachbarstädte an der Straße von Kertsch, 1561 W. von Moskau, 22449 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit belebtem und für den Handel gut situirtem Hafen.

4. Gouvernement Cherson, 71148 □Kilom. und 1.596809 Einw.

— Städte:

Cherson, Gouvernementsstadt, Seehafen und Eisenbahndpunkt, 1257 W. von Moskau, 20 W. von der Mündung des Dniepr, 46320 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten; hat 2 Schiffswerfte, mehrere

Fabriken, worunter 9 Wollwäschereien. Die ungesunde Sumpflage und die schlechte Beschaffenheit des leichten Hafens ließen Cherson in neuerer Zeit gegenüber dem benachbarten Nikolajew zurückbleiben. Holz und Holzwaaren werden exportirt.

Nikolajew, neuere regelmäßig gebaute Stadt an der Mündung des Bug, 1286 W. von Moskau, 73681 Einw., Eisenbahnstation und Seehafen, Hauptstation der Flotte des schwarzen Meers, mit mehreren öffentlichen Anstalten, Arsenal u. und vielen Fabriken. Die Stadt ist, theilweise auf Kosten Chersons, in lebhaftem Aufschwunge begriffen.

Odessa, Eisenbahndepot und bedeutender Seeplatz Rußlands am schwarzen Meere, 1407 W. von Moskau, 139462 Einw., Sitz eines eigenen Stadtgouvernements, mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten. Die Stadt hat schöne breite Straßen und reich ausgestattete Verkaufsläden; der schönste Theil der Stadt liegt am Meere, zu welchem eine prächtige Treppe hinabführt. Die Bevölkerung ist sehr bunt zusammengewürfelt; neben den Russen sind Italiener, Griechen, Deutsche, Juden und verschiedene asiatische Völker stark vertreten; außerdem hört man hier fast alle Sprachen Europas durcheinander. Der Straßenverkehr ist außerordentlich lebhaft. Die Industrie hat eine Reihe von Fabriken in's Leben gerufen, für Tuch, Baumwoll- und Seidenstoffe, Seifen und Seilerwaaren; weit wichtiger aber ist der Handel. Odessa ist der bedeutendste Handelsplatz in der Nähe der Donaumündungen; auch die Mündungen mehrerer anderer großer Flüsse sind nicht entfernt; diese und die hier endenden Eisenbahnlinien haben Odessa zum Hauptmarkte für die Bodenprodukte des sarmatischen Tieflands nach Süden zu gemacht. Getreide, Flach, Bauholz, Talg u. dergl. sind die wichtigsten Ausfuhrgegenstände, unter ihnen wiederum der Weizen. Um ihn dreht sich das kolossalste Geschäft; die Weizenpekulation ist die eigentliche Seele dieser Stadt. Das mit der Bahn oder per Achse anlangende Getreide wird hier in großen Lagerhäusern aufgespeichert und geht dann auf dem Seewege nach England, Italien, Frankreich und der Schweiz. Außer dem Getreideexport befaßt sich der Handel von Odessa auch lebhaft mit dem Umtrieb der anlangenden Einfuhrgegenstände: Eisenwaaren, Ackergeräth und Maschinen, Gewebwaaren, Wäsche, Kleider und Schuhwaaren, Möbel, Glas, Porzellan, Kurz- und Galanteriewaaren, Kolonialwaaren, französische Weine, Thee u. Auch in Caviar, Bäckfleisch, Hausenblase u. findet lebhafter Umsatz statt. An Verkehrsmitteln sind vorhanden: Die Odessaer Eisenbahn, welche halbkreisförmig die Stadt umzieht und 5 Bahnhöfe errichtet hat (Bahnhof Kulitowo für Personen- und Silberverkehr, Bahnhof Odessa Towarnia für Frachten, Bahnhof Odessa quarantaine an der See für Transit und zollpflichtige Waaren, Bahnhof am Liman für Personen- und Salztransport, Bahnhof Tiraspol'skaja-Zastawa bei den Getreidemagazinen); sodann der Seehafen, welcher durch zwei Dämme in drei Theile getheilt ist und in den Quarantäne-, Handels- und Kriegshafen zerfällt. Die Häfen sind bei Südost- und Ostwinden unsicher; sehr tief gehende Schiffe müssen fern der Küste ankern. Große Verbesserungsbauten sind im Werk. Regelmäßige Dampferfahrten unterhalten nach den Häfen des schwarzen Meers, nach Konstantinopel u. s. f. die russische Dampfschiffahrtsgesellschaft, der österreichische Lloyd, die österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (nach Wien); Smith, Sundius u. Comp.



(Mittelmeer und London). An sonstigen Beförderungsmitteln des Handels sind zu erwähnen: Börse, Banken, 3 Bazare, ein bedeutender Jahrmarkt vom 14. Sept. bis 1. Oktober u. s. f.

5. Provinz Bessarabien, 36131 □Kilom. und 1.078932 Einw.  
— Städte:

Rischnew, Provinzialhauptstadt und Eisenbahnstation, nordwestlich von Odeffa, 1434 W. von Moskau, 102427 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit vielen Fabriken.

Ukerman, Kreisstadt am Uman des Dniestr, in angenehmer Lage, 1456 W. von Moskau, 39201 Einw.; mit vielen Fabriken; in der Umgebung Weinbau.

Bendery, Kreisstadt und Festung am Dniestr, 1411 W. von Moskau, 24625 Einw.

Chotin, Kreisstadt und Festung am Dniestr, 1262 W. von Moskau, 18148 Einw., mit einigen Fabriken.

#### V. West-Rußland,

enthaltend die Gouvernements:

1. Gouvernement Podolien, 42017 □Kilom. und 1.933188 Einw.  
— Städte:

Ramenez-Podolsk, Gouvernementsstadt an der Smotritschka, 1233 W. von Moskau, 22611 Einw., schön gelegen, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit vielen Fabriken.

Balta, Kreisstadt und Eisenbahnnotenpunkt an der Kodyma, 1253 W. von Moskau, 18842 Einw., worunter 6000 Juden. Die Stadt selbst liegt 7 Werst vom Bahnhof; hat frequente Jahrmärkte zu Pfingsten und zu Peter und Paul, wo gegen 25000 Stück Hornvieh und 20000 Stück Pferde zum Verkauf angetrieben werden. Viehhandel nach Oesterreich zc.; auch starker Umsatz in Getreide, Talg zc. Der Getreidehandel ist zunächst nach Odeffa gerichtet.

2. Gouvernement Wolhynien, 71838 □Kilom. und 1.704018 Einw. — Städte:

Schitomir, Gouvernementsstadt an der Ramenka, 975 W. von Moskau, 38781 Einw., Sitz mehrerer Behörden, commercieell nicht bedeutend.

Auch die übrigen Städte des Gouvernements sind nicht bedeutend, die wichtigsten die Eisenbahnstationen Kowel, Lutz und Rowno.

3. Gouvernement Minsk, 91357 □Kilom. und 1.182230 Einw.  
— Städte:

Minsk, Gouvernementsstadt am Smižlotsch, 702 W. von Moskau, 35563 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, fabriktätig, Knotenpunkt von 4 Bahnlilien.

Bobruisk, Festung an der Beresina, 659 W. von Moskau, 26872 Einwohner.

4. Gouvernement Grodno, 38759 □Kilom. und 1.008521 Einw.  
— Städte:

Grodno, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation am Njemen, 812 W. von Petersburg, 31060 Einw.

Bjelo stok (poln. Bjalystok), Kreisstadt an der Bjala und Knotenpunkt von 4 Bahnlilien, 890 W. von Petersburg, 17658 Einw.

Drest-Litowsk, Kreisstadt, starke Festung und wichtiger Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlilien am Bug, 1023 W. von Petersburg, 22132 Einw., industriell.

5. Gouvernement Rowno, 40640 □Kilom., 1.156041 Einw. — Städte:

Rowno, Gouvernementsstadt am Niemen und der Wilia, Eisenbahnstation, 694 W. von Petersburg, 33050 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten.

Grenzzollämter gegen Preußen sind Jurburg und Lauroggen.

6. Gouvernement Wilna, 42507 □Kilom. und 1.001909 Einw. — Städte:

Wilna, Gouvernementsstadt in malerischer Lage an der Wilia, 663 W. von Petersburg, 64217 Einw., Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten, hat einen bedeutenden Jahrmarkt vom 23. April bis 15. Mai; ist Knotenpunkt von 4 Bahnlilien.

7. Gouvernement Mohilew, 48045 □Kilom. und 947625 Einw. — Städte:

Mohilew, Gouvernementsstadt am Dniepr, 560 W. südwestlich von Moskau, 40431 Einw., Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten, mit ansehnlicher Fabrikthätigkeit, Station einer im Bau begriffenen Eisenbahn.

8. Gouvernement Witebsk, 45166 □Kilom. und 888727 Einw. — Städte:

Witebsk, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation an der Düna, 520 W. südwestlich von Moskau, 31182 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, sehr industriell.

Dünaburg, Kreisstadt, wichtige Festung und Knotenpunkt von 4 Bahnlilien an der Düna, 498 W. von Petersburg, 29462 Einw.

## VI. Die Ostseeprovinzen,

enthaltend die Gouvernements:

1. Gouvernement St. Petersburg, 44986 □Kilom. und 1.325471 Einw. — Städte:

St. Petersburg, Haupt- und Residenzstadt des russischen Reichs, 604 W. von Moskau, 667963 Einw.

St. Petersburg, bekanntlich von Peter dem Großen mit großen Opfern in der sumpfigen Niederung an der Newa erbaut, ist eine der großartigsten und eigenthümlichsten Städte der Welt. Sie hat einen Umfang von 4 Meilen und bildet ein unregelmäßiges Viereck, von der Newa in mehreren Armen durchflossen, so daß ein Theil der Stadt auf Inseln, der größte Theil aber auf dem südlichen Newa-Ufer liegt. Ueber die Newa-Arme führen 8 Schiffbrücken, über die fünf Kanäle, welche die Stadt durchziehen, 70 andere Brücken.

Die Straßen sind sämmtlich breit und regelmäßig, Raum im Ueberflusse, Alles lustig und licht; zahlreiche riesige Paläste vorhanden. Die Mehrzahl der Häuser ist von Holz, ebenso das Pflaster mancher Straßen. Die großartigste Straße ist der Newsky-Prospect. Auf der Wassiljewskoi-Insel finden sich Börse, Zollgebäude zc. und ein Newa-Kai; auf einer anderen Insel eine Festung. Die commercielle Hauptader der Stadt ist die klare tiefe Newa, von prachtvollen Kais eingefasst. Sie führt aus dem Inneren Rußlands die nothwendigen Produkte für die Niesenstadt herbei und empfängt an ihrer Mündung die Waaren, welche die Seeschiffe bringen. Leider ist der stolze Strom 6 Monate hindurch wegen des Eises für den Verkehr fast unbrauchbar, da zwischen hohen Eisschollen oft Schlitten kaum mehr passiren können. Westflurme treiben die Wasser des finnischen Meerbusens durch die Newa manchmal so heftig aufwärts, daß die Stadt gefährlichen Ueberschwemmungen ausgesetzt ist.

Die Bevölkerung Petersburgs gehört, namentlich im Handelsstande, den mannigfachsten Nationalitäten an; die Zahl der Deutschen allein wird auf 55000 berechnet. Der Verkehr in den Straßen ist zwar im Herzen der Stadt lebhaft, aber bei der großen Ausdehnung derselben doch geringer als in anderen Städten von gleicher Einwohnerzahl; die äußeren Stadttheile erscheinen geradezu öde.

Die Stadt ist Sitz der obersten Reichsbehörden, sehr zahlreicher wissenschaftlicher Institute, gemeinnütziger Gesellschaften, Hospitäler und anderer öffentlicher Anstalten, sowie Anstalten mit wirtschaftlichen Zwecken. Sie hat auch eine sehr bedeutende einheimische Industrie, theils Privat-, theils Staatsunternehmungen. Unter letzteren sind Spiegel-, Krytall- und Porzellanwaarenfabriken, Spielfarten-, Gobelinsfabriken zc. nennenswerth, unter den Privatunternehmungen die Baumwollspinnereien und Webereien. Auch bestehen Leder-, Seiden- und Leinwandfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau zc. Die flottirende Arbeiterbevölkerung ist sehr bedeutend; jährlich große Arbeiterwanderung im Frühjahr.

Der Handel von St. Petersburg erstreckt sich nicht allein über das ganze russische Reich, sondern auch weit nach Westen hin. Für den Handel nach dem Westen ist die Stadt der wichtigste Platz des Reichs. Sie exportirt hauptsächlich Flachs (für über 1½ Mill., meist nach Großbritannien und Frankreich), Hanf und Flachsheede nach Großbritannien, Chromerz ebendahin, Zauwerk nach Deutschland und Großbritannien, Pottasche nach Deutschland, Talg nach England und Deutschland, Oele und Fette nach England und Deutschland, Knochen, Wolle und Borsten nach Großbritannien, Leinwand nach Großbritannien und Holland, Getreide nach Scandinavien, Deutschland, Holland, Belgien und Großbritannien (nach letzterem Weizen), Mehl nach Schweden, Holz nach Großbritannien, Matten nach England, Deutschland und Holland u. s. f. eingeführt werden: Baumwolle, Baumöl, Salz, Indigo, Kaffee, Eisen, Wein u. s. f. Der Handel benützt im Sommer hauptsächlich die Wasserstraßen, im Winter die Schlittenbahn. Die Eisenbahnverbindungen der Stadt nach Finnland, Warschau, Moskau zc. siehe S. 599. Dampferverbindungen führen nach Helsingfors, Stockholm, Lübeck, Kopenhagen, Amsterdam, London u. s. f. — Die Zahl der in Kronstadt und St. Petersburg verkehrenden Schiffe belief

sich 1874 auf 2899, worunter 945 englische, 517 deutsche, 350 niederländische u. s. f. Viele Schiffe überwintern im Hafen.

Narwa, Kreisstadt, an der Narowa, Eisenbahnstation; 151 Werst südwestlich von Petersburg, 6482 Einw., auch Festung und Seehandelsplatz, mit Fabriken. Import: Baumwolle; Export: Flachs, Getreide, Holz, Fischerei.

2. Gouvernement Esthland, 19715 Qu.-Ril. und 323961 Einw.

— Städte:

Reval, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation an einer Bucht des finnischen Meerbusens, 347 W. von Petersburg, 31400 Einw., Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten. Der ehemals weit bedeutendere Handel der Stadt ist eine Zeit lang sehr zurückgegangen und litt unter der Concurrenz von Petersburg, Riga, Pernau und Libau. In neuester Zeit (Bericht von 1874) zeigt sich wieder ein Aufschwung, hauptsächlich veranlaßt durch die gegen Petersburg billigeren Expeditionskosten und die entstandene Eisenbahnverbindung. So wird Reval als Expeditionsplatz und Stapelplatz benutzt, da die Schifffahrt einige Monate länger dauert als in Petersburg, Riga, Pernau und Narwa. Hauptgegenstände der Einfuhr sind Baumwolle, Gespinnte und Gewebe, Maschinen und Metalle; ausgeführt werden hauptsächlich Getreide und Flachs. Direkte Dampferlinien gehen nach Hull, London, Havre, Rotterdam, Lübeck, Stettin.

Baltischport, kleiner, commercieell unbedeutender Seeplatz und Eisenbahndpunkt, 45 W. von Reval, treibt Fischerei und Fischhandel.

Zu Esthland gehören auch die Inseln Dagö, von Fischern zc. bewohnt, Odenholm, Worms und Nargö.

3. Gouvernement Livland, 46190 Qu.-Ril. und 1.000876 Einw.

— Städte:

Riga, Gouvernementsstadt, Eisenbahnstation und wichtiger Seeplatz am gleichnamigen Meerbusen und an der Düna, 568 W. von Petersburg, 99892 Einw., stark befestigt, die zweite Handelsstadt des Reichs. Riga ist Sitz vieler Behörden und öffentlicher Anstalten, einer Börse, mehrerer Banken u. s. f. Der eigentliche Hafen ist bei dem weiter abwärts gelegenen Dünamünde. Der jährliche Export zur See beträgt gegen 40 Mill. Rubel. Die wichtigsten seiner Artikel sind Flachs, Hanf, Leinsaat, Getreide, Holz; beim Import, welcher 30 Mill. Rubel (1874) beträgt, sind Hauptartikel Salz, Häringe, Kohle, Colonialwaaren, Holz. Import und Export sind seit langer Zeit trotz der starken Concurrenz der Eisenbahnen mit der Rigaischen Schifffahrt stark gestiegen. Direkte Dampferverbindung nach den Ostseehäfen. Schifffahrtsbewegung in den letzten Jahren über 3000 Schiffe jährlich, worunter circa 1000 Dampfer, meist englische, schwedische und dänische. Von der Gesamtzahl der Schiffe sind die meisten deutsche (gegen 900). Der wichtigste Concurrent Riga's ist Königsberg.

Dorpat, Kreis- und Universitätsstadt, 323 W. von Petersburg, 20540 Einw., mit bedeutender Tuchfabrication und 3 frequenten Jahrmärkten.

Pernau, Kreisstadt und Seeplatz an der Mündung des gleichnamigen Flusses in den Busen von Riga, 482 W. von Petersburg, 9568 Einw., in flacher Gegend. Der Import hatte 1874 einen Werth von 354799 Rubel, der Export von 7,9 Mill. Rubel. Schiffsverkehr 289 Fahrzeuge.

Zu Livland gehören auch mehrere Inseln: Desel, mit 2270 □Werst und gegen 35000 Einw., die sich mit Fischerei, Robbenfang, Schifffahrt und Handel u. s. f. beschäftigen; Mohn, nordöstlich vom vorigen, mit gegen 600 Einw.; Runö, ganz unbedeutend. Hauptort auf Desel ist Arensburg, Hafen- und Handelsstädtchen.

4. Gouvernement Kurland, 27286 □Rilom. und 619154 Einw.  
— Städte:

Mitau, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation südwestlich von Riga, an der Buller-Aa, 614 W. von Petersburg, 22185 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, gewerbthätig.

Libau, See- und Handelsstadt an der Ostsee, 790 W. von Petersburg, 10767 Einw., hat einen guten Hafen, welcher später zufriert und früher eisfrei wird, als die anderen Russischen Ostseehäfen, treibt bedeutenden Seehandel und exportirt namentlich Holz, Flach, Getreide, Felle. Import (viel aus Lübeck): Heringe, Früchte, Colonialwaaren, Getränke, Salz.

Windau, See- und Handelsstadt an der Mündung des gleichnamigen Flusses in die Ostsee, 803 W. von Petersburg, 4108 Einw.

Nordöstlich von da die nördliche Kurische Landspitze Domeknäs mit Leuchtfeuern und Speichern zur Aufbewahrung gestrandeter Güter.

### Das Großfürstenthum Finnland,

mit 6696 geogr. □Meilen und 1.857035 Einw., enthält die Gouvernements:

1. Wiborg, 648 □Meilen und 278754 Einw. — Darin:

Wiborg, Gouvernementsstadt an einer Bucht des finnischen Meerbusens, 120 W. von Petersburg, 13466 Einw., Eisenbahnstation, Sitz mehrerer Behörden, commercieell nicht wichtig.

2. Nyland, 213 □Meilen und 175558 Einw. — Darin:

Helsingfors, Hauptstadt von Finnland und Eisenbahndepot am finnischen Meerbusen, 396 W. von Petersburg, 32113 Einw., Sitz mehrerer Behörden, einer Universität u. s. f., mit einem Handels- und einem Kriegshafen, beschützt durch die  $\frac{3}{4}$  Meilen südlicher gelegene berühmte Festung Sveaborg.

3. Gouvernement Abo-Björneborg, 444 □Meilen und 310159 Einw. — Darin:

Abo (finnisch Turku), Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation am Aurajoki, 521 W. von Petersburg, 19793 Einw., treibt Schiffbau und namhaften Handel. Einfuhr: Gespinnte und Gewerbe, Metallwaaren; Ausfuhr: Getreide und Mehl, Eisen, Holz und Holzwaaren, Schiffe, Butter. Dampfverbindung mit St. Petersburg und dem Auslande.

Björneborg, Küstenstädtchen an der Mündung des Kumo in den Bothnischen Meerbusen, 549 W. von Petersburg, 6959 Einw., mit Fabriken und bedeutendem Handel. Hauptausfuhrartikel ist Bauholz nach England, Spanien, Frankreich zc.; auch Butter, Theer u. s. f.

4. Gouvernement Tavastehus, 399 □Meilen und 197140 Einw., mit dem Hauptort Tavastehus, Eisenbahnstation mit 3065 Einw., commercieell unwichtig.

5. Gouvernement St. Michel, 413 □Meilen und 160694 Einw. Der gleichnamige Hauptort an einer Bucht des Saima-Sees unbedeutend.

6. Gouvernement Kuopio, 809 □Meilen und 230692 Einw. — Der Hauptort Kuopio mit 5600 Einw., 439 W. von Petersburg.

7. Gouvernement Wasa, 752 □Meilen und 314992 Einw. — Darin: Nikolaistad, vormals Wasa, Gouvernementsstadt mit 4561 Einw., 709 W. von Petersburg. Ferner die Küstenplätze Christinesstad und Kaslö, letzteres auf einer Insel am Kaslöfund, mit tiefem und sehr sicherem Hafen.

8. Gouvernement Uleaborg, 3015 □Meilen und 189644 Einw. — Darin:

Uleaborg, Gouvernementsstadt, 7288 Einw., 732 W. von Petersburg, am Bothnischen Meerbusen, nächst Ubo der bedeutendste Handelsplatz in Finnland. Der Hafen ist verlandet.

Tornea, die nördlichste Stadt Finnlands auf einer Insel im gleichnamigen Flusse, 791 Einw., handelt mit Fischen, Theer, Rennhierleder zc.

### Das Königreich Polen

enthält die Gouvernements:

1. Warschau, 14562 □Kilom. und 925639 Einw. — Städte:

Warschau, polnisch Warszawa, Hauptstadt des Königreichs, am linken Weichselufer, Knotenpunkt dreier Eisenbahnlilien, 1050 W. von Petersburg, 297090 Einw. — Sie besteht aus einer Alt- und Neustadt und mehreren Vorstädten, unter welchen Praga eine besondere Stadt bildet, ist Sitz vieler Behörden und öffentlicher Anstalten und hat eine ansehnliche Industrie in plattirten Waaren, Teppichen, Tapeten, Tuch zc. Den Handel befördern die nicht ungünstige Lage an der Weichsel und den Eisenbahnen, mehrere Banken u. dgl. — Wollmarkt, 2 große Messen.

2. Gouvernement Kalisch, □11373 Kilom. und 669261 Einw. — Darin:

Kalisch (Kalisz), Gouvernementsstadt und Grenzplatz an der Proсна, 1281 W. von Petersburg, 16957 Einw., eine der ältesten Städte Polens, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, hat bedeutende Tuchfabrikation.

3. Gouvernement Radom, 12352 □Kilom. und 532466 Einw. — Darin:

Radom, Gouvernementsstadt und Eisenbahnstation an der Meczna, 1147 W. von Petersburg, 11339 Einw., Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, gewerbsleißig und handelsthatig.

4. Gouvernement Lublin, 16837 □Kilom. und 707098 Einw. — Darin:

Lublin (Ljublin), Gouvernementsstadt in fruchtbarer Gegend; 1170 W. von Petersburg, 26708 Einw., die schönste und bedeutendste Stadt Polens nach Warschau, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, gewerbsthatig, treibt starken Wein- und Getreidehandel. 3 Messen.



5. Gouvernment Plogk, 10877 □Kilom. und 471938 Einw. —  
Darin:

Plogk, Gouvernementsstadt am rechten Weichselufer, 1167 W. von Petersburg, 19189 Einw., in fruchtbarer Gegend, Sitz mehrerer Behörden und öffentlicher Anstalten, mit ansehnlichem Handel.

6. Gouvernment Sjuwalfi, 12550 □Kilom. und 524489 Einw.  
— Darin:

Sjuwalfi, Gouvernementsstadt an der Hancza, 911 W. von Petersburg, 165885 Einw., Sitz mehrerer Behörden u. s. f.

Augustow, 889 W. von Petersburg, 9453 Einw., mit mehreren Fabr.

7. Gouvernment Lomscha, 12086 □Kilom. und 489699 Einw.  
— Darin:

Lomscha, Gouvernementsstadt, 986 W. von Petersburg, 13335 Einw., herabgekommen.

8. Gouvernment Rjeliz, 10092 □Kilom. und 518730 Einw.  
— Darin:

Rjelze, Gouvernementsstadt mit 7838 Einw., 1218 W. von Petersburg; in der Umgebung Bergbau.

9. Piotrkow (deutsch Petrifau), 12249 □Kilom. und 682495 Einw.  
— Darin:

Piotrkow, Gouvernementsstadt mit 16949 Einw., 1185 W. von Petersburg, an der Stradra, durch Kriege sehr herabgekommen, Sitz mehrerer Behörden u. s. f. Eisenbahnstation.

Lodz, 1157 W. von Petersburg, 39078 Einw., sehr gewerbthätig, mit großen Leinwebereien, das „Polnische Manchester“. Endpunkt einer Eisenbahn.

10. Gouvernment Sjedlez, 14334 □Kilom. und 504606 Einw.  
— Darin:

Sjedlez, Gouvernementsstadt mit 10013 Einw., 1028 W. von Petersburg; Eisenbahnstation.

Anmerkung. Neben manchen anderen Werken wurden für die vorstehende Behandlung der volkwirtschaftlichen Verhältnisse des Europäischen Rußland besonders eingehend benützt: v. Thielemann: Der Handel Rußlands 2c. (Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft 1878); — Schwanebach: Statistische Skizze des Russischen Reiches; — Kolb: Statistik; — Lipp: Der Handel nach dem Osten; — J. Poffart: Das Russische Reich (in Wappaus Handbuch der Geographie und Statistik); — die Registrande der Geogr. Statistischen Abtheilung des Gr. Generalstabs, Berl. 1876; das Preussische Handelsarchiv, neueste Jahrgänge.

## Schweden.

Lage, Grenzen, Größe und Eintheilung.

Zwischen 55° 20' und 69° 4' nördl. Breite und 28° 49' und 41° 49' östl. Länge gelegen, gehört Schweden zu den nördlichsten Staaten Europa's

und wird in all' seinen wirthschaftlichen Verhältnissen von dieser nördlichen Lage wesentlich beeinflusst. Den südlichen und östlichen Theil der scandinavischen Halbinsel einnehmend, nach Osten zu abgedacht, schaut das Land mit seinen wirthschaftlichen Beziehungen nach der Ostsee, welche es mit dem übrigen Europa fast allein in Zusammenhang bringt, während die Landverbindungen von verschwindender Bedeutung sind. Die Grenzverhältnisse sind einfach; im Nordwesten und Westen bildet das stammverwandte und in politischer Hinsicht eng verbundene Norwegen den einzigen Nachbar; im Süden die Ostsee, im Osten ebenfalls, im Nordosten Rußland.

Vom commerciellen Gesichtspunkte aus ist die Lage des Landes keine günstige. Denn obgleich es mit seinen ausgedehnten Küsten auf das Meer angewiesen ist, so ist doch die Ostsee nur ein von den großen Strömungen des Welt Handels recht abseits gelegenes Binnenmeer, aus welchem nur eine langwierige und gefährliche Verbindung nach dem atlantischen Ocean führt, und überdies ist der nächste große Nachbar Schwedens jenseits der Ostsee, Rußland, einer der wirthschaftlich noch am wenigsten entwickelten Staaten Europa's. Schweden zählt zu denjenigen europäischen Völkern, welche hauptsächlich Rohprodukte nach dem Süden und Westen bringen, Industrieprodukte und Rohstoffe des Südens dafür importiren. Die wirthschaftliche Entwicklung des Landes steigert sich im Allgemeinen sehr bedeutend, je weiter man von Norden nach Süden geht.

Der Flächeninhalt des ganzen Landes beträgt 8079 geogr. □Meilen oder 444814 □Kilometer und zerfällt dasselbe in 3 Haupttheile: das eigentliche Schweden, Gothland und Norrland, welche wieder in eine Reihe von Kreisen (Kreis = Län) zerfallen.

### Bevölkerung.

Schweden ist eines der am dünnsten bevölkerten Länder Europa's; denn trotz des bedeutenden Flächeninhalts betrug die Volksmenge Ende 1874 nur 4.341559 Seelen. Diese Bevölkerung hatte in den letzten Jahren einen durchschnittlichen Zuwachs von über 1% jährlich erfahren. Sie besteht größtentheils aus Schweden, enthält aber auch gegen 16000 Finnen und gegen 6600 Lappländer. Letztere sind heute noch ein nomadisches Volk und waren jedenfalls ehemals die einzigen Besitzer des Landes. Mit der wachsenden Civilisation wurden sie in die entferntesten Landestheile zurückgedrängt und gehen sichtlich dem Untergang entgegen. Seit dem Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts hat sich die Gesamtbevölkerung, welche im Jahre 1750 erst 1.763338 betrug, um 80% vermehrt. Die ländliche Bevölkerung ist entschieden vorwiegend; denn im Jahre 1874 wohnten nur 590190 Menschen in den Städten, alle übrigen auf dem Lande. Das weibliche Geschlecht ist der Zahl nach in Schweden stets überwiegend gewesen. Die Auswanderung ist ziemlich stark, so daß in einzelnen Jahren schon eine Verringerung der Bevölkerung stattgefunden hat. Die Zahl der Einwanderer nach Schweden ist sehr gering, meist sind dieselben Landwirthe aus Dänemark oder Handwerker aus Deutschland. Die Religion ist fast durchgängig die Lutherische, Anhänger anderer Confectionen nur gering an der Zahl. In ihrer äußeren Erscheinung trägt die Bevölkerung Schwedens die entschiedenen Kennzeichen

germanischer Abstammung und gehört unstreitbar zu den tüchtigsten europäischen Völkern. Gutmüthigkeit, Ernst mit gemessener Fröhlichkeit, Arbeitsamkeit, Mäßigkeit, Gafffreiheit, Freiheitsliebe und Patriotismus, Muth und Tapferkeit werden als hervorragende Eigenschaften gerühmt. Unter der ländlichen Bevölkerung herrscht eine rühmenswürdige Einfachheit der Sitten und Anhänglichkeit an alte Bräuche. Allerdings ist wie der Landescharakter, so auch der Volkscharakter in den verschiedenen Landestheilen nicht gleich. In den entfernteren Gegenden findet man noch die größte Naivetät und Einfachheit. Die Lebensweise der Bevölkerung ist in den besser gelegenen Provinzen eine behagliche und menschenwürdige, selbst auf dem Lande bei den Bauern; während in den nördlichen ärmeren Gegenden namentlich die Nahrung oft eine dürftige ist. Die Bevölkerung hat natürliche Anlagen zu den verschiedensten Arbeiten und ist sehr begabt, was namentlich an der großen Zahl von Gelehrten und Künstlern, welche sich in den verschiedensten Fächern ausgezeichnet haben, zu erkennen ist. Die Einsamkeit der Ansiedelung, der Kampf mit dem nördlichen Klima und den Gefahren der See hat diesem Volk die Sinne geschärft und die Glieder gestählt und ihm neben Besonnenheit und Beharrlichkeit ein gewisses zögerndes und zurückhaltendes Wesen verliehen, ohne daß ihm deshalb rasche Entschlossenheit fehlt, wenn sie nöthig ist.

Die Finnen, welche sich unter der schwedischen Bevölkerung befinden, sitzen im mittleren und nördlichen Theile des Landes, haben sich vielfach mit den Schweden vermischt und keine besonderen nationalen Eigenthümlichkeiten mehr.

Die Lappländer treiben noch in den nördlichsten Landestheilen ihre Rennthier-Heerden auf die Weiden.

Charakteristisch für die Ansiedlungsverhältnisse der schwedischen Bevölkerung ist die geringe Zahl der Städte und Städter. Die Städte liegen meistens in den südlichen Landschaften und nehmen gegen Norden zu stark ab. Sie liegen gewöhnlich an den zugänglichsten Küstenpunkten; an anderen Küstenpunkten sind bloß kleine Landungsplätze, aus wenigen Häusern bestehend, und Fischerwohnungen. In den nördlichsten Landstrichen sind die Ansiedelungen sehr spärlich und zerstreut.

#### Horizontale Gliederung, Küsten.

Die Grenze des Landes gegen Norwegen läuft in der Hauptsache von Nordost nach Südsüdwest, zuerst auf dem Rücken des Riden-Grates, wendet sich dann südlich und erreicht das Meer beim Stageraad. Von hier zieht die schwedische Küste südsüdwestlich mit tiefen aber schmalen Buchten gegen Gøtheborg, wo sie durch den Gøtha-Eis durchbrochen wird. Noch weiter gegen Südwesten zeigt sie etwas geringere Gliederung an den Ufern des Kattegat, bis sie zwischen dem 56. und 57.° die weite Laxholm-Bucht bildet. Südlich von dieser springen zwei Hügelketten gegen das Kattegat vor und bilden eine andere Bucht, Skelder Viken genannt. Zwischen dieser und dem Eingange in den Sund springt das Cap Cullen vor. Das Kattegat ist wegen seiner Stürme für die Schifffahrt gefährlich; es hat an der schwedischen Küste viele versteckte und offene Klippen, in der Mitte und an der dänischen Küste große Sandbänke. Auf dem Granitfelsen von Cap Cullen ein Leuchthurm. Die Inseln Fünen und Seeland vermitteln hier den Ueber-

gang nach Deutschland; zwischen Seeland und Schweden erstreckt sich der Sund, welcher an der schmalsten Stelle bei Helsingborg kaum 12000' breit ist. Den südwestlichsten Endpunkt der Küste, am südlichen Ausgange des Sundes, bildet das Cap Falsterbo. Von da an streckt sich die Küste 12 Meilen nach Osten und sodann in großem Bogen nach Nordosten, 14 Meilen bis zur Bucht von Karlskrona. Von da dehnt sie sich wieder 10 Meilen nach Osten bis Torrum Udde; diese Strecke ist wieder reich an Klippen und Felsen, welche von hier gegen Nordosten zunehmen. Zwischen der östlich vorliegenden, lang gestreckten Insel Oeland und dem Festlande erstreckt sich der Kalmar-Sund mit sicherem Fahrwasser. Acht Meilen weiter ostwärts im Meere liegt die größte Insel Gottiland. Vom Kalmar-Sund gegen Norden ist die Küste felsig, mit zahllosen Klippen und Buchten bis zu der größeren Bucht von Braviken; dann wendet sie sich nordöstlich bis zu dem Inselgewirr, das Stockholm vorliegt und bildet eine Anschwellung, die dem finnischen Busen entspricht. Die Küste von Finnland streckt dieser Anschwellung ein ganzes Labyrinth von Klippen und zuletzt die großen Alands-Inseln entgegen. Nördlich von da beginnt der Bottnische Meerbusen, welcher sich tief zwischen die schwedische und finnische Felsenplatte hinein erstreckt. Das schwedische Ufer desselben zieht sich von der genannten Anschwellung zuerst mit nur geringer Skären-Bildung 17 Meilen nach Norden, von mehreren Flüssen durchbrochen, dann wieder mit stärkerem Klippensaume 40 Meilen nach Nordosten bis Tornea; hier ist der nördlichste Punkt die schwedische Küste und es zieht sich von da die Landgrenze gegen Finnland nordwärts bis in die Nähe des Bals-Fiords. Die ganze Ostküste Schwedens von Kalmar bis Tornea hebt sich im Laufe der Jahre langsam aus dem Meere empor, so daß sich manche Orte von der Küste entfernen. Die eigenthümliche Bildung von Skären (Klippen und Riffe, welche der Felsküste vorgelagert sind) ist zwar am Ufersaume Schwedens nicht in dem Grade zu finden, wie in Norwegen, aber doch auch vorhanden. Vollständig verschwinden die Skären bloß an den südlichsten Küsten.

#### Verticale Bodengliederung.

Schweden nimmt den östlichen Theil des scandinavischen Berglandes ein, welches sich in sanfter terrassenförmiger Steigung von Osten her erhebt, in der Nähe des atlantischen Oceans und des Eismeres seine bedeutendste Erhebung erreicht und dann schroff gegen Nordwesten zu abfällt. Dieser Abfall gehört Norwegen an. Von einem eigentlichen Gebirgskamme ist auf der scandinavischen Halbinsel wenig zu bemerken; die charakteristische Form des Landes ist vielmehr die einer wenig geneigten Felsplatte, die selbst in ihrem höchsten Theile die Plateauforn zeigt, dort aber noch einzelne Bergmassen aufgesetzt erhielt und von tiefen Rissen und Furchen durchschnitten ist. Die nordwestliche Erhebung des scandinavischen Felsplateau's führt auf lange Strecken den Namen Rjölen, worunter jedoch kein eigentliches Gebirge verstanden werden kann. Sie zeichnet sich nicht durch besondere Höhe aus; denn ihr bedeutendster Gipfel, der Sulitelma, an der Grenze von Schweden und Norwegen, erreicht kaum 6000 Fuß; wegen der nördlichen Lage aber zeigt das scandinavische Hochland doch eine bedeutende Schneebedeckung.

Im mittleren und südlichen Schweden wird die Abdachung des Gebirges immer breiter und sanfter und bildet ein ausgedehntes wasserreiches Terrassenland, in welchem durch flache Landrücken mehrere große, von Seen ausgefüllte Thalebeneen gebildet werden. So namentlich die Thalebeneen um den Mälär- und Hjelmars-See, um den Wener- und Wettersee. Die erstgenannten drei Seen nebst den sie verbindenden Wasserstraßen bilden eine große Eintiefung, welche das südliche von dem mittleren Schweden scheidet. In ersterem erhebt sich noch, südlich von jener Eintiefung, das Bergplateau von Smaland, sowie einzelne Felsberge und Sandrücken. Der südlichste Theil des Landes, die Landschaft Schonen, ist ganz flach.

### Bewässerung.

Die Bewässerung des Landes ist eine sehr reichliche; rasch eilende Bäche (im Schwedischen Å genannt), Flüsse, welche von Fels zu Fels in oft großartigen Wasserfällen hinabstürzen (der Fluß heißt Elf, Mehrzahl Elfvar; die Wasserfälle heißen Fors), endlich klare blaue Seen tragen zur landwirthschaftlichen Schönheit, wie zur Fruchtbarkeit bei. Ueberhaupt ist die Feuchtigkeit des Landes groß, da der Seewind die feuchten Wolken an die Westküste Norwegens und auf das Gebirge treibt, wo dann ein starker Niederschlag stattfindet. Dieser bildet in allen Vertiefungen Seen, welche ihre Gewässer nach verschiedenen Richtungen hin versenden. Die schwedischen Flüsse sind meistens Ketten von zusammenhängenden Seen, welche mit einander durch Wasserfälle und kurze Ströme verbunden sind. Die wichtigsten Wassersysteme Schwedens sind folgende:

I. In die Ostsee ergießen sich:

1. Die Tornea-Elf, die Grenze gegen Finnland bildend, mit zahlreichen Wasserfällen und durch Bifurcation in Verbindung mit mehreren anderen Flüssen: 2. Galiz-, 3. Kanea- und 4. Lulea-Elf; letzterer mit mehreren Landseen.

5. Pitea-Elf, ebenfalls mit mehreren Landseen.

6. Skelleftea-Elf mit 4 Landseen und mehreren Wasserfällen.

7. Umea-Elf, gleichfalls durch zahlreiche Seen genährt.

8. Angermanna-Elf, der bedeutendste und schönste Fluß des Landes, durch ein herrliches Thal strömend, wird 14 Meilen oberhalb seiner Mündung schiffbar und trägt noch 4 Meilen von der Mündung die größten Schiffe. Vor der Mündung liegen die Inseln Hemsö und Hermö.

9. Indals-Elf, der Abfluß des großen Stor-Sees.

10. Sjusna-Elf, ebenfalls landschaftlich sehr schön.

11. Dal-Elf, aus zwei Flüssen: Westerdal und Oesterdal bestehend, mit großem Wasserfall vor der Mündung.

12. Das System der Seen Mälär und Hjelmars. Der Mälärsee ist der schönste der schwedischen Seen; nur wenig höher als die Ostsee gelegen, ergießt er sich in dieselbe durch den Norr-Ström bei Stockholm. Er ist 33 □Meilen groß, enthält aber gegen 1300 Inseln, welche zusammen über 11 □Meilen einnehmen. Dieser See nimmt zahlreiche Flüsse auf, unter Anderem den Abfluß des höher gelegenen fischreichen Hjelmars-Sees, 8,8 □Meilen groß.

13. Nyköpings-Å, der Abfluß mehrerer bedeutender Landseen. (Å heißt im Schwedischen ein kleiner Fluß.)

14. Motala ist der Abfluß des großen Wettersee, 14 Meilen lang und von mehreren schönen Seen durchbrochen. Sie bildet in der Stadt Norköping, nahe bei ihrer Mündung, schöne Wasserfälle, welche von zahlreichen Fabriken benützt werden. Der Wettersee, welchem sie entströmt, ist 18 Meilen lang, über 3 Meilen breit und  $33\frac{1}{2}$  □Meilen groß, von romantischen Ufern umgeben und oft heftig bewegt.

II. In das Rattogat und Stagerat ergießen sich:

1. Die Götha-Elf. Sie ist der Abfluß des Wenersees, 10 Meilen lang, mit den berühmten Trollhätta-Wasserfällen. Der Wenersee, dem sie entströmt, ist 94 □Meilen groß und besteht aus zwei Haupttheilen, welche getrennt sind durch zwei Halbinseln und mehrere dazwischenliegende Inseln. Der nördliche Theil des Sees ist der eigentliche Wenersee und größer. Der südliche Theil heißt Dalbossee. Der Wenersee nimmt über 30 Flüsse auf, der größte heißt Clara-Elf, aus Norwegen kommend; auch die Nors-Elf, die von Dampfschiffen befahren wird und die kanalisirte By-Elf, als Abfluß einer Reihe von Seen sind zu nennen.

Diese natürlichen Wasserläufe sind noch vermehrt und verbessert durch Kanalbauten. Am wichtigsten unter diesen ist der in den Jahren 1810—32 gebaute Götha-Kanal, der in zwei durch den Wettersee verbundene Theile zerfällt. Der östliche Theil beginnt an der Ostsee, heißt Slätbaken und ist 12,6 Meilen lang, wovon 6,7 Meilen wirklicher Kanal, das Uebrige Landseen. Er steigt in zahlreichen Schleusen durch die Seen Asplangen, Kogen, Boren in den Wettersee hinauf. Die westliche Abtheilung beginnt im Westen des Wettersees bei der Festung Karlsborg, ist 8,8 Meilen lang, wovon 5 Meilen wirklicher Kanal, und führt durch den Bottensee in den Wilensee hinauf und von hier wieder hinab durch 20 Schleusen in den Wenersee. Die ganze Linie des Götha-Kanals beträgt 25,7 Meilen, wovon 11,7 Meilen wirklicher Kanal. Dieser ist am Boden 48', am Wasserspiegel 90' breit und überall 10' tief. Mit dem Götha-Kanal hängen zusammen der Karlsgraben bei Wenersborg,  $\frac{1}{2}$  Meile lang, zur Umschiffung eines Wasserfalls der Götha-Elf dienend; ferner der neben den Trollhätta-Fällen durch Granitfelsen gesprengte Trollhätta-Kanal,  $\frac{1}{4}$  Meile lang. Sodann der Kanal bei Åkerström und der Kanal bei Ström, sämmtlich an der Götha-Elf. Durch diese Kanäle nebst den genannten Seen und der Götha-Elf wird durch die fruchtbarsten und reichsten Theile des Landes ein 52 Meilen langer und bequemer Wasserweg zwischen dem Stagerat und der Ostsee hergestellt, auf welchem ein ungemein lebhafter Verkehr von Flußschiffen, Kanalbooten und Dampfern sich bewegt.

Die gesammten Kanäle und die regulirten Stromläufe haben jetzt eine Gesammtlänge von fast 70 schwedischen Meilen.

Außer dem Götha-Kanal ist noch zu nennen der Hjelmare-Kanal, zwischen dem Flüssen Arboga und dem Hjelmare-See, verbindet den letzteren mit dem Mälarsee, ist 1,8 Meilen lang, im Grunde 24' breit und 7' tief. Der Södertelje, zwischen dem Mälarsee und der Ostsee,  $\frac{1}{4}$  Meile lang, dient zur Abkürzung des Weges zwischen Stockholm und seinen südlichen



Nachbarorten. Der Rinda-Kanal, zwischen Rogen, Renten, Renjunten und Njunten. Der Dalslands-Kanal, zwischen dem Wenersee und dem See von Stora-See, eines der neuesten Werke, für die Landwirtschaft Dalslands sehr werthvoll. Der Strömsholms-Kanal, zwischen dem Mälarsee und dem Varkensee.

Wie lebhaft der Verkehr auf den schwedischen Binnengewässern ist, ergibt sich daraus, daß sie im Jahre 1865 erst von 18000, im Jahre 1872 dagegen schon von 71072 Fahrzeugen befahren wurden. Im letzten Jahre ergaben die Kanalzölle 974776 Kronen. Die stärkste Frequenz haben der Trollhätta- und der Götha-Kanal.

Die Wasserkräfte des Landes sind enorm und könnten in viel höherem Grade der Industrie nutzbar gemacht werden. Man berechnet die wichtigsten dieser Wasserkräfte, wie folgt. Es ergibt:

		unterhalb des Fuß		Kubfuß in der Sekunde	Pferdekraft
die Dalef . .	Siljansee	512	gibt	12000	= 652000
der Notalaftrom	Wettersee	269	"	8000	= 208000
die Indalself .	Storsee	940	"	8000	= 752000
" Ljusneelf .	Ljusnansee	880	"	5000	= 415000
" Njurundaelf.	Narneese	1340	"	5000	= 415000
" Angermanelf	Fjällsee	600	"	8000	= 480000
" Stellefteelf	Hornavansee	500	"	8000	= 400000
" Bindelelf .	Stora Bindel	1094	"	5000	= 545000
" Luleelf . .	Lule Wasser	1000	"	8000	= 800000
" Torneelf . .	Torne "	1400	"	8000	= 1.120000
" Kalixelf . .	Kalix "	1000	"	5000	= 500000
				Summa	6.582000

Davon ist die Hälfte für die eigene Triebkraft des Wassers in Abzug zu bringen, wonach nur  $\frac{1}{2}$  als für die Arbeit mit Maschinen und Anlagen als benutzbar anzusehen sein dürfte; allein über  $1\frac{1}{2}$  Mill. Pferdekkräfte bleiben dennoch übrig, ohne alle Nebenflüsse und kleinen Gewässer zu rechnen. — Nimmt man nun nur 100 Kr. für die Pferdekraft in einem Jahre, so repräsentirt die unbenutzte oder fast unbenutzte Arbeit der Wasserkraft in Schwedens großen Elfen 150 Mill. per Jahr. — Englands ganze Eisenindustrie umfaßt nur 250000 Pferdekkräfte.

#### Klima und Vegetation.

Das Klima Schwedens ist zwar im Allgemeinen kalt und rauh, aber nicht allein gesund, sondern auch besser als sonst in anderen Ländern unter gleichen Breiten. Dieses verhältnismäßig milde Klima bewirkt einen reichen Pflanzenwuchs, welcher die schwedischen Landschaften in der Zeit des Hochsommers sehr schön werden läßt.

Die große nord-südliche Ausdehnung des Landes bewirkt bedeutende klimatische Unterschiede. Im Mälarsee bei Stockholm geht das Eis durchschnittlich am 24. April auf; die Laubbäume schlagen am 20. Mai aus. Der Niederschlag beträgt im Durchschnitt der letzten Jahre 12 Zoll. Der längste Tag währt in Stockholm  $18\frac{1}{2}$  Stunden, der kürzeste 5 Stunden 54 Min. Der Baumwuchs endet 2900 Fuß unter der Schneegrenze; diese reicht in Schweden in den nördlichsten Theilen 3300', in den südlicheren

5500' herab. 1000 Fuß unter der Schneegrenze wachsen noch Moosarten, welche zur Nahrung der Hausthiere dienen und bis dorthin ziehen auch die nomadischen Lappländer mit ihren Rennthieren. Roggen gedeiht in Schweden bis zum 66. Grad. Bei Stockholm und Upsala wachsen Kürbisse; Buchen dagegen erst südlicher. Das mildeste Klima hat die Insel Gothland. Die lästige Jahreszeit in Schweden ist nicht der Winter, der vielmehr die zahlreichen Gewässer überbrückt und durch die Schneebahn den Verkehr erleichtert, sondern der lange und trübe Herbst und der unbeständige Frühling mit seiner außerordentlich wechselnden Temperatur. Die Fruchtbarkeit ist im Ganzen gering, weil das Land nur an wenigen Stellen tiefe fette Erde trägt. Der größte Theil des Landes ist bewaldet und mit Felsblöcken übersät. Ein großer Theil des Bodens besteht auch aus Torfmooren.

#### A d e r b a u.

Der Ackerbau, welcher sich zur Zeit des Mittelalters wahrscheinlich in einem sehr blühenden Zustande befand, späterhin aber zurückging, so daß Schweden von 1650—1819 Getreide einführen mußte, hat sich seit 1819 ganz bedeutend gehoben, so daß von 1858 an schon eine Ausfuhr von Getreide beginnen konnte. Diese steigerte sich seither von Jahr zu Jahr. Veranlaßt wurde dieser Erfolg hauptsächlich durch die großen Opfer, die man der Verbesserung des Bodens brachte und die denselben mit einer Schuldenlast von über 200 Mill. belasteten, während der ganze Grundwerth 1872 auf 1674 Mill. Kronen geschätzt wurde. Das ganze Areal Schwedens, die Inseln mitgerechnet, betrug 1871 82 Mill. Tunnland; davon sind mit Getreide angebaut 5 Mill., Gärten 54383; natürliche Wiesen 4 Mill., Wälder 35 Mill. Tunnland.

Der Betrieb der Landwirtschaft ist ein sehr rationeller, wozu eine landwirthschaftliche Akademie zu Stockholm und viele landwirthschaftliche Schulen beitragen. Begreiflicher Weise ist der landwirthschaftliche Betrieb im Süden des Landes, in Gothland, am ausgedehntesten, hier auch die Ausfuhr am stärksten; aber auch im eigentlichen Schweden sind nur wenige Landstriche, welche nicht den eigenen Bedarf erzeugen (Stora Kopparbergs-Län und Wermelands-Län), und selbst in Norrland wird dem Boden das Mögliche abgerungen.

Angaben aus dem vergangenen Jahrzehnt schätzen den Werth der jährlichen Produktion an Bodenfrüchten auf 225 Mill. schwed. Reichsthaler. Es wird jedoch immer mehr fruchtbares Land durch Entsumpfung u. gewonnen. Nach einem vierzigjährigen Durchschnitte ist die Ernte in jedem 2. Jahre mittelmäßig, in jedem 4. Jahre gut, in jedem 5. Jahre weniger als mittelmäßig, in jedem 19. Mißwachs und in jedem 21. schwach. Mißwachs kommt am häufigsten in Westerbotten, Norbotten und Semtland, gute Jahre in Malmsöhus, Christianstad und Gottland vor.

Unter den Getreidearten ist der Roggen für die eigene Consumtion des Landes, der Hafer für die Ausfuhr am wichtigsten (s. unten). Auch Gerste und Weizen werden gebaut; die Flachs-ernte deckt den Bedarf nicht, daher Einfuhr aus Rußland, desgleichen beim Hanf. Anbau des Tabaks ist steigend; Hopfen, Kummel, Senf, Raps, Kunkelrüben reichen nicht aus. Gartenbau und Obstzucht erfreuen sich eifriger Pflege; Küchen- und

Gemüsegärten aber können nur in den südlichen Theilen des Landes im Freien angebaut werden. In Stockholm existiren sogar Maulbeerbäume und wird ein kleines Quantum schwedischer Seide erzeugt.

Im Jahre 1874 wurde der Bodenertrag nach einer neuen Mode erhoben, so daß diese Daten verlässlicher sein dürften, als diejenigen, welche aus früherer Zeit stammen und stets um 10 bis 20 % erhöht werden mußten, um sie der Wahrheit zu nähern. Uebrigens war die Ernte des Jahres 1874 ungünstig, so daß die offiziellen Angaben nicht den Werth der Mittelern ausdrücken.

Die Ernte von Cerealien im Jahre 1874 ist folgende:

Weizen . . . .	1.212600	Hektol.
Roggen . . . .	7.014300	"
Gerste . . . .	4.394700	"
Hafer . . . .	10.964800	"
Mengtorn . . .	1.523900	"
	<hr/>	
	25.110800	Hektol.

Was den Getreidehandel betrifft, so exportirt Schweden namhafte Mengen von Hafer (namentlich nach England) und auch Gerste (nach England, Holland und Norwegen); es importirt dagegen regelmäßig Roggen, Weizen und Mehl (von Rußland und Dänemark).

Getreide- und Mehlhandel Schwedens im Jahre 1874:

Einfuhr:		Ausfuhr:	
Weizen . . . .	22000 Hektol.	Weizen . . . .	59000 Hektol.
Roggen . . . .	1.668000 "	Roggen . . . .	4900 "
Gerste und Malz .	185300 "	Gerste und Malz .	408000 "
Hafer . . . .	—	Hafer . . . .	4.500000 "
Mehl . . . .	72.462500 Kilogr.	Mehl . . . .	3.740000 Kilogr.

Alles im Außenhandel umgesetzte Getreide und Mehl wird bewerthet:

Die Einfuhr des Jahres 1873 auf . .	21.078000 M.
" Ausfuhr " " 1873 " . .	39.103000 M.

### Vieh zucht.

Dieselbe ist für Schweden sehr wichtig. Ältere Berechnungen gaben den Gesamtwert des Viehstandes zu 260 Mill. Reichsthaler an. Dabei ist merkwürdig, daß die Vermehrung des Viehstandes hinter der Vermehrung der Bevölkerung zurückbleibt, trotz mancher lobenswerthen Bemühungen. Die Anzahl der Hausthiere betrug 1871 und 1872: Pferde 438090 und 446309; Ochsen 271381 und 280599; Stiere 41758 und 44487; Kühe 1.265387 und 1.297950; junges Rindvieh 447804 und 480293; Schafe 1.636201 und 1.659644; Ziegen 124673 und 118438; Schweine 382811 und 401203. Im Jahre 1872 wurden an lebenden Hausthieren für 6.897000 und 1873 für 9.787169 Kronen ausgeführt.

Die Zahl der Renthiere ist im Jahre 1871 ungefähr 150000 gewesen. Die drei Landesgestütze unterhalten gewöhnlich gegen 500 Pferde. Zur Veredelung der Rindviehrace sind vom Staate 14 Schweizerereien eingerichtet worden. Außerdem reisen zwei vom Staate besoldete wandernde Lehrer ununterbrochen im Lande umher und unterrichten die Landleute in der rationellen Viehzucht.

Aber dieser Zweig der Industrie hält nicht gleich Schritt mit dem Ackerbau; die Einfuhr übersteigt noch immer die Ausfuhr. Den Grund dieser Erscheinung sucht man in dem geringen Ertrag der schwedischen Hausthiere, deren Beschaffenheit trotz der gemachten Fortschritte qualitativ sehr gering ist. Verwahrlosung und schlechte Fütterung tragen viel dazu bei.

### Waldwirthschaft.

Schon der Blick auf die schwedische Landschaft zeigt fast ununterbrochene Waldungen, aus welchen nur hie und da klare Gewässer oder kleine Stücke Kulturland hervorschauen. Die Wälder Schwedens bedecken einen Raum von 40 Mill. Lunnland (1622 □ Meilen oder 20 Mill. Hektaren). Hievon sind etwa 2 1/2 Mill. Lunnland Staatswaldungen. Nach vieljähriger unwirthschaftlicher Abholzung der Wälder schenkt man denselben seit neuerer Zeit mehr Aufmerksamkeit. Aber trotzdem ist die Bewirthschaftung noch nicht geregelt genug. Der einheimische Holzverbrauch beträgt für die Heizung etwa 890 Mill. Cubitfuß. Die Industrie verarbeitet 110 Mill. und etwa 150 Mill. kommen zum Export. So stellte sich die Holzausfuhr des Jahres 1874 auf 18 Mill. Cubitfuß Balken, 1873: 88 Mill. Zwölfter Bretter und 384000 Cubitfuß Schwellen; an Mastbäumen werden jährlich über 6 Mill. Cubitfuß ausgeführt; Grubenhölzer im Jahre 1873 über 13 Mill.; eigenes und buchenes Schiffsbauholz im Jahre 1873 über 24 Mill. Stück. Im Jahre 1870 gab es gegen 3000 Sägemühlen und der Werth der gesammten Holzausfuhr betrug im Jahre 1871 51 Mill., 1872 80 Mill. und 1873 96 Mill. Kronen. Bei dieser kolossalen Holzausfuhr, wie bei der Wichtigkeit des Holzes als Brenn- und Baumaterial für das Inland gehört die Waldkultur zu den wichtigsten Zweigen der schwedischen Volkswirthschaft. In den inneren Theilen des Landes haben die Wälder erst seit neuerer Zeit mit der Verbesserung der Verkehrswege Werth erhalten. Man hört jetzt auf, die Dampfschiffe mit Holz zu heizen, die Grundstücke mit gespaltenem Stammholz zu umzäunen, Waldstrecken mittelst Abbrennen urbar zu machen und beim Häuserbau Holz zu verschwenden.

Die häufigsten Baumarten der schwedischen Wälder sind Fichten, Tannen, Birken, Erlen und Eschen, in den südlichen Theilen auch Eichen und Buchen.

### Bergbau.

Der Bergbau ist ein ungemein wichtiger und ehrwürdiger Zweig der schwedischen Volkswirthschaft und hat seit Aufhebung der Privilegien und durch die verbesserten Verkehrsmittel den glänzendsten Aufschwung genommen. Die Bergwerke wurden im Jahre 1869 auf 18 1/2 Mill. Kronen Werth geschätzt. Die Zahl der Bergleute betrug 1873 28624, die Zahl der Eisenbergwerke im Betrieb damals 686, die Zahl der Hochofen 213, die der Eisen- und Stahlhämmer 318; dazu kommen 12 Kupferminen und 3 Silberminen.

Die Eisenproduction ist in steter Zunahme begriffen; die schwedischen Berge sind unerschöpflich an Eisenerz; doch leidet die Production an dem gänzlichen Mangel an Steinkohlen und an dem gesteigerten Holzpreise. 1873 betrug die Production an Eisenerz 19 1/2 Mill. Centner. Unter den Provinzen, in denen man Eisenerz findet, sind die wichtigsten: Dorebro mit 30 Procent

des ganzen Ertrags, Dalarne mit  $24\frac{1}{2}$  Proc., Wermland mit  $15\frac{1}{2}$  Proc. und Westmanland mit  $11\frac{1}{2}$  Proc. Trotz der reichen Produktion kommt noch Eisen zur Einfuhr und zwar 1873 1.700000 Centner, das meiste Eisenbahnschienen. Zur Ausfuhr kamen 1873  $4\frac{1}{2}$  Mill. Eisen aller Art,  $\frac{1}{2}$  Mill. Centner Erz,  $3\frac{1}{2}$  Mill. Centner Stangen- und Gußeisen. Der Gesamtwert der Eisenausfuhr betrug 52 Mill. Kronen, der Einfuhr bloß 8 Mill. Sämmtliche Arten von Eisenproduktion haben eine Preissteigerung erfahren. Die hauptsächlichsten Eisenminen sind Persberg und Ingelyttan in Westmanland, Striberg in Nora und Dannemora in Uppland (1873: 1.108980 Ctr. oder 5,7 Proc.), letzteres uralt.

Das wichtigste Mineral nächst dem Eisen ist für Schweden das Kupfer, von welchem im Jahre 1873 26152 Centner gewonnen wurden. Die wichtigsten Minen sind Atvidaberg in Ostgöthland und die uralten und weltberühmten Gruben von Falun in Dalarne, welche der Sage nach ihr Kupfer schon für die Tempeldächer nach Jerusalem an König Salomo geliefert haben sollen. Zur Zeit Gustav Adolfs wurde das letztere Werk als die wichtigste Schatzkammer Schwedens betrachtet, gab aber damals einen 6 mal größeren Ertrag, als jetzt.

Die Ausbeute an Zink betrug 1873 663320 Centner aus dem Werke Demberg, einer Brüsseler Gesellschaft gehörig.

Silber, für welches namentlich die Gruben von Sala in Westmanland wichtig sind, wurde im genannten Jahre 1660 Pfund gewonnen; außer Sala nur kleinere Werte.

Von sonstigen Bergwerksprodukten findet man Kobalt, Nickel, Schwefel, Vitriol, Alaun und Bleierde.

An Steinkohlen besteht, wie erwähnt, Mangel. Doch existirt ein Steinkohlenfeld in Skane, für dessen Beurtheilung jedoch offizielle geologische Untersuchungen fehlen. Nach den bisherigen Erfahrungen scheint dieses Steinkohlenflöz der Provinz Schonen eine enorme Ausdehnung zu haben, und es sind in den letzten Jahren zahlreiche Belehungen und Bohrungen erfolgt. 1872 waren schon gegen 9000 Belehungen erteilt, von welchen einige 6 Fuß Mächtigkeit haben. Man nimmt an, daß die Masse der in Schonen vorhandenen Kohlen für 800 Jahre ausreiche. Offenbar ist dieses Kohlenfeld für das Land und seinen großen Eisenreichtum ungemein wichtig. Die Kohlen-gewinnung betrug im Jahre 1873  $2\frac{1}{2}$  Mill., bei Weitem das Meiste aus den Gruben zu Höganäs, bei einer gleichzeitigen Einfuhr von 26 Mill. Mangel an Kapital und Verkehrsmitteln ist Schuld, wenn dieses Kohlenfeld noch nicht stärker ausgebeutet wurde. Die Kohlen sind sehr mittelmäßig.

Wichtig dürften auch mit der Zeit die schwedischen Torfmoore werden, auf deren Bedeutung man erst durch ihre Bearbeitung von Seiten eingewanderter Dänen aufmerksam wurde. Die Steigerung des Holzpreises hat seither die geologischen Untersuchungen der Moore gefördert; man fand auf jeder Quadratmeile des Landes, Lager von über 2000 Tonnen brauchbaren Torfes und schätzt den Kapitalwerth der bisher untersuchten 207 □ Meilen schon auf die enorme Summe von 2430 Mill. Kronen.

## Jagd und Fischerei.

Jagd und Fischerei sind jetzt nicht mehr so wichtig, wie vordem. Die Jagd ist in das Innere des Landes zurückgedrängt. Dort haben aber die nördlichen Provinzen Ueberfluß an Wildpret: Haselhühner, Auerhühner und Wachteln, Birk- und Schneehühner, Hasen in Menge; dagegen ist das Elenthier, die Hirsche und das Reh selten geworden. Die Raubthiere sind in bedeutender Abnahme begriffen, trotzdem richten Bären, Wölfe und Füchse immerhin einen Schaden von 70—80000 Kronen jährlich an, so daß die Regierung vor einigen Jahren Preise auf deren Vertilgung gesetzt hat. Seither wurden jährlich noch ungefähr 100 Bären und eine geringere Zahl von Wölfen erlegt, und haben diese Thiere namentlich in den letzten Jahren noch mehr abgenommen. Pelzthiere sind selten.

Die Fischerei ist für Schweden nicht so wichtig, wie für Norwegen; doch sind die westlichen Küsten noch immer reich an Stockfisch, Makrelen, Langfisch, Hummern, Krabben und Austern. Håringsfang wird an den Küsten von Bohuslän lebhaft betrieben. Auch die Seen und Flüsse im Innern sind noch reich an Fischen. Die Provinz Halland ist berühmt wegen ihrer Lachse, die geräuchert in den Handel kommen. Die Erträge des Fischfanges betragen 3—4 Mill. Kronen, reichen aber für die Consumtion nicht hin, so daß Fische eingeführt werden müssen.

## Industrie.

Die industriellen Gewerbe des Landes haben in neuerer Zeit sehr große Fortschritte gemacht und sind in einem blühenden Zustande. Während es im Jahre 1830 in Schweden erst 1857 Fabriken mit einem Produktionswerth von 13 Mill. Kronen gab, existirten im Jahre 1873 schon 2549 Fabriken mit 53334 Arbeitern und 146 Mill. Kronen Produktionswerth. Zu erwähnen sind namentlich:

	Zahl	Produktionswerth
Mechan. Werkstätten . . . . .	87	19, <sub>6</sub> Mill. Kronen,
Zuckerfabriken . . . . .	12	18, <sub>4</sub> " "
Baumwollspinnereien . . . . .	21	13, <sub>0</sub> " "
Tuchfabriken . . . . .	52	13, <sub>5</sub> " "
Baumwollwebereien . . . . .	19	9, <sub>3</sub> " "
Tabaksfabriken . . . . .	102	8, <sub>0</sub> " "
Lederfabriken . . . . .	693	7, <sub>8</sub> " "
Papierfabriken . . . . .	54	6, <sub>0</sub> " "
Zandhölzerfabriken . . . . .	31	4, <sub>6</sub> " "
Schiffswerften . . . . .	28	3, <sub>0</sub> " "
Porzellanfabriken . . . . .	2	2, <sub>2</sub> " "
Mechan. Tischlereien . . . . .	17	2 " "
Bierbrauereien . . . . .	57	1, <sub>0</sub> " "
Porterbrauereien . . . . .	1	1, <sub>5</sub> " "
Papiermassenfabriken . . . . .	21	1, <sub>4</sub> " "
Chemisch-techn. Fabriken . . . . .	56	1, <sub>3</sub> " "

Die bedeutendsten Industriepfätze sind Götheburg, Stockholm und Malmö. Ein oben nicht erwähnter Industriezweig von Wichtigkeit ist die Spiritusfabrikation, früher ein Nebenzweig der Landwirtschaft und vor etwa 40 Jahren in fast 17000 verschiedenen kleinen Werkstätten betrieben. Seit-



her hat die Regierung, um der zunehmenden Trunksucht zu steuern, Gesetze erlassen, welche die Fabrikation und den Verkauf des Branntweins sehr beschränkten und die Fabrikation selbst der Regierungsaufsicht unterstellten. Der Gesamtbetrag der Branntweinproduktion belief sich 1854 noch auf 30—50 Mill. Kannor (70—130 Mill. Liter) und ist in den letzten Jahren auf 15 Mill. Kannor herabgesunken. Als Rohmaterial für die Branntweinbrennereien werden Kartoffeln und Getreide, aber auch Rennthiermoos angewendet.

Unter den industriellen Gewerben Schwedens ist vor Allem die Eisenindustrie rühmend hervorzuheben, ferner der Schiffbau und die Holzverarbeitung überhaupt; die Zündhölzchenfabrikation ist weltberühmt. Lange waren die Gewerbe ein Monopol der Städte und zünftigen Einrichtungen unterworfen; erst seit 1864 kennt man vollständige Gewerbefreiheit. Die Zahl der Handwerker ist in regelmäßigem Zuwachs begriffen und betrug im Jahre 1873 42615, wovon 14538 auf dem Lande. Neben den eigentlichen Gewerben ist auch die bedeutende Hausindustrie zu nennen. Die Bauern verfertigen selbst ihre Geräthe, ihr Geschirre und ihre Kleider, Bänder, Strümpfe, Jacken, Garn, Zwirn, Matten, Körbe und Strohgeflechte, wollene und baumwollene Gewebe, ja selbst Möbel sind fortwährend Produkte der ländlichen Hausindustrie, welche sich sogar auf eiserne Geräthe, Messerwaaren, Schlösser, Uhren, Nägel, Drechslerarbeiten, Böttcherarbeiten, Fuhrwerke u. dgl. erstreckt. Diese ausgebreitete Hausindustrie findet ihre Erklärung und Berechtigung in den Arbeitspausen, welche der lange Winter mit seiner Schneebedeckung dem landwirthschaftlichen Betrieb auferlegt.

### Handel.

Der Binnenhandel wird durch die Natur des Landes wenig begünstigt, mit Ausnahme der südlicheren Theile, wo Wasserstraßen und Eisenbahnen vorhanden sind. Der Handel zwischen den nördlicheren Landestheilen ist meistens auf den Seeweg angewiesen; auch der Handel mit dem benachbarten Norwegen nimmt größtentheils den Weg über das Meer. Für den auswärtigen Handel ist die Lage des Landes günstiger und ist derselbe namentlich lebhaft mit den russischen und deutschen Ostseeplätzen, mit Hamburg und Bremen, mit den Niederlanden, England und Frankreich; hierauf folgen die südeuropäischen Länder, die Levante und Nord-Amerika.

Bei Weitem der lebhafteste Verkehr richtet sich nach England, welches mehr als ein Dritteltheil der Einfuhr (95 Mill.) und mehr als die Hälfte der Ausfuhr (121 Mill.) im Jahre 1873 erhielt. Preußen sandte im genannten Jahre für 55 Mill., die Stadt Lübeck allein für beinahe 43 Mill. Waaren; Dänemark für 37, Norwegen und Rußland für je 13½ Mill., Holland für beinahe 10 und Frankreich für über 9 Mill. Kronen. Von der Ausfuhr gingen außer nach England die größten Werthe: 22 Mill. nach Dänemark, 19 Mill. nach Frankreich, 8 Mill. nach Preußen, 7½ Mill. nach Norwegen.

Die Ausfuhr unbearbeiteten Holzes erreicht fast 44 Proc. des gesammten Einfuhrwerthes, so daß Schweden fast die Hälfte seiner Einfuhr mit Holz bezahlt. Letzteres kommt hauptsächlich aus den norrländischen Häfen. Metalle und Eisen insbesondere werden meist über Gothenburg und Stockholm ausgeführt, Getreide dagegen von der Westküste, Vieh aus Malmö, Gothenburg zc.

Die wichtigsten Einfuhrgegenstände waren im Jahre 1873:

Arrac 568,940 Kannen; Baumwolle 19.541228 Pfd.; Baumwollzeuge 2.496320 Pfd.; Branntwein und Spiritus 596690 Kannen; Butter 31538 Ctr., Fische (gesalzene) 11.02076 Cubikfuß; Fische (getrocknete und geräucherte) 71063 Ctr.; Fleisch 18261 Ctr.; Roggen 2.343839 Cubikfuß; Weizen 64880 Cubikfuß; Gerste 216511 Cubikfuß; Häute und Felle 115617 Ctr.; Kaffee 25.273358 Pfd.; Käse 10556 Ctr.; Leinen und Hanfzeuge 1.541453 Pfd.; Maschinen und Geräthschaften 12.792343 Rdr.; Weizenmehl 328737 Ctr.; Roggenmehl 743179 Ctr.; Papier 2.499221 Pfd.; Rum 124916 Kannen; unraff. Kochsalz 2.104558 Cubikfuß; Seidenzeuge 123,749 Pfd.; Speck 238413 Ctr.; Steinkohlen 26.885411 Cubikf.; Syrup 9.014539 Pfd.; Tabak (Blätter und Stengel) 8.066378 Pfd.; Talg 55722 Ctr.; Theer 57827 Ctr.; Pferde 1581 Stück; Hornvieh 250 Stück; Schafe 47 Stück; Schweine 2769 Stück; Weine auf Fässern 8.710444 Pfd.; Weine auf Flaschen 266307 Kannen; Wolle 3.684409 Pfd.; Wollenzzeuge 3.911791 Pfd.; roher Zucker 46.508108 Pfd. und raffinirter Zucker 25.926216 Pfd.

Die Ausfuhrgegenstände des Jahres 1873 sind folgende:

Branntwein und Spiritus 10386 Kannen; Butter 69922 Ctr.; Rotheisen 1.353289 Ctr.; Stabeisen 537800 Ctr.; Manufactureisen 240833 Ctr.; Gußwaaren 45225 Ctr.; Bahnschienen 4601; Erze 516492 Ctr.; gesalzene Fische 74483 Cubikf.; getrocknete und geräucherte Fische 1810 Ctr.; Fleisch 3925 Ctr.; Roggen 189320 Cubikf.; Weizen 400316 Cubikf.; Gerste 1.69564 2 Cubikf.; Hafer 16.535620 Cubikfuß; Häute und Felle 17568 Ctr.; Balken und Sparren 20.700208 Ctr.; Bretter und Bohlen 88.890231 Cubikfuß, Holzmasse 149138 Ctr.; Käse 4339; Kupfer 14879 Ctr.; Leinen- und Hanfzeuge 132494 Pfd.; Maschinen und Geräthschaften 1.206692 Rdr.; Weizenmehl 59200 Ctr.; Roggenmehl 7276 Ctr.; Papier 6.062360 Pfd.; Seidenzeuge 326512 Pfd.; Syrup 148535 Pfd.; Speck 7121 Ctr.; Stahl 89087 Ctr.; Theer 206987 Ctr.; Pferde 3672 Stück; Hornvieh 26006 Stück; Schafe 14956 Stück; Schweine 2001 Stück; Wolle 84202 Pfd.; Wollenzzeuge 104419 Pfd.; Zinkblende 160025 Pfd.; raffinirter Zucker 569641 Pfd. und Zündhölzer 15.046350 Pfd.

In Folgendem noch die Werthe der Ein- und Ausfuhr des Jahres 1873 in Millionen Kronen:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
	Mill. Kron.	Mill. Kron.
Lebende Thiere (davon Ausfuhr 7 Millionen für Rindvieh und 1 Mill. für Schweine)	0,5	9,8
Schwaaren von Thieren (davon Einfuhr 5 1/2 Mill. für Häringe, 7 1/2 Mill. für Schinken etc., 2 Mill. für Butter, und Ausfuhr 6 Mill. für Butter)	17,9	7
Getreide und Produkte (davon Einfuhr für Roggen und Mehl 12 Mill. und für Weizen 5 Mill., Ausfuhr für Hafer 26 Mill., Gerste 4 1/2 Mill.)	18,5	34
Colonialwaaren (davon Einfuhr für Zucker und Syrup über 19 Mill., für Kaffee 20 1/2 Mill. und für Tabak fast 4 Mill.)	45,4	0,13
Früchte und Gartengewächs circa	4	0,17
Spirituosa (2,8 Mill.) und Weine (4,7 Mill.) circa	8	0,35
Webestoffe	21,4	0,31

	Einfuhr:	Ausfuhr:
	Mill. Kron.	Mill. Kron.
Garn und Zwirn . . . . .	10,2	— 0,15
Manufakturwaaren (davon Einfuhr 2 1/2 Mill. für Seidenzeug, 17 Mill. für Wollenzeuge, 8 Mill. für Baumwollenzeuge und 2 3/4 Mill. für Leinen) . . . . .	39,2	— 2,06
Haare, Federn, Häute, Leder und andere thierische Stoffe (davon Einfuhr Rauchwaaren (Pelze) für 11 Mill. und künstliche Düngermittel für 3 1/2 Mill.) . . . . .	15,4	— 0,9
Falg, Oele, Theer, Harz, Gummi zc. . . . .	8,7	— 1,5
Fabrikate von Haaren, Leder, Knochen zc. . . . .	0,75	— 0,7
Holzwaaren, besägt oder behauen (davon Ausfuhr Bretter für 75 Mill., für Bohlen 12 Mill., für Balken 1/3 Mill., für Grubenbölder 3 1/2 Mill. und für Zimmerholz 2 1/2 Mill.) . . . . .	0,95	— 96,2
Holzwaaren, bearbeitet (davon Ausfuhr für Tändstitor (Zündhölzer) 3 1/2 Mill., Holzmasse für 1 1/2 Mill. und für Möbel und gedrechselte Sachen 1 Mill.) . . . . .	0,98	— 6,2
Mineralien, Rohstoffe (davon Einfuhr für Steinkohlen 15 1/2 Mill. und für Salz ca. 2 Mill.) . . . . .	21,3	— 0
Metalle, rohe und theilweise bearbeitet . . . . .	8,2	— 51,9
Desgleichen, Arbeiten davon . . . . .	11,3	— 1,2
Wagen, Schiffe, Maschinen, Instrumente zc. . . . .	16,0	— 1,15
Münzen, Gold und Silber . . . . .	8,2	— 2,1
Anderer Artikel . . . . .	11,6	— 3,6

Als ein Beweis der lebhaften Entwicklung von Handel und Industrie in den letzten Jahren darf man die außerordentliche Vermehrung der Actiengesellschaften ansehen. Nach schwedischem Handelsrecht müssen die Statuten derselben durch den König bestätigt werden und sind in den 20 Jahren von 1848—1867 294 Actiengesellschaften mit einem Kapital von 164 Mill. Kronen bestätigt worden. In den Jahren 1868—1873 wurden 729 neue Actiengesellschaften mit einem Kapital von 192 Mill. Kronen bestätigt. Von diesen wurden 146 Gesellschaften für Transportunternehmungen errichtet und 185 Gesellschaften mit 96 Mill. Kapital zur Ausbeutung der Eisen- und Holzindustrie. 1874 sollen noch 217 neue Actiengesellschaften dazu gekommen sein, wovon 135 für Industrie und Fabrikunternehmungen.

Ueber das schwedische Handelsrecht und dessen Pflege wird gesagt. Es gilt ein Gesetzbuch von 1734, welches einige allgemeine handelsrechtliche Normen enthält und daneben das Seerecht Karl XI. von 1667 mit Ergänzungen. Das Wechselrecht beruht auf einer Wechselordnung von 1851, welche der deutschen Wechselordnung nachgebildet ist. Das Fallitenrecht beruht auf Gesetzen von 1818. Dazu sind noch mehrere Einzel-Gesetze zu erwähnen, nämlich die Handelsordnung vom Jahre 1846 mit Bestimmungen über die Berechtigung zum Handelsbetrieb, über Handelsvereine u. s. w.: ferner die Fabrik- und Gewerbeordnung von 1856, dann die Verordnungen über den Handelsbetrieb der Ausländer von 1858 und 1861, die Verordnung über Actiengesellschaften von 1848 und die Verordnung über die Handelsbücher und Handelsrechnungen von 1855.

#### Verkehrsmittel. Eisenbahnen.

Als man in Schweden 1856 mit dem Eisenbahnbaue begann, dachte man nicht daran, die normale Spurweite zu verlassen. Als aber die Privatunternehmung sich nicht zum Eisenbahnbaue bereit finden ließ, außer für

kurze Strecken schmalspuriger Bahnen, und als überdies die bestehenden normalspurigen Staatsbahnen ungünstige finanzielle Resultate lieferten, sah man sich veranlaßt, an wohlfeilere Baumethoden zu denken. Die Direktion der Staatsbahnen sträubte sich gegen die schmale Spurbreite möglichst lang und machte den Versuch, statt einer schmalen Spur lieber eine schwächere Oberbauconstruction anzuwenden. Die letztere hat nach den Erfahrungen, welche man mit verschiedenen Spurweiten machte, den Sieg davon getragen, so daß man jetzt in Schweden 3 Arten von Bahnen unterscheidet: Normalspurige mit schwerer Oberbauconstruction, normalspurige mit leichter Oberbauconstruction und schmalspurige. Von den 1871 in Betrieb und Bau begriffenen Linien waren nur 17 Proc. Schmalspurbahnen. Bei den Bahnen mit schwerer Construction betragen die Baukosten durchschnittlich 6358 Pfd. Sterling für die englische Meile, bei den Normalspurigen mit leichter Construction 3908 Pfd. St. und bei den Schmalspurbahnen 1856 Pfd. St. Auf die bis Ende 1874 vollendeten 135 Meilen Staatsbahnen waren 128 Mill. und auf die 120 Meilen Privatbahnen 215 Mill. Kronen verwendet worden.

Die Haupttransportartikel der schwedischen Bahnen sind Erze, Bauholz und Getreide; die Betriebskosten betragen durchschnittlich etwa die Hälfte der Gesamteinnahmen, es wird eine durchschnittlich ganz beträchtliche Verzinsung hergestellt, welche bei dem größten Complexe, den Staatsbahnen 1871 3,7 Proc. betrug, bei zwei Bahnen weniger, bei allen übrigen mehr, bei mehreren 8—12 Proc., bei einer sogar 22 Proc. des Anlagecapitals, 1873 betrug sie im Gesamtdurchschnitt fast 5 Proc. des Anlagecapitals, das Betriebsmaterial bestand Ende 1874 in 188 Locomotiven, 471 Personen- und 4519 Güterwagen.

Da der Eisenbahnbau in Schweden mit Ausnahme kürzerer Strecken keine hinreichende Unterstützung durch das Privatkapital erhalten konnte, begann seit 1854 der Staat selbst den Bau eines Netzes. Dasselbe geht von Stockholm aus, findet seine große Verzweigung zwischen den großen Seen und sendet seine Ausläufer zur nordwegischen Grenze, zum Kattegat, dem Sund und in verschiedenen Zweigen zur Ostsee. Staatsbahnen sind 293 geogr. Meilen, Privatbahnen, die sich theils von den Staatsbahnen abzweigen, theils von den Privatbahnen, theils ohne Anschluß sind, 282 geogr. Meilen; Privatbahnen im Bau 200 geogr. Meilen.

Die wichtigste Linie, weil sie die nächste Verbindung der schwedischen Hauptstadt mit dem übrigen Europa herstellt, ist die große Südstrecke von Stockholm nach Malmö 57,7 Meilen lang. Sie läuft von Stockholm am südlichen Ufer des Mälar-See entlang bis Södertelje, verläßt aber dann den See, und wendet sich dann mehr südwestlich nach Kathrineholm, wo sie mit dem übrigen Eisenbahnnetz in Verbindung tritt. Von da an wendet sie sich gerade südlich nach der lebhaften Fabrikstadt Norköping und dann, ein paar Zweig- und Verbindungs-Bahnen entsendend, über Linköping nach Nässjö, Alfska und Wislanda, wo überall größere Zweigstrecken sich anschließen, endlich über Erlöv nach Malmö, der befestigten Hafenstadt am Sund, von wo sich der Verkehr mittelst Dampfschiffen nach Mitteleuropa fortsetzt.

Durch Zweiglinien, welche von dieser Hauptlinie ausgehen, sind die Ostseehäfen Norköping, Oscarshamn, Kalmar, Karlskrona, Karlshamn, Christianstadt, Sölvesborg und Ystad mit dem Binnenlande verbunden.

Eine zweite Hauptlinie verläßt die erstgenannte bei Rathrineholm und wendet sich südwestlich nach Gothenburg (von Stockholm bis Gothenburg 42,0 Meilen; von Stockholm bis Rathrineholm 12,0 Meilen.) Diese Linie zieht zwischen dem Wener- und Wetter-See entlang durch die besten Gegenden des Landes. Auch sie schickt verschiedene Zweiglinien aus, und zwar nach Süden und Osten die Strecken:

Von Hallsberg nach Notala und Mjølby, von Stenstorp nach Hjo am Wettersee; von Falköping nach Jönköping und Nässjö (an der südlichen Hauptlinie); von Wartofta nach Ulricehamn und von Herjunga nach Borås.

Sie endet in der nächst Stockholm wichtigsten schwedischen Handelsstadt Gothenburg am Ausflusse der Göta-Elf und dient im Güterverkehr hauptsächlich zum Export von Eisen und Stahl, Kupfer und anderen mineralischen Producten, die aus dem Innern des Landes kommend in Gothenburg verschifft werden. Nach Norden und Westen schickt diese Hauptlinie verschiedene Zweiglinien; die wichtigsten derselben sind die sog. Nordwestbahn (am Wenersee); Stenstorp-Gledalen und Stenstorp-Lidköping.

Das nördliche Schweden entbehrt noch ganz der Eisenbahnen; in neuester Zeit aber sind selbst für die entlegensten Theile Lapplands Projekte aufgetaucht, veranlaßt durch die kolossalen Reichthümer an Eisenerzen, welche sich in den Bergen an den Zuflüssen des Tornea-Elf finden. Die bisherige Transportweise, ein langer Landtransport auf kleinen Rennthierschlitten, hinderte eine Ausnützung jener Schätze. Vorläufige Untersuchungen, die man über die Möglichkeit einer Eisenbahnlinie in jenem nördlichsten Theil Europas anstellte, zeigten keine übergroßen Schwierigkeiten. Die projektirte Linie wird, ungefähr 59 deutsche Meilen lang, von Sönersford in Norwegen, östlich nach dem Kupferwerk Schiangeli und längs dem Eisenflusse bis Luossabara, von da südlich zwischen der Kupfergrube von Huornats und der Eisengrube von Kilingelinka bis Gellivara und dann dem weißen Flusse folgend nach Raneo und zum Bottnischen Meerbusen führen, an beiden Endpunkten vortreffliche Häfen haben, und vorzugsweise Erze und Fische transportiren. Da indessen in Schweden nicht viel Eisenbahnkapital zu haben ist, könnte nur mit fremdem Gelde eine solche Bahn entstehen.

Die einzelnen Linien sind folgende (Angaben aus dem Jahre 1875):

Im Besitze des Staates sind die Bahnen:		
Die Verbindungsbahn, welche die Nord- und die Westbahn verbindet und durch die Hauptstadt geht	0,3	schwed. Meilen.
Die Südbahn, Malmö-Falköping, beendet im Jahre 1874	35,6	" "
Die Westbahn, Gothenburg-Stockholm, beendet 1862, mit den Zweigbahnen Derebro und Södertelje	45	" "
Die Nordwestbahn, von Saga nach der norwegischen Grenze, beendet 1871, mit einer Abzweigung nach Fryktad	19,5	" "
Die Ostbahn, Rathrineholm-Norrköping-Lidköping, beendet 1872, u. bis Nässjö an d. Südbahn, vollendet Herbst 1874	20,2	" "
Die Nordbahn, Stockholm-Upsala, 1866 eröffnet, Upsala-Krylbo, eröffnet Herbst 1874	15,1	" "
Eine Fortsetzung dieser Linie von Krylbo bis nach Storfitt an die Geste-Falun-Bahn ist im Sommer 1875 eröffnet worden	5,3	" "
Die Gesammtlänge des dem Verkehr übergebenen Staats-Eisenbahnnetzes beträgt somit	141	schwed. Meilen.

Ferner werden vom Staate gebaut:

Von Sidsbe (Westbahn) nach der Festung Karlsborg . . . . .	4	schwed. Meilen
	Latus 145	" "
Von Storvik (Nordbahn) nach Torphammar (beide wurden 1875 vollendet) . . . . .	25	" "
Von Torphammer nach Lestefjund und an die norwegische Grenze, zum Anschluß einer Bahn nach Trondhjem (vollendet in zehn Jahren) . . . . .	28	" "
Von Torphammer nach Sundsvoll (vollend. Mitte 1875) . . . . .	6	" "
Zusammen ca.	204	schwed. Meilen
oder 298, <sub>80</sub>		geogr. Meilen.

Privatbahnen, die sich von den Staatsbahnen abzweigen:

1) Von der Südbahn: Malmö-Stadt . . . . .	6	schwed. Meilen.
Lund-Trelleborg (vollendet 1875) . . . . .	3	" "
Eslöf-Landskrona-Helsingborg (1865) . . . . .	5,6	" "
Eslöf-Stad (1865/1866) . . . . .	7,1	" "
Helsingholm-Christianstad (1865) — Sölvesborg (1874) . . . . .	5,6	" "
Helsingholm-Helsingborg (1875) . . . . .	7,1	" "
Bislanda-Karlshamn (1874) . . . . .	7,3	" "
Alfveastad-Wegid (1865) — Emmaboda-Karlströna und Emmaboda-Kalmar (1874) . . . . .	17,7	" "
Nåhjö-Östlarshamn (1874) . . . . .	13,9	" "
Bartoista-Ulricehamn (1874) . . . . .	3,5	" "
2) Von der Westbahn: Herrljunga-Boras (1868) . . . . .	3,9	" "
Herrljunga-Wenersborg-Uddevalla (1868) . . . . .	8,7	" "
Stenstorp-Gjo (1874) . . . . .	4,4	" "
Stenstorp-Stara-Lidköping (1874) . . . . .	4,7	" "
Moholm-Mariestad (1874) . . . . .	1,7	" "
Halåberg-Steninge-Mjölby (an der Südbahn) (1873) und Fogelstad-Badstena (1874) . . . . .	9	" "
Palsboda-Finspong (1874) . . . . .	5,4	" "
Flen-Eskilstuna-Kungälv (1875) . . . . .	5,4	" "
Flen-Nyköping-Oxelösund (1875) . . . . .	5,6	" "
3) An der Nordwestbahn: Degerfors-Karlstoga-Nora (1874) . . . . .	9,6	" "
Kristinehamn-Sjödändan (1850) . . . . .	1,1	" "
4) An der Nordbahn: Uppsala-Dannemora-Gefle (1874) . . . . .	12,2	" "
Falun-Gefle (1859) . . . . .	8,6	" "
5) An Privatbahnen (Bergbahnen): Nora-Erdalla (1856) . . . . .	1,5	" "
Derebrå-Röping-Röping-Gult (1856-67) . . . . .	6,75	" "
Röping-Ulstersberg (1866) . . . . .	3,4	" "
Frövvi-Ludvika (Centralbahn) (1875) . . . . .	9,2	" "
Norberg-Krylbo (1874) . . . . .	1,8	" "
Norberg-Engelsberg (1864) . . . . .	1,6	" "
Wifern-Möckeln (1874) . . . . .	5,1	" "
6) Bahnen, die bisher keinen Anschluß haben:		
Kroppa (Wernmland) 1868 . . . . .	1	" "
Bejmann-Barten (Dalarna) 1860 . . . . .	1,65	" "
Marma-Sanbarne (Helsingland) . . . . .	1	" "
Öderhamn-Bergviken (1861) . . . . .	1,4	" "
Gudsvill-Torssa (1860) . . . . .	1,05	" "
Alvidaberg-Bergsbo (Vestergötland, Grubenbahn) . . . . .	1	" "
Ammeberg-Fjafen (Merike, Grubenbahn) . . . . .	1,1	" "
7) Pferdebahnen: 20, wovon die meisten in Wernmland . . . . .	4	" "
Fertige Privatbahnen	196, <sub>05</sub>	schwed. Meilen
oder 282, <sub>78</sub>		geogr. Meilen.



## Privatbahnen, die im Bau begriffen sind:

Halmstad-Taberg-Fönköping . . . . .	19	schwed. Meilen.
Lenhult-Fönköping-Gothenburg . . . . .	16	" "
Talun-Lubvika-Rihl-Amal-Wenersborg-Gothenburg . . . . .	44	" "
Stockholm, Westeras-Engelsborg und Zweigbahnen	18	" "
Dannemora-Harviken (Ostsee) nebst Zweigbahn Knaby-		
Ramhälls-Gruben (Schmalspurig) . . . . .	4,2	" "
Doras-Barberg . . . . .	7	" "
Lintöping (Ostbahn) Gamleby-Vesterit (Ostsee) nebst		
Zweigbahn Grebo-Erlangensee . . . . .	ca. 8,2	" "
Gamleby - Falkerbo - Wimmerby - Hultfred (Ostsee-		
hamns-Bahn) . . . . .	4,2	" "
Halsberg-Gatugarda-Astersund am Wettersee . . . . .	ca. 1,5	" "
Evenbro (Etenstorp-Gjo-Bahn) nach Ekebalen . . . . .	ca. 1,5	" "
Engelholm (Stane-) Björnkulla (Helsingborg-Helsing-		
holm-Bahn) . . . . .	ca. 1,5	" "
Taberg-Nordmarks-Gruben und Rajjäras-Hythan		
Wernland . . . . .	ca. 1	" "
Sala-Nordbahn) Tillberga (Stockholm-Westeras-		
Bahn) . . . . .	ca. 2	" "
Billesholm-Bjuf (Steintohlengruben) an der Helsing-		
borg-Helsingholm-Bahn) . . . . .	ca. 1,3	" "
Nybro (Kalmarsbahn) Söfsjöström am Ästernsee . . . . .	ca. 2	" "
Hörken (Falun-Gothenburg-Bahn) und Strömsdals-		
Hörsjöfen . . . . .	ca. 0,7	" "
Byssee und Verstra-Dalelf . . . . .	ca. 0,6	" "
Räs (Dalelf) Norshylla (Nordbahn) . . . . .	ca. 0,2	" "
Vintjärns Grubensfeld und Villa-Björnmossen (Kopper-		
bergslän) . . . . .	ca. 0,6	" "
Nora-Karlsboga-Bahn, Verlängerung an den Wener-		
see und nach Striberg . . . . .	ca. 3	" "
Klotens Werke (Derebrolän) nach Bangbro (Frövi-		
Lubvika-Bahn) . . . . .	ca. 0,5	" "
Landskrona und Björnkulla (Helsingborg-Helsingholm-		
Bahn) . . . . .	ca. 1,5	" "
Högånas-Gruben zum Hafen . . . . .	ca. 0,3	" "
Zusammen	193,3	schwed. Meilen
	oder 200,66	geogr. Meilen.

## Flotte und Schiffsverkehr.

Der Stand der Flotte und der Seeverkehr gestalteten sich im Jahre 1873 folgendermaßen:

Die Zahl der Seeleute und Matrosen war 20799. Rauffahrteischiffe gab es 3900 Schiffe mit 132817 Neulasten Tragfähigkeit; Dampfschiffe gab es 565 mit 19797 Pferdekraft außer 150 Dampfschaluppen mit 1000 Pferdekraft, davon besaß Stockholm 136 Dampfer mit 5016 Pferdekraft, Gothenburg 62 Dampfer mit 3276 Pferdekraft und Sundsvall 30 Dampfer mit 1130 Pferdekraft. Diese Flotte hat ca. 40 Mill. getostet und beschäftigt allein 8000 Personen.

Nach der „Schwedischen Schiffsliste für 1875“ bestand am Schlusse des Jahres 1874 Schwedens Handelsflotte aus: 2497 Segelschiffen von zusammen 119604 Neulasten Tragfähigkeit; 461 Dampfschiffen, von 17950 Neulasten und mit 20421 Pferdekraften, zusammen also 2958 Schiffen von 137554 Neulasten; die Vermehrung gegen das Jahr 1873 betrug:

261 Segelschiffe mit 19814 Neulasten, 53 Dampfschiffe mit 4296 Neulasten und mit 3011 Pferdekraften, zusammen daher: 314 Schiffe mit 23910 Neulasten.

Es dürfte des Vergleiches wegen ferner von Interesse sein, die entsprechenden Ziffern für die Städte Stockholm und Gothenburg hier anzuführen.

Stockholm besaß am Schlusse 1874: 36 Segelschiffe von 4597 Neulasten und 98 Dampfschiffe von 4410 Neulasten und mit 5545 Pferdekraften (außer 74 offenen Dampfshaluppen mit Maschinen von weniger als 10 Pferdekraften), zusammen also: 134 Schiffe mit 9008 Neulasten.

Vermehrung: Die Zahl der Segelschiffe ist um 3 vermindert worden, aber die Zahl der Neulasten hat sich dennoch um 1159 vermehrt und die Zahl der Dampfschiffe wurde mit 16 (gegen 1873) mit 940 Neulasten und 1068 Pferdekraften vermehrt, also zusammen: 13 Schiffe von 2100 Neulasten.

Gothenburg besaß: 170 Segelschiffe von 19288 Neulasten, 70 Dampfschiffe von 5094 Neulasten und 3708 Pferdekraften, zusammen 240 Schiffe von 24382 Neulasten. Die Vermehrung gegen 1873 betrug 38 Segelschiffe mit 6443 Neulasten und 3 Dampfschiffe mit 718 Neulasten, und 362 Pferdekraften, zusammen also 41 Schiffe von 7162 Neulasten.

Beim Vergleich der beiden größten Städte im Lande zeigt es sich, daß Gothenburgs Handelsflotte 106 Schiffe und 15374 Neulasten mehr besaß als Stockholm. Dieses große Uebergewicht entspringt aus Gothenburgs großer Segelflotte; denn die Hauptstadt besitzt in Wirklichkeit 28 Dampfschiffe mit 1837 Pferdekraften mehr als Gothenburg, obgleich andererseits die an Zahl geringere Dampfschiffsflotte der letztgenannten Stadt an Tragfähigkeit der Hauptstadt um 683 Neulasten überlegen ist. — Es folgen dann: Gefle mit 82 Schiffen und 7105 Neulasten, Sundsvall mit 79 Schiffen und 6040 Neulasten, Helsingborg (8600 Einwohner) mit 75 Schiffen und 6616 Neulasten zc.

In Schweden existiren gegenwärtig 21 inländische Seeversicherungsgesellschaften und Vereine, von welchen 5 in Stockholm und 9 in Gothenburg domicilirt sind.

Die im Jahre 1873 (für andere Jahre früher nicht aufgeführt) von Schwedischen Schiffen in fremder Fahrt erzielte Fracht belief sich auf 31 Mill. Aronen, davon über 18 Mill. für die Fahrt zwischen Schweden und dem Ausland und  $13\frac{1}{4}$  Mill. für die Fahrt zwischen den Häfen des Auslandes; die englische Handelsverbindung brachte davon der Gesamtsumme  $45\frac{1}{2}$  Proc., die deutsche  $15\frac{1}{2}$  Proc. und die französische 10 Proc. ein. — Belastet sind 1873 in Schweden angekommen 7422 Schiffe mit 306739 Neulasten, aber von Schweden abgegangen sind 14913 Schiffe mit 713819 Neulasten; diese enorme Ziffer schreibt sich von dem bedeutenden Holzhandel her, denn von den 1873 in schwedischen Häfen in Ballast angekommenen 11719 schwedischen und fremden Schiffen, welche zusammen 485,780 Neulasten umfaßten, waren 3477 Schiffe mit 319997 Neulasten allein in norrländischen Häfen eingelaufen.

Im Allgemeinen zeigt sich zwar ein Rückschritt in der Zahl der Fahr-

zeuge; aber dieser Rückschritt erklärt sich auf eine nicht unglückliche Weise durch den raschen Zuwachs der Dampfschiffslotte. In keinem europäischen Lande hat sich die Dampfschiffslotte so rasch entwickelt wie in Schweden; in den offiziellen Zahlenangaben sind die vielen kleinen Dampfchaluppen von weniger als 10 Pferdekraften, welche den Verkehr auf den Landseen unterhalten, gar nicht einbezogen.

### Landstraßen.

Dieselben bilden in den südlichen Landestheilen ein dichtgeschlungenes Netz, sind dagegen im Norden freilich spärlicher. Die Stjuts-Einrichtung ist ein in Schweden und Norwegen eigenthümliches Verkehrsmittel. Sie besteht darin, daß an allen wichtigeren Wegen in passenden Entfernungen Stationshäuser (Gästgärdar) angelangt sind, deren Inhaber nicht nur Gastwirthe sind, sondern auch die Verpflichtung haben, den Reisenden gegen Vergütung Pferde und Fuhrwerk zu liefern. Die Gesamtlänge der Straßen, auf welchen Stjuts geleistet wird, betrug im Jahr 1859 2962 Meilen.

### Post.

Ueber den Betrieb der Post existiren für das Jahr 1872 folgende Angaben:

Poststationen . . . . .	601.	
Beamte . . . . .	1460.	
Die Eisenbahn wurde zur Beförderung der Postsendungen benutzt auf . . . . .	301218	Meilen.
Auf Landwegen wurden zurückgelegt . . . . .	525151	"
Zur Dienst der Post standen . . . . .	155	Dampfschiffe.
Zahl der einfachen Briefe (bezahlt) . . . . .	12.928245	Stück.
Zahl der vom Auslande kommenden Briefe . . . . .	1.400332	"
Zahl der Werthsendungen . . . . .	1.425405	"
Zahl der aus dem Auslande komm. Werthsendungen . . . . .	125069	"
Zahl der schwedischen Zeitungen . . . . .	8.338470	Exemplare.
Zahl der ausländischen Zeitungen . . . . .	396480	"
Zahl der Pakete . . . . .	91674	Stück.
Zahl der rekommandirten Briefe . . . . .	1.266193	"
Zahl der Postanweisungen . . . . .	66389	"
Zahl der Postvorkasse . . . . .	1249	"
Inhalt der Briefwerthsendungen . . . . .	280.588064	Kronen.
Portofreie Briefe wurden befördert für . . . . .	597530	"
Verkaufte Freimarke . . . . .	2.245371	"
Einnahme der Post . . . . .	2.778051	"
Ausgaben der Post . . . . .	2.291318	"

In den folgenden Jahren hat sich die Thätigkeit der Post noch vermehrt, und ist Schweden dem internationalen Postverein beigetreten. Seither kostete ein Brief von 15 Gr. 18 Öbre (25 Cent.); für Drucksachen, Proben u. s. w. zählt man für 50 Gr. 5 Öbre.

### Telegraph.

Die Zahl der Telegraphenstationen belief sich Anfang 1875 auf 158, davon 8 optische. Die Zahl der Telegramme stellte 1873 auf 696415 inländische und 213413 ausländische. Die Einnahme betrug in demselben Jahre 1.142890 Kronen, die Ausgabe 874086 Kronen. Die Kosten der

Einrichtung sämmtlicher Staatslinien hatten bis 1872 im Ganzen 4, Mill. Kronen betragen. Die Länge der Linien betrug 1873 1028 geogr. Meilen, die Drahtleitung 1874 2512 geogr. Meilen. Das Gesamtpersonal an Telegraphenbeamten betrug 1873 515 Personen, worunter 66 Frauen als Stations-Vorsteherinnen.

### Banken.

Die Reichsbank (Riksbank), welche einen Fond von 25 Mill. besitzt, hängt nur von dem Reichstage ab, der auch ihre Direktoren ernennt. Sie befaßt sich mit Bankgeschäften im Allgemeinen und erläßt Kassaanweisungen, die einen Zwangskurs haben. Die Kassaanweisungen dürfen niemals den Metallbestand der Bank um mehr als 30 Mill. übersteigen, wie auch der Metallwerth nie unter 10 Mill. betragen darf. In letzteren Jahren hat man den Metallwerth bedeutend erhöht. Die Ueberschüsse dieser Bank, welche zwischen 3—4 Mill. jährlich betragen, fallen dem Staate anheim.

Die Bank-Aktiengesellschaften sind dreifacher Art:

a) Zettel- oder Privatbanken (Enskilda Bankar), die auf solidarischer Verpflichtung der Aktionäre, von denen sie begründet wurden, beruhen und einer strengen Staatskontrolle unterworfen sind. Sie haben das Recht der Zettelausgabe, aber unter sehr erschwerenden Verpflichtungen; sie müssen jeder Zeit diese Zettel gegen Silbervaluta oder gegen Reichsscheine austauschen. Sie erhalten die Concession nur immer für 10 Jahre und sind dem Gesetze vom 20 Mai 1867 unterworfen. Die älteste dieser Banken wurde 1831 in Schonen errichtet; jetzt gibt es ihrer 26. Diese Banken besaßen 1872 einen Grundfond von 50 Mill. Kronen außer einem Reservefond von ca. 5 Mill. und gaben durchschnittlich 7 Proc. Dividende, wobei einige 4, andere 15 Proc. unter ihre Aktionäre vertheilten. 1873 bestand ihr Grundfond aus 65, und 1875 aus 70, Mill. Kronen.

b) Filialbanken, deren älteste 1852 privilegirt wurde und denen die Staatsbank die zum Betriebe nöthigen Mittel vorschickt. Sie emittiren keine Kassaanweisungen, und die Aktionäre sind ebenfalls solidarisch verpflichtet. Der Reichstag von 1865—66 beschloß, diese Banken zu unterdrücken, da sie fast ohne allen Nutzen wären. 1851 gab es ihrer 22; 1872 waren nur noch 4 übrig; 1873 nur noch 2 und mit dem Jahre 1875 sollten sie ganz zu existiren aufhören.

c) Anonyme Banken, welche ihre Kassenausweise publiciren: Die älteste scandinavische Kredit-Aktie-Bolay wurde gegründet 1869, dann folgte 1871 Stockholms Handelsbank, 1872 Göteborgs Handelscompagnie und Gessle-Bankbolay, 1873 Blekinge Bankbolay, Göteborgs Rödpmans-Bank und Stockholms Hypotheken-Garantie-Bolay. Gegenwärtig bestehen ihrer 7 und sie sind dem Gesetze über Handelsgesellschaften vom 6. October 1848 unterworfen. Die Hauptpflicht der Aktionäre ist beschränkt, und begrenzt sich nur auf den Betrag, welchen Jeder bei der Creirung der Bank gezeichnet hat. Diese Banken dürfen keine Kassenscheine ausgeben.

Dazu kommen noch 2 Kommanditgesellschaften Guillemot und Weylandt und Hofren in Stockholm, erstere arbeitet jetzt mit einem Kapital von 7½ Millionen und letztere mit 1 Million.

Der außerordentliche Aufschwung, den die verschiedenen Nahrungszweige, und dadurch der allgemeine Wohlstand genommen hat, ist auch für die schwedischen Banken von größter Wichtigkeit gewesen und diese Institute haben solche Gewinne realisiert, daß sie sich in dieser Beziehung mit den vorzüglichsten Geldinstituten des Auslands vergleichen können. Die Aktien größerer Banken haben auch Kurse erreicht, die man vor wenigen Jahren für fabelhaft gehalten haben würde.

Wir geben nachstehend über die hervorragendsten Institute einige Ziffern, die unsere obigen Bemerkungen genügend bestätigen und für das Ausland nicht ohne Interesse sein werden.

Die skandinavische Bank („Skandinaviska Kredit-Aktie-Bolaget“) in Stockholm und Göteborg.

Das Grundkapital betrug am Schluß des Jahres 1872: 5.000104 Kronen, vertheilt auf 35212 Aktien à 142 Kronen. Dieses Kapital wurde 1873 vermehrt mit 2.500052 Kr., vertheilt auf 17606 Aktien, emittirt zum Cours 315. Dividenden-Vertheilung in 1871: 19 Kr. per Aktie, in 1872: 22½ Kr. — Verkaufspreis im März 1872 incl. Coupon für 1871: 370—375 Kr., im März 1873 incl. Coupon von 1872: 378—384 Kr.

Stockholmer Privat-Bank („Stockholms Enskilda Bank“) in Stockholm.

Aktien voll eingezahlt à 1000 Kronen. Dividende incl. 5 % Zinsen in 1871: 250 Kr., in 1872: 250 Kr. Verkaufspreis im März 1872 incl. Dividendecoupon für 1871 und Zinscoupon für 1872: 3310 à 3325 Kr. und 6 % vom Kaufpreis ab 1. Januar 1871, — im März 1873 incl. Gewinncoupon 1872 und Zinscoupon 1873: 4250 Kr. und 5 % vom Kaufpreis ab 1. Januar 1872, 4425 Kr. und 5 % vom Kaufpreis ab 1. Januar 1873.

Stockholms Handelsbank in Stockholm.

Aktien 1000 Kronen, wovon eingezahlt 500 Kr. Dividende 1872 (erstes Jahr) 50 Kr.; Verkaufspreis im März 1872 incl. Coupon 625—675, im März 1873 incl. Zinscoupon pro 1873 und Gewinncoupon pro 1872 950 Kr.

Guillemot und Weyland, Kommanditgesellschaft in Stockholm.

Grundfondsbeweise à 1000 Kronen voll eingezahlt. Dividende 1871: 125 Kr., 1872: 125 Kr., Verkaufspreis 1872 incl. Coupon: 1500—1600 Kr. und 6 % ab 1. Januar 1872; März 1873 incl. Coupon 1872: 1810 Kr. und 6 % ab 1. Januar 1872. Für 1874 kamen 12½ % Dividende zur Vertheilung.

Göteborgs Handelscompagnie, in Gothenburg und Stockholm (gebildet 1872).

Grundkapital 31. Dezember 1872: 3.661200 Kr., vertheilt auf 20,440 Aktien à 180 Kr. (zum Theil verkauft zu 230). Das Grundkapital vermehrt im Febr. 1873 mit 1.830600 Kr., vertheilt auf 10170 Aktien, emittirt zu 300 Kr. Dividende 1872: 15 Kr., Verkaufspreis März 1872: 230—240 Kr., März 1873 incl. Coupon 325—365 Kronen.

Stockholms Intekning=Garantie=Aktie=Bolag in Stockholm.

Das Grundkapital war zu Anfang 1872 1 Mill. Kronen in Aktien à 250 Kr.; eingezahlt waren 25 %. Im Februar Grundkapital vermehrt mit 1 Mill. Kr., Aktie à 250 Kr., emittirt zu 400 Kr., eingezahlt 25 %. Für die übrigen 75 % wurde Reserve deponirt. Im Dezember 1872 wurden diese 75 % einberufen und zwar durch Emission von neuen Aktien; jede alte Aktie gab Zeichnungsrecht auf 3 neue; Dividende 1871: 37,50 Kr., 1872: 37,50 Kr.; Verkaufspreis im März 1872 incl. Coupon: 430 Kr., März 1873: 480 à 492 Kr. incl. Coupon.

In dieser kurzen Uebersicht haben wir der Reservefonds nicht gedacht; dieselben werden von fast allen Banken verhältnmäßig stark vergrößert; derjenige

der Stockholmer „Enskilda-Bank“ übersteigt bereits das Grundkapital. Diese Bank ist von den obengenannten die einzige Zettelbank.

Auch die Provinzialbanken machen vorzügliche Geschäfte. Beispielsweise nennen wir: Uplands Enskilda-Bank Aktien nom. 100 Kronen. Cours gegenwärtig 145, Durchschnittsdividende 9 Proc. — Mälreprovinshärens Enskilda-Bank, Aktie nom. 100 Kronen, gegenwärtiger Cours 133, Durchschnittsdividende  $8\frac{1}{2}$  Proc. — Örebro Enskilda-Bank, Aktien nom. 200 Kronen, gegenwärtiger Cours 271, Durchschnittsdividende 8 Proc. — Sundsvalls Enskilda-Bank, Aktien nom. 500 Kronen, gegenwärtiger Cours 750, Dividende 11 Proc. — Stanes Enskilda-Bank, Aktien nom. 400 Kronen, gegenwärtiger Cours 625, Dividende 10 Proc. u. s. w.

Die Sparbanken haben sich in letzter Zeit bedeutend vermehrt und an Wichtigkeit gewonnen. Die älteste stammt aus dem Jahre 1805 und wurde für die Arbeiter der Glashütte zu Bromö gegründet (Staraborg-Fän). Die zweite entstand 1820 in Gothenburg. Im Jahre 1860 betragen die Gesamteinschüsse ca. 27 Mill., wohingegen im Jahre 1871 es bereits 259 solcher Sparbanken gab. Sie hatten Depots im Werthe von 71.694.016 Kronen, welche von 415.667 Deponenten niedergelegt waren; sie zahlten 3.129.146 Kronen an Zinsen und 145.72 Oboer an gekündigtem Geld aus. — Im Durchschnitt stand auf jedem Sparbuch 172 Kronen eingeschrieben. Im Jahre 1872 erreichten die Einschüsse die Summe von 87.739.515 Kronen bei 266 Sparbanken von 486.000 Deponenten, und betrug der Durchschnittswerth eines jeden Sparbuches 180 Kronen. Nach den letzten Berechnungen sollen die Einschüsse im Jahre 1873 ca. 110 Mill. Kronen betragen, was einer Vermehrung gegen das Vorjahr von 26 Proc. gleichkommt, während die Jahre 1869 und 1872 nur 23 Proc. jährlich ergaben. Der Deponirende erhält gewöhnlich 5 Proc., sonst im geschäftlichen Verkehr 5—6 Proc. bezahlt. Es ist gesetzlich verboten, über 6 Proc. Zinsen zu nehmen, außer bei 6monatlichen Anleihen ohne Hypothekenunterlage.

Endlich giebt es noch Institute, die bestimmten Zwecken dienen:

Die Manufaktur-Diskontokasse, welche unter dem Commerzcollegium gestellt ist, und die Fabriken durch Geldvorschüsse zc. unterstützt.

Die allgemeine Hypothekbank (Allmänna hypoteksbank) und 10 Hypothekenvereine (hypoteksformingar), welche auf ländlichen Besitz Kapitale beilehen, die successive abgetragen werden, ohne von dem Geldgeber gekündigt werden zu können. Am Schluß des Jahres 1872 betrug die Gesamtschuld dieser Hypothekenvereine nur etwa über 200 Mill. Kronen, welche Summe durch neue Anleihen im Auslande nicht bedeutend erhöht worden ist. — Zu diesen Vereinen gehörte auch noch die allgemeine Hypothekentasse der schwedischen Städte (städernas allmänna hypotekskassa) und andere Credittassen, die dem Grundcredit in den Städten nützlich sind. — Endlich ist noch zu erwähnen:

Das Eisencomptoir (Jernkontoret) mit einem Kapital von ca. 5 Mill. Kronen und die Hypothekentasse der Bergwerkbefitzer (bruksegarnes hypotekskassa), welche in gleicher Weise nur den Bergwerthen und den dazu gehörigen Gebäuden dienstbar sind. (Jonas: Schweden und seine Entwicklung zc. Berlin 1875).



## Münze, Maße, Gewicht.

Die Verordnung vom 3. Februar 1855 bestimmt als Rechnungseinheit  $\frac{1}{4}$  Rikdr. Silber, entsprechend einem Reichsthaler Reichsguld oder 32 Schilling Eco.; sie wird Rikdaler Riksmynt genannt und R:dr R:mt geschrieben; Silberwerth (nur) 1  $\mathcal{M}$   $12\frac{1}{2}$   $\mathcal{S}$ . — Der Fuß (lot) = 29,<sup>69</sup> Centimeter; die schwedische Meile hat 10688,<sup>6</sup> Meter (die geogr. 7420); die schwedische Quadratmeile = 11424,<sup>7</sup> Hektaren, ist = 2,<sup>075</sup> geogr. — Die Ranne = 2,<sup>6172</sup> Viter. — Der schwedische Centner = 85,<sup>018</sup> Zollpfund. Das Steppund (Schiffspfund) 170 Kilogr. — 1 Tunmland = 0,<sup>44366</sup> Hektare, 1 Tunna = 1,<sup>6189</sup> Hektoliter.

Man sieht in Schweden fast bloß Papiergeld. Die Zettel der Bank lauten auf 1000, 500, 100, 50, 10, 5 und 1 Riksdaler. In Gold gibt es doppelte und einfache Ducaten, in Silber-Stücke zu 4, 2, 1 Thaler, sowie zu 50, 25 und 10 Ööre, außerdem Kupfermünzen. Seit 1873 ist der Uebergang zur Goldwährung angebahnt.

## Finanzen.

Die Finanzlage des Landes wurde bisher ungünstig beurtheilt, was aber bloß einem Mißverständnis des schwedischen Staatshaushalts zuzuschreiben ist. Die Staatsrechnungen wurden nemlich in der Weise abgeschlossen, daß weder die Staats-Eisenbahnen, noch die Staats-Domänen und Staats-Waldungen in denselben aufgenommen waren. Als Folge davon erschien eine bedeutende und jährlich steigende Unterbilanz, indem die Anlehen, welche Schweden zur Erweiterung seines Eisenbahnnetzes in den letzten Jahren aufgenommen hat, als Passiva aufgeführt sind, während die für die gebauten Eisenbahnen gemachten Anlehen u. s. f. nicht als Activa aufgeführt sind. So kam es, daß die Finanzlage in sonst zuverlässigen auswärtigen Berichten nicht viel besser als jene der Türkei erschien. — 1874 erschien eine Kabinettsordre, welche einen verbesserten Modus der Rechnungsaufstellung einführt, so daß künftig Eisenbahnen, Domänen und Staatswälder als Activa aufgenommen werden. Dieselben sind gewiß nicht mit zu hohen Beträgen in die Rechnung aufgenommen, denn der höchste Werth, für den die Staatswälder veranschlagt sind, ist 5 Kronen per Tonne Landes.

Die Staatseinkünfte gestalten sich nach Voranschlag für 1876 wie folgt:

Ordentliche Einnahmen . . . . .	25.917000 Kronen,
Außerordentliche Einnahmen:	
Zölle . . . . .	20.000000 "
Post . . . . .	3.850000 "
Stempelpapier . . . . .	1.750000 "
Branntweinsteuer . . . . .	18.130000 "
Runkelrübensteuer . . . . .	60000 "
Andere außerordentliche Einnahmen. . . . .	2.800000 "
Summa	67.507000 Kronen.

Die ordentlichen Einnahmen bestehen aus der Grundsteuer, dem Zehnt von Cerealien, der Kopfsteuer, der Rauchsangsteuer und der Bruttoeinnahme aus den Staats-Eisenbahnen, dem Telegraphen und den Staatsforsten und aus anderen ordentlichen Einnahmen. Für 1876 sind diese mit 25.917000 Kronen berechnet, eine Erhöhung gegen das Vorjahr von 782000 Kronen.

Die Ausgaben des Staates werden für das Jahr 1876 wie folgt veranschlagt:

	Ordentliche	Außerordentliche
	Kron.	Kron.
Königliches Haus . . . . .	1.266000	—
Justiz . . . . .	3.390000	613882
Auswärtige Angelegenheiten . . . . .	609365	—
Krieg . . . . .	11.772300	6.696756
Marine . . . . .	4.617600	3.154085
Inneres . . . . .	13.091200	1.984781
Finanzen . . . . .	11.357700	570284
Kultus und Schulen . . . . .	7340900	1.809910
Pensionen . . . . .	1.740335	503500
Anlage von Eisenbahnen . . . . .	—	11.000000
	55.185400 Kron.	26 329198 Kron.

Staatsschulden. Im Jahre 1819 wurde die auswärtige, später die inländische Schuld getilgt, bis auf etwa 22 Mill. Papiergeld. 1852 und 1853 wurden zwei Anlehen aufgenommen zu sehr günstigen Bedingungen. 1857 dagegen ein Anlehen zu 6 Proc. Hierauf folgten mehrere bedeutende Eisenbahnanlehen. 1872 betrug der Schuldenstand bei einem Zinsfuß von  $3\frac{1}{2}$ —5 Proc. folgende Summen: Inländische Schuld 27, ausländische 95, zusammen 122 Mill. Reichsthaler, dazu unverzinsliche Schuld  $1\frac{1}{2}$  und schwebende Schuld 1 Mill. Reichsthaler. Dagegen betrug das Aktiv-Vermögen ohne die Eisenbahnen  $39\frac{1}{2}$  Mill., so daß noch ein Passiv-Stand von 85 Mill. verblieb. Es waren aber Ende 1872 schon 110 Mill. in Eisenbahnen angelegt.

Die Staatsrechnung für 1874 weist nach, daß Schweden am Ende des Jahres 1874 einen Ueberschuß von 118 Mill. besaß, da die Schulden zu diesem Zeitpunkte 114, die Activa dagegen 232 Mill. Kronen betragen. Diese Activa bestanden aus:

	Kronen	Lere
Behalte aus den Staats- und Reichsschuldentassen am Schlusse des Jahres 1873 . . . . .	66.075725	95
Staats-Eisenbahnen 129,2 Meilen, deren Gesamtsumme . . . . .	123.952604	67
Staatsdomänen, welche verpachtet sind . . . . .	12 917249	—
Staatswälder . . . . .	29,646000	—
Summa	232.272779	62

Dieses finanzielle Resultat muß als ein sehr glückliches bezeichnet werden. Die Achtung, welche sich die Finanzlage des Landes erfreut, geht auch daraus hervor, daß eine neuerliche  $4\frac{1}{2}$  procentige Anleihe zu  $95\frac{1}{2}$  untergebracht wurde, was einem Zinsfuß von  $4,75$  Proc. gleichkommt.

### Politik, Sociales.

Die Lage des Landes, so ungünstig dieselbe für manche Seiten des Wirtschaftslebens sein mag, hat jedenfalls den großen Vorzug, das Land von den politischen Wirren des übrigen Europa fern zu halten und ihm freie Hand zu gewähren in der Ausbildung seiner inneren Verhältnisse. Dies geschieht denn auch seit einer Reihe von Jahren. Bis 1865 bestand eine Verfassung, nach welcher die 4 Stände: Adel, Geistlichkeit, Bürgerstand und

Bauern 4 geschlossene Kammern bildeten, ein entschiedenes Mißverhältniß mit unnatürlicher Begünstigung des Adels, welches schließlich starke Aufregung erzeugte. Seit 1865 hat Schweden das Zwei-Kammersystem, und ist somit ganz in die Bahnen des modernen Rechtsstaates eingelenkt. Der Bauernstand scheint sich nach neuern Angaben bedeutend gehoben zu haben. Wesentliche Mißstände scheinen noch in dem Vorhandensein vieler überlasteter Landgüter und in der Beherrschung der höheren Ämter durch den Adel zu liegen. Dagegen weist die Statistik der Volkskultur eine erfreuliche Abnahme der Verbrechen, einen blühenden Zustand der Volksbildung und des nationalen Wohlstandes nach. Das National-Vermögen schätzt man auf ungefähr 2449 Mill. und steigt dessen Werthe von Jahr zu Jahr. Nach der Zählung von 1870 lebten von

Agrikultur . . . . .	2.309790	Unterricht, Kunst, Literatur . . . . .	26789
Industrie einschl. Bergwerke . . . . .	410371	Gesundheitspflege . . . . .	10577
Handel, Schiffahrt, Transport . . . . .	189916	Ohne Gewerbe . . . . .	1.053991
Cultus, Verwaltung, Armee . . . . .	217089		

Im Ganzen genommen dürften sich wenige Völker der Erde so gesunder wirtschaftlicher Zustände zu erfreuen haben, als das Schwedische. Karge, rauhe, aber große Natur; ein ehrenreiches tüchtiges Volk.

### Die Landestheile und Städte.

Die alte historische Einteilung des Landes ist folgende:

- I. Götta-Rike mit den 10 Landschaften: Skane, Blekinge, Smaland, Oestergöthland, Halland, Westergöthland, Dalsland, Bohuslän, Deland, Gottland.
  - II. Svea-Rike mit 6 Landschaften: Upland, Södermanland, Westmanland, Nerike, Wermland, Dalarne.
  - III. Norrland mit den 8 Landschaften: Gestrifland, Helsingland, Medelpad, Angermanland, Herjedalen, Jemtland, Westerbotten und Lappmarken.
- Die heutige administrative Einteilung umfaßt die Oberstatthaltertschaft Stockholm und 24 sogenannte Län.

#### I. Svea-Rike, enthält Stockholm und 7 Län.

Stockholm, Haupt- und Residenzstadt mit 143735 Einw., Sitz der obersten Regierungsbehörden, sehr schön am Ausfluß des Mälarsee in die Ostsee gelegen. Letztere bildet hier eine Bucht mit vielen Inseln und Klippen, daher die Einfahrt in die Stadt von der See aus schwierig ist. Stockholm zerfällt in folgende Theile: 1) die eigentliche Stadt im Mittelpunkte auf einer Insel, mit hohen Häusern und engen unregelmäßigen Straßen. 2) Die südliche Stadt, Södermalm, groß und regelmäßig, durch 2 Brücken mit der Stadt verbunden. 3) Norrmalm im Norden der eigentlichen Stadt, ebenfalls durch eine schöne Brücke mit ihr verbunden. 4) Rungsholm (Königsinsel), im Westen vom vorigen, 5) Ladugarbslandet, hauptsächlich die Kasernen enthaltend und 6) die Thiergartenstadt. Die eigentliche Stadt liegt auf einer Insel, welche den Mälarsee in 2 Theile scheidet, oberhalb ist Süßwassersee, unterhalb Salzsee, welcher schon zur Ostsee gehört. Norderstrom und Süderstrom umschließen die eigentliche Stadt, trennen dieselbe von den

Vorstädten und verbinden den Mälar mit der See. Die Lage der Stadt ist reizend, bald kahler Fels, dann wieder Kulturland und schöne Seebuchten von zahllosen Fahrzeugen belebt, so daß das Wasser einer besonderen Stadt gleicht.

Die Stadt hat 32 Plätze, über 300 Straßen und Gassen und 4500 Höfe. Die inneren Plätze sind sämmtlich klein, unter den äußeren Plätzen sind für den täglichen Handel bestimmt: Mönchbrücke, Fleischmarkt und Kornhafen. Sowohl am Mälar als an der Salzsee befinden sich Quais von Granit, längs welcher eine breite Hafensstraße ist, wo unter anderen die Bank, das Pack- und Zollhaus sich befinden. Dem Landhandel ist auf dem Norrmalm der Heumarkt eingeräumt. Die schönsten Straßen besitzt die Vorstadt Norrmalm, während man in den entlegenen Vorstädten noch sehr schlechte Gebäude findet.

Stockholm ist der Hauptstiz der schwedischen Industrie und hat auch etwa die Hälfte des schwedischen Handels in den Händen. Dieser Handel ist begünstigt durch die vortreffliche Lage und gute Häfen an der Salzsee und dem Mälar. So bedeutend wie früher ist das kommerzielle Uebergewicht Stockholms gegenüber den anderen schwedischen Städten nicht mehr. Namentlich scheint in neuerer Zeit Göteborg dem Stockholmer Handel bedeutende Konkurrenz machen zu wollen. Die Stadt exportirt hauptsächlich Eisen, Holz, Hafer, Erz, Feldspath und dergl.

Zur Stadt führen durch die Scheren 3 Wasserwege, alle lang und schwierig. Da außerdem der Hafen jährlich 5 Monate durch Eis gesperrt ist, hat man die Anlage eines äußeren Hafens bei Rhnäs projektirt, der durch eine Eisenbahn mit der Stadt verbunden werden soll.

Unter den wirtschaftlichen Instituten der Stadt sind zu nennen: die Reichsbank, Sparbank und andere Banken, die Seeassuranzcompagnie, die Seeversicherungsgesellschaft, die Versicherungsgesellschaft Skandia u. s. f.

Drei Bahnlinien verbinden Stockholm mit dem Innern des Landes in nordwestlicher und südwestlicher Richtung.

Die zu Svea-Rike gehörigen Län sind:

1) Stockholms-Län. Die Landschaft ist 134 geogr. □ Meilen groß, mit 132485 Einw., größtentheils von der Ostsee und dem Mälarsee umgeben; beide bilden eine Masse von Buchten und enthalten unzählige Inseln und Scheren. Die Küsten sind bergig und bewaldet, im Innern reicher Wechsel von offenen Ebenen, Seen, Sümpfen und Wäldern, der Boden das älteste Kulturland Schwedens und im Ganzen fruchtbar, obgleich bedeutende Sandberge vorkommen. Der Anbau des Landes ist vorzüglich, Haupterwerbszweige sind Ackerbau und Viehzucht, Forstwirtschaft, Schifffahrt, Fischerei und industrielle Thätigkeit.

Die Län enthält in der Nachbarschaft von Stockholm nur 6 kleine unbedeutende Seestädte; davon liegen Doreburg, Osthammar und Norrtälje nördlich von Stockholm. Warholm ist ein Seestädtchen, 3 Meilen östlich von Stockholm mit Seebad. Daneben liegt die Festung Warholm, welche die wichtigste Einfahrt von Stockholm vertheidigt.

Sigtuna am Mälar, uraltes und sehr zerfallenes Städtchen.

Södertelje an dem Kanal zwischen dem Mälar und der Ostsee und an der Eisenbahn von Stockholm nach Göteborg.

Grislehamn, der gewöhnliche Ueberfahrtsort nach den Ålandsinseln. Dalarön mit gutem Hafen und Seebad, 6 Meilen von Stockholm. In der Nähe an der Deja der gute Hafen von Elgsnabben. Auf der Insel Utö bedeutende Eisengruben.

2) Upsala-Län. Die Län ist 102 □ Meilen groß, mit 101980 Einw., im Nordosten von der Ostsee, im Süden vom Mälär umgeben, an der Küste reich an Klippen, im Innern flach und fruchtbar, im Norden sumpfig und walddreich. Haupterwerbszweige sind Ackerbau, Viehzucht, Bergbau und Hüttenbetrieb, Fischerei, Schifffahrt und Handel.

Upsala, uralte Stadt mit 11339 Einw. in weiter fruchtbarer und flacher Landschaft, am Flüsschen Tyris, welcher durch die Kunst schiffbar gemacht worden ist. Die Straßen der Stadt sind breit und geräumig, sie selbst Mittelpunkt des wissenschaftlichen und kirchlichen Lebens in Schweden mit zahlreichen Alterthümern und Denkmalen, der klassische Boden der alten schwedischen Geschichte. Eisenbahnstation.

Enköping, in fruchtbarer Gegend unweit des Mälärsees, treibt Gartenbau und führt dessen Producte nach Stockholm. Eisenbahnstation.

Dannemora, eines der berühmtesten Eisenwerke der Welt, in sumpfiger Wiesenlandschaft gelegen. Der Abbau der Eisenerze wird hier meistens in offenen Gruben betrieben, von welchen gegen 80 vorhanden, aber nur zu einem kleinen Theile in Betrieb sind. Mehrere dieser Gruben sind von ungeheurer Ausdehnung und Tiefe und können im Winter, wo sich Eis in ihnen bildet, nicht bearbeitet werden. Dann werden die Erze verhüttet, welche zum Theil 40—50 Proc. des besten Eisens enthalten. Die Gruben sind im Besitz einer großen Gewerkschaft, zu welcher viele vornehme Familien gehören. Eisenbahnstation.

Oesterby,  $\frac{1}{4}$  Meile vom Vorigen mit großen Schmelzöfen und Hammerwerken.

Löfsta, das größte Eisenwerk Schwedens mit etwa 2000 Arbeitern.

3) Södermanland-Län, 121 □ Meilen, 137845 Einw. und 6 Städte, liegt zwischen dem Mälärsee und Ostsee, südlich von ersterem, ein schönes wellenförmiges, fruchtbares Land, reich an Seen, mit klippiger Küste. Ackerbau und Bergbau sind Haupterwerbszweige. Städte:

Nyköping, Hafenstadt mit 4282 Einw., an der Mündung des gleichnamigen Flusses, welcher in der Stadt einen bedeutenden, für die Industrie nutzbar gemachten Wasserfall bildet. Lebhafter Handel, in der Nachbarschaft Baumwollspinnerei, Papierfabrikation und Hüttenindustrie. Andere kleine Seelplätze sind Trosa, Södertelje und Elfsnabben in den Schären.

Strengnäs, Binnenstadt am Mälärsee mit lebhaftem Dampfschiffsverkehr.

Ekilstuna, am Abfluß des Hjelmarssee in den Mälärsee, gutgebaute Fabrikstadt und Eisenbahnstation mit den bedeutendsten Eisen- und Stahlschmieden des Landes. Außerdem enthält die Län noch mehrere Eisen- und Kanonengießereien.

4) Westmanland-Län, 118 □ Meilen, 117490 Einw., liegt nördlich vom Mälärsee und westlich vom Upsala-Län, hat am Mälärsee reiche fruchtbare Ebenen, im Norden und Westen walbige Höhen. Ackerbau, Viehzucht,

Bergbau und Hüttenbetrieb sind Haupterwerbszweige. Die Städte der Län führen den Bergwerksdistrikten Getreide und andere Bedürfnisse zu und handeln mit Eisen.

Westeras, Städtchen am Nälar mit Hafen, gut gebaut. Eisenbahnstation.

Arboga, am schiffbaren Arboga-Flüßchen, nahe an der Mündung desselben in den Nälar, berühmt durch ihr Del. Eisenbahnstation.

Sala, Binnenstädtchen mit einer berühmten Silbergrube, welche jedoch zur Zeit mit Verlust bearbeitet wird, während sie im 15. und 16. Jahrhundert 18000 Thaler Reinertrag brachte. Eisenerze und Silbererze liegen auch an andern Plätzen der Län. Eisenbahnstation.

5) Derebro-Län, 161 □Meilen mit 171869 Einw., liegt am Hjelmsee und am Wettersee, theils flach und fruchtbar, theils bergig und waldbreich. Bergwerksbetrieb und Ackerbau sind Haupterwerbszweige.

Derebro, alte Stadt mit 8990 Einw., am Hjelmsee; Eisenbahnstation.

Asterfund, am Wettersee, in der Nähe Zinkgruben.

6) Wernlands-Län, 307 □Meilen mit 263056 Einw., am Wenersee, an dessen Ufern das Land flach und fruchtbar ist, außerdem bergig und unfruchtbar, aber reich an Erz und Wald. Der bedeutendste Berg- und Hüttenbetrieb Schwedens. Städte:

Karlsstad, auf einer Insel unweit der Mündung der Alara-Elf in den Wenersee, mit Hafen; Eisenbahnstation.

Christinehamn, unweit des Wettersees an der schiffbargemachten Löv-Elf; auf dem Marke dieses Platzes werden die Eisenpreise für das kommende Jahr bestimmt. Eisenbahnstation.

7) Ropparberg-Län, 571 □Meilen mit 178881 Einw., enthält die alte Landschaft Dalarne, d. h. die von der Dal-Elf durchströmten Thäler, ist reich an Erzen und Naturschönheit, sowie an hohen Waldbergen, aber im Ganzen unfruchtbar, weshalb die Einwohner, Dalkarl genannt, in anderen Gegenden Schwedens ihren Erwerb suchen. Sie sind der kraftvollste, am meisten abgehärtetste Menschenschlag in Schweden, ausgezeichnet durch Vaterlandsliebe, Tapferkeit und Sitteneinfalt. Die im obern Dalarne herrschende Sprache ist vom Schwedischen sehr verschieden. Bergbau und Landwirtschaft, Forstwirtschaft sind Haupterwerbszweige, daneben noch mancherlei industrielle Specialitäten. Städte:

Falun, in weitem ödem Thale, ohne alle Vegetation wegen des Kupferrauches und Dampfes der nahen Hüttenwerke. Dicht bei der Stadt das berühmte uralte Kupferwerk, welches jetzt aber nicht mehr so ergiebig ist wie ehemals. Der größte Schacht ist eine ungeheure, durch einen Einsturz gebildete offene Grube. Jährlich werden 2500 Schiffspfund Kupfer gewonnen, welches auch Gold und Silber enthält. Die ganze Gegend ist voll von Schlacken und Kupferschmelzen. Eisenbahnstation.

Avesta, an der Dal-Elf, Flecken mit Kupferwerken.

## II. Göta-Rike enthält folgende 12 Län:

1) Malmöhus-Län, 85 □Meilen mit 322171 Einw., umfaßt den südwestlichsten und fruchtbarsten Theil von Schonen am Kattegat und ist eine



fast völlig waldblose Ebene, auf welcher sehr ergiebiger Ackerbau, an den Küsten auch Fischerei und Schifffahrt betrieben wird. Städte:

Malmö, gut gebaute Stadt am Sund, mit einem künstlich geschaffenen sicheren Hafen, Eisenbahndepot, treibt Industrie und Handel und namentlich lebhaften Verkehr nach Dänemark und Deutschland. Noch heute existirt dort eine deutsche Gemeinde, während zur Zeit der Hanse Malmö fast ganz deutsch war. 24627 Einw.

Lund, alterthümliche Binnenstadt mit 10588 Einw., Sitz einer Universität, Eisenbahnstation.

Landskrona, am Öresund mit tiefem und weitem Hafen, der über 300 große Schiffe faßt. Die Einfahrt ist etwas beschwerlich und es fehlt dem Plaze an Kapital, um ein lebhafter Handelsplatz zu werden. Endpunkt einer Zweigbahn.

Helsingborg, Küstenstadt an der schmalsten Stelle des Sundes, der dänischen Stadt Høllingør gegenüber. Der seichte Hafen ist jetzt sehr verbessert worden. Die Stadt selbst treibt lebhaften Handel und Verkehr nach Dänemark, ist Eisenbahndepot und zählt 7560 Einw. In der Nähe die einzigen Steinkohlfelder Schwedens.

Ystad, unregelmäßiges Küstentädtchen und Eisenbahndepot, mit unbedeutendem Hafen, aber lebhaftem Handel, Ueberfahrt nach Stralsund, hat Dampfschiffsverbindungen mit Stockholm, Kopenhagen, Lübeck und Bornholm.

2) Christianstads-Län, 117 □Meilen mit 225426 Einw., liegt nördlich vom vorigen, ist flach, an den Küsten des Kattegat und der Ostsee, sandig und ohne Häfen, aber fruchtbar, im Norden auch waldbreich.

Christianstad, an der Helge-A, welche sich bei der Stadt zu einem See erweitert und für kleine Fahrzeuge schiffbar ist. Die Stadt ist wohlgebaut und gewerbfleißig und zählt 6334 Einw. Eisenbahndepot. Der Hafen der Stadt ist bei dem kleinen Flecken Åhus an der Mündung des vorgenannten Flüsschens.

3) Blekinge-Län (Carlskrona-L.), 54 □Meilen und 127877 Einw., den südlichen Theil des Hochlands von Smaland umfassend, an der Ostsee, mit insel- und scherenreicher Küste, sehr fruchtbar. Haupterwerbszweige: Ackerbau und Viehzucht, auch Fischerei und Schifffahrt. Orte:

Carlskrona, Städtchen und Festung auf der mit dem Festland durch eine Brücke verbundenen Insel Trojö, mit 17775 Einw., gut gebaut und reinlich, mit prächtigem sicherem Kriegshafen.

Carlshamn, 6 M. westlich vom vorigen an der Mündung der Nie-A' in die Ostsee, mit sicherem und befestigtem Hafen, gewerbfleißig, treibt lebhaften Handel mit etwa 50 eigenen Schiffen. 5892 Einw.

Die übrigen Orte commercieell unbedeutend.

4) Kronoberg-Län (Wexjö-L.), 171 □Meil. groß, mit 160365 E., umfaßt den inneren Theil des Smalandischen Hochlands, ist bergig, reich an Seen, Sümpfen und Heiden; der wenig fruchtbare Boden sehr fleißig angebaut; auch die Viehzucht wichtig; die bedeutenden Waldungen dagegen vernachlässigt.

Wexjö, die einzige Stadt der Län, Eisenbahnstation unweit des Helga-See's, mit Fabriken; handelt mit Landesproducten. In der Umgebung viele Eisen-, Glas- und Papierfabriken.

5) Jönköpings-Län, 202 □Meilen groß, mit 181788 Einw., den nördlichen höheren Theil des Smalandischen Hochlands umfassend, bergig, steinig und ziemlich unfruchtbar, aber metallreich und durch seine Lage am Wettersee auch mit lebhafterem Verkehr. Orte:

Jönköping, Städtchen und Eisenbahnstation mit 18010 Einwohner, am südlichen Ende des Wettersees reizend gelegen, mit mehreren Fabriken, worunter eine weltberühmte Zündholzfabrik. In der Nähe die große Gewehr-fabrik Husqvara und der eisenerzeiche Taberg.

6) Kalmar-Län, 207 □Meilen und 235 Einw., besteht aus dem östlichen Küstenstriche von Smaland und aus der vorliegenden Insel Oeland, ist meist waldbreich und felsig, im Süden aber auch fruchtbar, landschaftlich reizend, mit Felsenuffern, welche namentlich gegen Norden hin mannigfache Buchten bilden. Haupterwerbszweige: Ackerbau, Viehzucht, Bergbau. 5 Städte.

Kalmar, Küstenstadt mit 9421 Einw., auf der Insel Quarnholm am Kalmarfunde, durch Brücken mit dem Festlande verbunden, hat einen guten Hafen, lebhaftes Gewerthätigkeit und blühenden Handel. Eisenbahnstation. Westervik, lebhaftes See- und Handelsstädtchen mit 5330 Einw., an der Mündung des Gambleby-Wit.

Oskarshamn, Küstenstädtchen mit Handel und Schiffbau, am nördlichen Ende des Kalmarfundes.

Mönsterås, lebhafter kleiner Küstenplatz im Kalmarfunde.

Die 24 $\frac{1}{2}$  □Meilen große Insel Oeland, durch den Kalmarfunde von Schweden getrennt, ist im Norden fruchtbar und bewaldet; ihr südlicher Theil besteht aus einem taflen unfruchtbareren Kalkfels, der blos an seinen schmalen östlichen und westlichen Abdachungen anbaufähig ist und zahllose Windmühlen trägt. Die früher bekannte kleine Pferderace der Insel ist fast ausgestorben; Alaungruben, Fischerei und Schifffahrt wichtig. Hauptplatz der Insel ist Borgholm, gegenüber von Kalmar.

7) Östergötlands-Län (Vinköpings-Län), 195 □ und 260140 Einw., eine der reichsten Landschaften Schwedens, zwischen Wettersee und Ostsee, wellenförmig und fruchtbar, mit tief eingeschnittenen Meeressbuchten, im Norden und Süden zu walddigen Höhen ansteigend. Haupterwerbszweig: Ackerbau und Viehzucht, auch ansehnlichen Grubenbau auf Kupfer und Eisen. Industrie: Gießereien, Eisenhämmer und mechanische Werkstätten. An den Küsten Fischerei und Schifffahrt.

Vinköping, 7155 Einw., alte wohlhabende Stadt, unweit des Sees Rogen, handelthätig und gewerthätig. Eisenbahnstation.

Norrköping, 22032 Einw., demnach die dritte Stadt des Landes, an der Motala, welche in der Stadt mehrere nutzbar gemachte Wasserfälle bildet und gleich unterhalb der Stadt für große Schiffe fahrbar wird. Nächst Stockholm ist Norrköping die erste Fabrikstadt des Landes; seine Tuchfabriken besonders nennenswerth. Auch Handel, Schifffahrt und Schiffbau ist wichtig. Der Verkehr mit Deutschland ist stets im Wachsen; ebenso die Zahl der hier sich niederlassenden Deutschen. Der Schiffsverkehr der Stadt geht zumeist nach England und Deutschland; ausgeführt werden Metallwaaren, Hafer, Holz. Eisenbahnstation. 4 Banken, worunter eine Hypothekbank.

Söderköping, sehr alte, jetzt herabgekommene Stadt am Göta-Kanal.

Notala, am Ausfluß des gleichnamigen Flusses aus dem Wettersee und am Götakanal, mit bedeutenden mechanischen Werkstätten.

8) Hallands-Län, 89 □Meilen und 128871 Einw., ein bis zu 7 Meilen breiter und 22 Meilen langer Küstenstrich am Kattegat, in seinem südlichen Theile eine sandige Ebene mit niedriger hasenloser Küste, aber manchen fruchtbaren Strichen. Im Norden ist die Küste besser, hat vortreffliche Häfen, das Land aber ist unebner und höher. Im Innern erhebt sich die Län zu kahlen Heiden, Mooren und Sümpfen. Die Flüsse sind nicht schiffbar, aber reich an vortrefflichen Lachsen, die nach Stockholm gebracht werden. Haupterwerbszweige: Ackerbau, Viehzucht, Weberei, Schifffahrt und Fischerei.

Halmstadt, ehemals bedeutende Stadt an der Küste mit gutem Hafen.

9) Skaraborgs-Län, 155 □Meilen mit 247729 Einw., Binnen-Landschaft zwischen dem Wener- und dem Wettersee, bergig, aber fruchtbar. Haupterwerbszweige: Ackerbau und Viehzucht. Städte: Mariestad, am Wenersee, Lidköping, ebenfalls am Wenersee, treibt Handel und Ackerbau. Sköfde und Falköping, unbedeutende Städte und Eisenbahnstation.

10) Elfsborgs-Län, 232 □Meilen und 281339 Einw., besteht aus einem bergigen, waldigen, an Seen und Sümpfen reichen Theile von Westergöthland und aus der Landschaft Dalsland am Westufer des Wenersees. Viehzucht und Forstwirtschaft sind Haupterwerbszweige, der Ackerbau unzureichend, Weberei und Hausirhandel wichtig. Städte:

Wenersborg, Eisenbahn- und Schiffstation am Wenersee, hübsch gebaut, treibt lebhaften Commissionshandel und Schifffahrt auf dem Wenersee. Borås, lebhaftes Fabriks- und Handelsstädtchen, treibt Hausirhandel und Weberei.

11) Göteborg und Bohus-Län, 91 □Meilen und 236899 Einw., an der Küste des Kattegat und Skagerak mit vorgelagerten Inseln und zahllosen nackten Klippen; im Norden reich bewaldet, im Ganzen fruchtbar. Im Innern sind Ackerbau und Industrie, an den Küsten Fischerei und Seefahrt Haupterwerbszweige. Städte:

Göteborg (Gothenburg), die zweite Stadt Schwedens, neueren Ursprungs, schön gelegen und von schiffbaren Kanälen durchschnitten, mit geraden breiten Straßen, macht den Eindruck einer sauberen niederländischen Stadt. Die östliche Mündung der Göta-Elf bildet hier einen vortrefflichen, fast immer eisfreien Hafen. Die Stadt besitzt mehrere Vorstädte und zählt mit denselben 59329 Einwohner. An der Göta-Elf abwärts erstreckt sich die Vorstadt Masthuggen, von Seeleuten bewohnt. Die Festungswerke sind abgetragen, dagegen wird die Mündung und der Hafen durch die abwärts gelegene Festung Nyä Elfsborg geschützt. Die Stadt hat eine lebhaft eigene Industrie in Zucker, Border, Baumwolle, Segeltuch, mechanischen Werkstätten, Schiffbau u. dergl. Sie besitzt 100 eigene Schiffe und treibt einen Handel, der mit dem von Stockholm lebhaft rivalisirt. Auch ergiebigen Haringfang.

Uddevalla, Stadt und Eisenbahnstation am Byfjord, gut gebaut mit Hafen und blühendem Handel.

12) Gottlands-Län, 57 □Meilen und 54239 Einw., besteht aus der großen Insel Gottland in der Ostsee, aus den kleineren Karls-Inseln im

Westen derselben, der Insel Farö im Norden und den noch weiter nördlich gelegenen Gotoga Sandör. Gottland besteht aus einem mit fruchtbarer Erde bedeckten Kalkfelsen, hat hohe Ufer und gute Häfen, unter welchen der von Svide der beste in der Ostsee ist. Rationeller Ackerbau und bedeutende Viehzucht, auch Schifffahrt, Fischerei und Robbenjagd. Stadt:

Wisby, 6240 Einw., zur Zeit der Hansa eine der bedeutendsten und reichsten Städte des europäischen Nordens, macht auch jetzt noch einen ganz mittelalterlichen Eindruck, mit Resten großartiger Bauwerke und Spuren alter Pracht. Jetzt noch ein lebhaftes Handelsstädtchen.

### III. Norrland, enthält folgende 5 Län:

1) Gefleborgs-Län, 337 □Meilen und 153786 Einw., umfaßt die Landschaften Gestriffland und Helsingland, ist eine walddreiche Sumpfgegend, theilweise fruchtbar; neben dem Ackerbau sind Waldwirthschaft, Fischerei, Leineweberei, Hochöfen und Hammerwerke und der Handel als Erwerbszweige zu nennen. Stadt:

Gefle an der gleichnamigen Bucht und dem Geflefluß gelegen, Eisenbahnstation und neben Stockholm und Östeborg die dritte Handelsstadt des Reiches. Sie zählt jetzt 16500 Einw., ist ganz neu gebaut, hat neue Schiffswerke und besitzt gegen 100 eigene Schiffe. Ausgeführt werden hauptsächlich Eisen und Holz, eingeführt Getreide und andere Nahrungsmittel, Steinkohlen, Getränke u. s. f.

Söderhamn und Hudiksvall, zwei kleine, aber lebhafte Küstenplätze, handeln mit Holz u. A.

2) Jemtlands-Län, 927 □Meilen, 72506 Einw., liegt ganz im Innern des Landes und umfließt die alten Landschaften Jemtland und Herrjedalen, von welchen ersteres mit hohen Bergen, Thälern, Seen und prächtigen Strömen, noch etwas kulturfähiger ist, während Herrjedalen ein wildes, rauhes Gebirgsland ist mit dürrem Boden. Ackerbau, Viehzucht und Waldwirthschaft sind Haupterwerbszweige. Stadt:

Östersund am Storsee mit wichtigem Binnenhandel. Eine Landstraße führt von hier nach Norwegen.

3) Wester-Norrland-Län, 427 □Meilen, 140168 Einwohner, am bottnischen Meerbusen, umfaßt die beiden Landschaften Medelpad und Angermannland, beide reich an Bergen, Wäldern, Strömen, Seen und Sümpfen. Der Boden ist nur in den Thälern fruchtbar. Haupterwerbszweige: Ackerbau und Viehzucht. Sehr stattliche Bauernhöfe. Städte:

Hernösand, auf der Insel Hernö an der Mündung der Angermanna-Elf, wohlgebautes Städtchen mit 3312 Einw. und lebhaftem Handel.

Sundsvall, hübsche kleine Stadt, an der Mündung der Indal-Elf, nächst Gefle der bedeutendste Handelsplatz Norrlands.

4) Westerbottens-Län, 1074 □Meilen, 94628 Einw., liegt vom bottnischen Meerbusen quer durch die Halbinsel bis zur norwegischen Grenze, an der Küste Wald, sandige Heide, Sümpfe und Seen mit kleinen Kulturlandschaften dazwischen, gegen Westen zu immer höher und gebirgiger. Städte: Umea an der Mündung des gleichnamigen Flusses.

Skelleftea, ebenfalls an einer Flußmündung. Beides lebhafte Stapelplätze.

5) Norrbotten, 1941 □ Meilen, 78659 Einw., umfaßt die nördlichsten Theile Schwedens vom bottenischen Meerbusen zur norwegischen Grenze, weniger gebirgig wie Westerbotten und an der Küste selbst fruchtbarer. Orte:

Lulea, Küstenplatz an der Mündung der Lulea-Elf,

Pitea, an der Mündung der Pitea-Elf und

Haparanda, hart an der russischen Grenze an der Tornea-Elf, bekannt als die nördlichste Station der meteorologischen Berichte.

Im Innern des Landes sind die großen Eisenberge Gellivara, Ruotivara, Karviksberg nennenswerth. Den innern Theil der Län, wie der vorgenannten, bilden die sog. Lappmarken, ein wildes und romantisches Gebirgsland, etwa den 4. Theil von ganz Schweden bedeckend, aber sehr spärlich bevölkert. Der Reichthum an Metallen (Silber, Kupfer und Eisen) ist sehr bedeutend, wird aber wegen Mangel an Verkehrsmitteln noch nicht hinreichend ausgebeutet. Producte der Wälder werden auf den Flüssen herabgefloßt, der Ackerbau leidet unter dem rauhen Klima, weit wichtiger ist die Viehzucht.

Die früheren Einwohner der Lappmarken, die Lappen, welche von schwedischen Colonisten immer weiter in die unfruchtbarsten Gegenden zurückgedrängt werden, unterscheidet man in Renthierlappen oder Gebirgslappen und Fischerlappen oder Küstenlappen. Erstere ziehen mit ihren Renthierren als Nomaden umher und verweilen einen Theil des Jahres auf den Alpenweiden, wo die Thiere sich ihre Nahrung unter dem Schnee suchen; zu andern Jahreszeiten wandern sie aus den Hochländern herab nach den Küstengegenden, wo sie ihre Renthierfelle, Käse zc. und Pelzwerk gegen allerlei Waaren zum Hausbedarf vertauschen. Theils die Abnahme der Weidegebiete in Folge der mächtig vordringenden Colonisation, theils der starke Branntweingenuß (Branntwein und Tabak sind bei weitem die wichtigsten Artikel, welche die Lappen von der europäischen Civilisation beziehen), haben sehr zur Verminderung dieses merkwürdigen Volkes beigetragen, welches seinem Untergange rasch entgegengeht. Die Fischerlappen sind durch Armuth und Beschränkung ihrer ehemaligen Weiden zu dem geworden, was sie sind; auch sie wechseln ihre Wohnsitze, obgleich ihre Wanderungen nicht so weite Strecken durchmessen, als jene der Berglappen.

#### Colonieen.

Die seit 1784 Schweden gehörige Insel St. Barthélemy (kleine Antillen) befindet sich in trauriger Lage. Sie zählt auf 0,384 □ Meilen etwa 3000 Einw., die in der aus 18 Mann und 3 Corporalen bestehenden militärischen Besatzung so gut wie gar keinen Schutz finden gegen das dortige zahlreiche Gesindel. Der Staatsauschuß des schwedischen Reichstags hat beantragt, den König zu bitten, daß die hilflose Colonie unterstützt oder einer andern Macht überlassen werde. In der ersten Kammer gab darauf der Minister des Auswärtigen die Erklärung ab, daß die Regierung schon in den vierziger Jahren darauf bedacht gewesen, sich der Insel zu entledigen. Diefelbe sei verschiedentlich England und den Vereinigten Staaten unentgeltlich angeboten worden; da beide Staaten jedoch von der Lage der Colonie, wie daselbst die Anlegung eines Hafens nicht möglich und sonst gar kein Handel

existirte, hinlänglich unterrichtet waren, so waren alle Unterhandlungen erfolglos. Der Vorschlag, die Colonie einfach von der Oberhoheit des schwedischen Staates befreit zu erklären und ihrem Schicksal zu überlassen, dürfte nicht in Erwägung gezogen werden, und es sei deshalb am besten, der Insel möglichst hilfreich zur Seite zu stehen. Der Staatsauschuß empfiehlt als Unterstützungsmittel die Aufhebung des Zolls und Beschränkung der Verwaltung auf das, was zur Aufrechterhaltung der bürgerlichen Ordnung am nothwendigsten sei. Die Erste Kammer hat sich damit einverstanden erklärt. Man will jetzt die auf der Insel befindlichen Erzlager untersuchen. (Neues aus d. Geographie u. Berl. 1876).

Anmerkung. Für die Bearbeitung Schwedens wurden außer dem eben citirten Werke benützt: E. J. Jona s: Schweden und seine Entwicklung, Berlin 1875; — Frisch: Die Königreiche Schweden und Norwegen; — Das Preussische Handels-Archiv u. a. m.

Anmerkung 2. Bezüglich der Zollgesetzgebung und Zollverwaltung liegt dem Verfasser keine neuere Mittheilung vor. Nach älteren Angaben besteht in Schweden ein Schutz-zollsystem zu Gunsten der schwedischen Schifffahrt, wobei schwedische Schiffe für directe Ausfuhr schwedischer Erzeugnisse 15 % Begünstigung genießen und die Waaren auf fremden Schiffen 40 % mehr als den gewöhnlichen Einfuhrzoll und 50 % über den gewöhnlichen Ausgangszoll bezahlen. Zollfrei in der Einfuhr sind die meisten Rohprodukte und Rohstoffe für die Industrie. Die Zollsätze gehen bei einzelnen Waaren bis zu 20 Riksdaler per Pfund. Rohe Metalle, Eisenwaaren und Holz zahlen Ausfuhrzölle. Den größten Zollbetrag liefern Zucker, Wollzeuge, Kaffee, Tabak, Branntwein und Sprit, Baumwollwaaren.

## Norwegen.

### Lage, Grenzen, Größe und Eintheilung.

Das Königreich Norwegen umfaßt den nordwestlichen Theil der skandinavischen Halbinsel, also deren höchste Erhebung und steilen Abfall nach dem nordatlantischen Ocean. Die Grenzen sind: gegen Norden, Westen und Süden das Meer, gegen Osten Schweden und gegen Süden Rußland. Der Flächeninhalt beträgt 5751 geogr. □Meilen (316694 □Kilometer). Es zerfällt in 20 sog. Aemter, deren Namen und Größe unten angegeben werden.

Die Lage dieses Landes als des nördlichsten in Europa ist begreiflicher Weise für jene Wirthschaftszweige, welche von klimatischen Verhältnissen abhängig sind, möglichst ungünstig, da die Hauptmasse des Landes der Kultur verschlossen ist; commercieell dagegen ist die Nachbarschaft des atlantischen Oceans, dem das Land seine Breitseite zutehrt, entschieden günstig und ließ lebhafte Verbindungen mit dem großen Weltverkehr erwachsen.

### Bevölkerung.

Die Bevölkerung von Norwegen besteht aus 1.741621 Seelen, sonach nur 303 Bewohner auf die □Meile, oder  $5,6$  auf den □Kilometer. Die



Norweger sind theils germanischen Ursprungs, theils sog. Quänen (Finnländer), etwa 6700 an der Zahl, sodann 17000 Lappländer.

Die eigentlichen Norweger sind ein kraftvoller Menschenschlag, ausgezeichnet durch Redlichkeit, Treue, Kühnheit, Freiheitsliebe, Gastsfreibeit, Mäßigkeit und Arbeitsamkeit, unternehmend bis zur Verwegenheit, deutlich erkennbar als die Nachkommen der alten Normannen. Sie besitzen Scharfsinn und Begabung für mechanische Arbeiten, vor Allem aber für die Seefahrt. Die Sprache ist mit der schwedischen und dänischen verwandt, außer ihr auch das Deutsche sehr verbreitet. Die Religion ist im Allgemeinen die lutherische, aber auch andere Religionen gebildet.

Die Bevölkerung von Norwegen zeigt seit längeren Jahren eine ziemlich energische Vermehrung, welche jedoch jetzt allmählig geringer wird. 1769 hatte sie erst 748000 Einwohner betragen, bei der Zählung von 1875 dagegen 1.815000. Die geringer werdende Zunahme war hauptsächlich der Auswanderung der letzten Jahrzehnte zuzuschreiben. Da diese Auswanderung sich jetzt verringert, darf man annehmen, daß Norwegen bei der nächsten Zählung 2 Mill. Einwohner erreichen wird. Die städtische Bevölkerung ist gegenüber der ländlichen in stärkerem Zunehmen. Während die Bevölkerung im Ganzen um 1 Procent jährlich wuchs, beträgt der Zuwachs des steuerpflichtigen Vermögens von 1870—75 über 40 Procent.

Hinsichtlich ihrer Beschäftigung gruppiren sich die Einwohner folgendermaßen. Es lebten im Jahre 1865 von

Ackerbau, Viehzucht, Forstwesen und Fischerei . . . . .	1.035207.
Montan- und anderer Gewerksindustrie . . . . .	241446.
Handel und Schifffahrt . . . . .	148590.
Verschiedenerlei mechanischer Beschäftigung . . . . .	101848.
Geistigen Arbeiten . . . . .	50418.
Zu unproduktiven Klassen gehörten . . . . .	124247.

#### Horizontale Gliederung. Küsten.

Die Grundgestalt des Landes ist die eines schmalen, von Nordost nach Südwest gestreckten Landstreifens. Wo dessen Umrahmung durch das Meer gebildet wird, ist seine Küstengestaltung eigenthümlicher, als die irgend eines Landes der Welt. Auf einer Ausdehnung von über 12 Breitengraden, vom Varanger Fjord im äußersten Nordosten bis zum Kap Vindesnäs im Süden, bildet diese Küste ein Gewirr von tief eingeschnittenen, vielfach verzweigten Fjorden, hohen Felseninseln und unabsehbaren Reihen von Scheren (Klippen). Während der Küstenfaum des Landes in gerader Linie etwa 360 Meilen beträgt, ergibt sich, wenn man alle Krümmungen hinzurechnet, eine Küstlänge von wenigstens 2000 Meilen. Die bedeutendsten Fjorde sind folgende:

Im Nordosten an der russischen Grenze der breite Varanger=Fjord, weiter gegen Westen Tana=F., ferner Vage=F., Vorsanger=F., Alten=F., Avenang=F., Vingen=F., Ulos=F., der tiefe Bals=F., Malangen=F., endlich der große vielverzweigte West=F., beinahe ein Binnenmeer für sich, welches wieder mehrere Fjords nach Osten hin entsendet und durch die Kette der Lofoten=Inseln vom Ocean geschieden ist. Die südwestlichen Fjords sind kleiner, die wichtigsten darunter der Fjorden=F. mit seinen Verzweigungen, der Thronhjelm=F., ebenfalls tief in das Land eindringend, der schönste



und bedeutendste Fjord, etwa 20 Meilen lang, mit vielen Seitenbuchten; der Sogne-F., welcher sich etwa 32 Meilen weit in das Land erstreckt, mit vielen Seitenfjorden; der Hardanger-F., 18 Meilen lang; der Stavanger-F. und endlich der 18 Meilen lange Christiania-F.

Unter den unzähligen Inseln der norwegischen Küste sind die bedeutendsten: Magarø mit dem Nordcap. Qualø mit der Stadt Hammerfest, das kleine Tromsø, zwischen größeren Inseln und dem Festlande, mit der lebhaft aufblühenden Stadt Tromsø; das große Senjen; hierauf beginnt die Kette der Lofoten mit der Insel Hindø, die größten Inseln Norwegens. Die Lofoten verengern sich gegen Südwesten zu immer kleineren Inseln. Bei der kleinen Insel Moskø im südlichen Theile der Lofoten ist der ehemals berühmte Mälstrom, ein Meerwirbel, der indessen nur im Herbst und Winter bei Nordwest-Stürmen gefährlich ist. Gefährlicher ist der Saltström an dem Eingange des Salten-Fjord, wo zu Zeiten Ebbe und Fluth das Meer gleich einer Wand aufstürmen läßt. Südlich vom Polarkreise lagern eine Unzahl größerer und kleinerer Inseln und Klippen, ein sog. Stårgard, d. h. Klippenhof vor dem Lande. Unter diesen Inseln, deren größte, Hitteren, 11 □ Meilen enthält, sind viele bloße Felsen; andere wegen des Fårisfangs wichtig.

Die Fjords und die Ståren sind demnach die charakteristischen Eigenthümlichkeiten der norwegischen Küste. Die Fjords sind commercieell von Bedeutung, indem sie sichere und tiefe Wasserstraßen darstellen, welche aus dem Meere weit in das Innere des Landes führen. Die Ståren dagegen sind ein gefahrvolles Hinderniß der Schifffahrt. Während die größeren Inseln bei Stürmen Schutz gewähren, bilden die niedrigeren, theilweise unter der Meeresfläche befindlichen Ståren an manchen Stellen ein so dichtes Gewirr von felsigen Untiefen, daß nicht einmal Boote hindurchkommen können.

Das Meer an den Küsten Norwegens ist mit wenigen Ausnahmen sehr tief und stürmisch, von vielen Strömungen, namentlich an den Mündungen der Fjords und zwischen den Ståren und Inseln durchzogen. Ebbe und Fluth, Stürme, Strömungen und Flußmündungen halten es in starker Bewegung. Selbst der Golfstrom entsendet einen warmen Ausläufer herüber an der norwegischen Küste entlang bis um das Nordcap und zur russischen Grenze. Diese Strömung erhält das norwegische Meer frei, macht die Luft feucht und warm und die Gewässer fischreich. Die Winde an der norwegischen Küste sind See- oder Landwinde; erstere oft sehr heftig, aber regelmäßig, letztere oft bloß local und im Winter unregelmäßig und wüthend.

### Gebirge.

Man hat öfter Norwegen einen schwarzen Felsblock genannt, der sich steil und wild zerklüftet, hoch und finster aus dem Meere in die Wolken hebt. Und in der That besteht Norwegen fast bloß aus der höchsten Massenerhebung der scandinavischen Felsplatte und deren steilem Abfall nach Nordwesten.

Das Hochgebirge zerfällt in eine nördlichere, compacte, und in eine südlichere, mehr verzweigte Hälfte. Es beginnt im Norden mit den Lappischen Gebirgen, welche eine Mittelhöhe von 1000 bis 2000 Fuß haben und sich im Westen als Inseln fortsetzen. Gegen Südwesten folgen dann die

nordländischen Gebirge, von 68. bis 69. Breitegrad mit einer Mittelhöhe bis zu 2000 Fuß und Gipfeln bis zu 4000 und 5000 Fuß. Südlich schließt sich das Dovre-Fjeld an mit einer Mittelhöhe bis zu 3500 und einzelnen Gipfeln bis zu 7000 Fuß. Pässe führen hier in Höhen von 3600 Fuß über das Gebirge. Niedriger ist der Paß von Romsdal 1797 Fuß. Südlich vom 62. Grad verzweigen sich die Gebirge und erheben sich zu den wildesten und ödesten Theilen mit ausgedehnten Gletschern und Schneefeldern und Höhen bis 8300 Fuß. An diese Eisgebirge schließt sich noch südlicher das Hardanger-Fjeld an, ein breiter flacher Rücken, dessen Höhe zwar nicht die Schneegrenze erreicht, aber doch sehr öde ist. Gegen Westen zu und gegen Nordwesten bildet das norwegische Gebirge in seinem zerrissenen Absturze jene tiefen Querthäler, welche als Fjords schon oben erwähnt wurden, deren Ufer sehr häufig als ungeheure Steilwände bis zu den Eisflächen des Gebirgs hinaufsteigen, durchbrochen von engen Schluchten, aus welchen mächtige Wasserstürze herabstossen.

### Bewässerung.

Die Flüsse Norwegens sind bei der gebirgigen Beschaffenheit des Landes größtentheils reißende Bergströme und deshalb nur stellenweise der Schifffahrt zugänglich. Der Glommen, 567 Kilometer lang, ist das bedeutendste Flußsystem der ganzen Halbinsel und sein Bassin nimmt 40330 □Kilometer ein. Er entspringt in einer Höhe von 2250 Fuß am Dovre-Fjeld, fließt durch den See Deresund und wendet sich durch das Oesterdal nach Süden. Von links nimmt er die Keen-Elf auf und wendet bei Rongsvinger plötzlich nach Westen. Er durchfließt dann noch den schmalen See Dieren, der von Dampfsschiffen befahren wird, bildet den Sarppen-Foß, einen 80 Fuß hohen Wasserfall und mündet bei Frederiktsstad in das Stagerak. Sein bedeutendster Nebenfluß ist der Laugen oder Lougen, der das schöne Gulbrandsdal durchströmt, durch den größten Landsee Norwegens, den Rjösensee fließt, welcher von mehreren Dampfsschiffen regelmäßig befahren wird, und sich sodann nach einem Laufe von 45 Meilen in den Glommen ergießt. Er ist schiffbar.

Der Drammen oder Drams-Elf, ein Nebenfluß des vorigen, entspringt dem großen, von Dampfsschiffen befahrenen See Thri-Fjord und ist 263 Kilometer lang. Der Thri-F. erhält wieder Zuflüsse aus dem See Rands-Fjord, der ebenfalls von Dampfsschiffen befahren wird und aus dem Walders-Thale.

Der Laaben entspringt auf dem Hardanger-Fjeld, erweitert sich zu mehreren Seen, mündet nach einem Lauf von 30 Meilen in die Bucht Laurvig und ist wegen seines reißenden Gefälls bloß zum Flößen brauchbar.

Die Stiens-Elf, Abfluß des Nord-Sid, der von Dampfsschiffen befahren wird und wieder verschiedene Zuflüsse hochliegender Binnenseen, die ebenfalls von Dampfsschiffen befahren werden, erhält.

Die Flüsse, welche dem Abfall nach dem Nordmeere angehören, sind zwar reich an Wasser, aber wegen der steilen Abdachung des Landes sehr reißend und bilden große Wasserfälle, so daß sie für die Schifffahrt völlig unbrauchbar sind.

Die wichtigsten Binnenseen des Landes sind folgende:

	Oberfläche in □ Kilom.:	Höhe über dem Meere:
Horningdalsvand . . . . .	58	54
Breimsvand . . . . .	28	56
Stryvand . . . . .	28	25
Marbalsvand . . . . .	8	5
Loenvand . . . . .	12	88
Sandvovand . . . . .	5	99
Haukelivand a. Dysefjord . . . . .	13	53
Ølvand . . . . .	7	37
Gravensvand . . . . .	3	29
Deifjordvand . . . . .	4	27
Basbygdvand . . . . .	2	53
Eidsvand . . . . .	1	3
Femsjø . . . . .	11	78 $\frac{1}{2}$
Borrevand . . . . .	3	8
Nordsjø . . . . .	57	16
Mjøsen . . . . .	364	121
Randsfjord (Messung nicht ganz vollendet)	131	132
Spirillen . . . . .	34	151
Arðeren (Messung nicht ganz vollendet)	39	132
Soneren im Sigdal . . . . .	7	118

Von Kanälen sind zu erwähnen:

1) Das System des Frederikshalste Wasdrag, welches in der Nähe von Frederikshall eine Reihe von kleinen Landseen durch kurze Kanäle verbindet und von Dampfschiffen befahren wird und mittelst schwedischer Kanalunternehmungen eine Wasser Verbindung aus dem Stagerat in den Wenersee herstellen soll.

2) Der Kanal an der Skiene-Elf,  $\frac{2}{3}$  Meil. l. u. 8 Fuß tief, stellt eine für Dampfschiffe fahrbare Verbindung zwischen dem Meere und dem Nordsjø her.

3) Der kanalisirte Abfluß des Landsees Tyri-Fjord.

4) Die Kanalisirung der Vormen, von Eidsvold bis zum Mjøsensee.

5) Ein Durchstich bei Moss im Christiania-Fjord bis an den Mossesund.

6) Die Kanalisirung der Spredals-Elf.

7) Ein Durchstich des Kullek-Eid im Stift Søndere Bergehuus.

Hiezu kommen noch andere Kanalarbeiten, welche jedoch sämmtlich nicht von Bedeutung sind, weil die Beschaffenheit des Landes einer Kanalisirung von vorn herein große Schwierigkeiten entgegenstellt.

### Klima.

Das norwegische Klima ist dem schwedischen ähnlich, rauh und kalt, aber gesund, mit ungemein starken Niederschlägen an der Westküste und feuchten, langen, aber nicht kalten Wintern. Die nördlichsten Gegenden werden nicht durch die Kälte, sondern durch die Stürme unwirthlich gemacht. Am Nordkap werden noch in Gärten Kartoffeln und Kohl gezogen. Bis hieher reicht auch der Holzwuchs, freilich nur kümmerliches Gestrüpp. Roggen gedeiht noch bis zum 66 $\frac{1}{2}$  Grad, Erbsen, Wicken und Bohnen bis zu 65., Weizen bis zu 64. Von Thronhjem südlich gibt es in den Thälern Obstbäume und Eichen, vom 62. Grad an Älmen, Linde und Spargel. Landwirthschaftliche Ausstellungen in Christiania zeigen gute und mannigfaltige Gartenfrüchte.

## Bodenkultur.

Dem Anbau des Bodens sind durch die nördliche Lage des Landes unübersteigliche Schranken gesetzt und wird trotz aller Bemühungen nach wie vor eine bedeutende Menge Getreides eingeführt werden müssen. Es sind große Anstrengungen gemacht worden, um den anbaufähigen Boden zu erweitern. Das Gebiet des Ackerbaues wurde in der Zeit von 1830—1850 doppelt so groß, als es vor dieser Periode gewesen. Trotzdem beträgt die anbaufähige Fläche nur 42 von 5719 geogr. □Meilen. Vom angebauten Lande sind 15 Proc. mit Kartoffeln, das übrige mit Getreide zc. bestellt. Die gesammte Ackerbauproduction deckt nur 62 Proc. des einheimischen Bedarfs; 38 Proc. desselben müssen aus dem Auslande zugeführt werden.

Die Ernte von Getreide trug im Jahre 1865:

Weizen . . . . .	98750	Hektoliter.
Roggen . . . . .	287024	"
Gerste . . . . .	1.242660	"
Hafer . . . . .	2.867570	"
Wengstorn . . . . .	668562	"

Summa 5.079566 Hektoliter.

Eine Ausfuhr findet nur an Hafer, besonders nach England statt (im Jahre 1874 127837 Hektol.), während die Einfuhr an Getreide und Mehl (aus Rußland, Deutschland, Dänemark) in den letzten Jahren 2½ Mill. bis 3 Mill. Hektol. betrug. Es ist nicht zweifelhaft, daß der Ackerbau eine höhere Stufe erreichen könnte, aber er sagt dem Volke nicht zu; Holzhandel, Fischerei und Schifffahrt sind ihm lohnendere Beschäftigungen. Die Regierung bemüht sich redlich, durch Anlagen von landwirthschaftlichen Schulen und durch Wanderlehrer den Ackerbau zu heben. Die Fruchtbarkeit ist ungemein verschieden; während einzelne Aemter Getreide im Ueberschuß haben, produciren in anderen kaum einige Gemeinden den eigenen Bedarf. Weizen kommt aus Dänemark, Preußen und Schweden; Roggen aus Rußland; Gerste aus Dänemark und Schweden; Hafer eben daher; Malz meistens aus Dänemark; Hülsenfrüchte aus Dänemark, Preußen und Schweden; Weizenmehl aus Hamburg und Roggenmehl aus Rußland.

Ueber Wiesen- und Weideland existiren keine bestimmten Angaben. Die Landgüter sind von sehr verschiedener Größe. Den Werth aller landwirthschaftlichen Grundstücke ohne Gebäude schätzt man auf 96 Mill. Spec.-Thaler, mit den Gebäuden auf 160 Mill.

## Viehzucht.

In den höher gelegenen Theilen des Landes, soweit sie noch der Vegetation zugänglich sind, bildet die Viehzucht einen wichtigen Erwerbszweig, obwohl sie ebenfalls den inländischen Bedarf nicht decken kann. Man schätzt den Viehstand des Landes jetzt auf 150000 Pferde, 960000 Stück Hornvieh, 300000 Schafe und Ziegen, 110000 Schweine und über 100000 Kenthiere. Die norwegischen Pferde sind klein, aber lebhaft und ausdauernd; auch das Rind gehört einer kleinen Race an, findet aber im Sommer gute und fette Weide auf den Bergwiesen, wo eine wirkliche Alpenwirthschaft (in sogenannten Setereien) stattfindet. Die guten und reichlichen Sommerweiden sind aber

Ursache, daß man mehr Vieh hält, als man im Winter ordentlich ernähren kann; die armen Thiere werden dann wegen Mangel an Heu mit den schlechtesten Nahrungsmitteln gefüttert. Die Pferde erhalten dann nur Stroh und dürres Laub, die Kinder Moos, Pferdemist, Fischköpfe und Gräten. In vielen Gegenden sind letztere während des größten Theils des Jahres Hauptnahrungsmittel des Rindvieh's, eine wahre Hungertur. Kommen die Thiere dann im Frühjahr auf die Bergweiden, so können sie sich kaum auf den Weiden halten. Diese barbarische und unökonomische Behandlung verschwindet indessen allmählig; der Staat und landwirthschaftliche Vereine sind um die Verbesserung bemüht; Viehhausstellungen u. dergl. finden statt. Die Schafe liefern grobe, dicke, warme Wolle und leben an manchen Orten halb wild; an der Westküste hat man Cheviot-Schafe eingeführt. Die Ziegenzucht liefert jährlich gegen 100000 Felle zum Export.

Die Rennthiere nehmen an Zahl eben so wie ihre Freunde, die Lappen, ab und finden sich in zahmen Herden nur noch im Stift Tromsö und den nördlichen Theilen von Throndhjem.

#### Waldwirthschaft und Holzhandel.

Die Wälder Norwegens sind neben der Fischerei die ergiebigste Quelle des Volkseinkommens. Sie sind zwar in vielen Landestheilen erst seit der Erbauung von Eisenbahnen nutzbar gemacht, allenthalben aber mit solcher Wuth ausgebeutet worden, daß dieses gewaltige nationale Capital schon sehr zusammengesmolzen ist und einer schlimmen Zukunft entgegensteht. Mangel an gesetzlichen Schutzmaßregeln ließ die Wälder bis zur gänzlichen Verwüstung ausnützen. Im Westen sind die Wälder in Folge dieser Verwüstung schon so spärlich geworden, daß sie für das Bedürfnis des Landes nicht mehr ausreichen und wegen der Entwaldung schon ein nachtheiliger Wechsel des Klimas bemerkt wird. Erst jetzt kommt man allmählig zur Einsicht, wohin die Waldverwüstung führen müsse und beginnt wenigstens mit Nachpflanzungen. Die mit Wald bestandene Fläche wird auf 1200 geogr. □Meilen veranschlagt und finden sich die größten Wälder noch im Thale des Glommen, der Drammens-Elfe, des Stien-Fjord und im Inneren von Throndhjem's Amt.

Die Wälder bestehen meist aus Fichten und Weißtannen, deren Holz zu Brettern, Balken und Planen verarbeitet und so ausgeführt wird; daher die zahlreichen Sägemühlen. Die Producte der südlichen Eichen- und Buchenwälder kommen nicht zur Ausfuhr.

Die Holz ausfuhr hat in den letzten Jahren fortwährend zugenommen. Sie betrug:

Jahr:	Kommerzlasten:	Werth:
1860	308000	?
1865—70 jährlich	380000	34 Mil. Kronen.
1871	?	32 " "
1872	498000	42 " "
1873	512000	56 " "
1874	438000	48 " "
1875	354900	43 " "

Auch Holzmasse zur Papierfabrikation wird in großen Mengen ausgeführt. Von dem Erlöse des ausgeführten Holzes kommt nur ein kleiner Theil den

Waldbesitzern im Inneren des Landes zu gut; das meiste wird durch die Kosten des Transports und der Veredlung verschlungen. Aber überall an den obengenannten Wasserzügen hat sich mit dem Holzhandel große Wohlhabenheit verbreitet. Besonders schädlich für die Wälder ist die Verarbeitung junger Bäume zu Faßdauben für den großen Bedarf der Fischerei an Fässern. Hiefür reicht aber die inländische Production nicht hin, so daß aus Schweden jährlich 11—13 Mill. Stüd Faßdauben, meist buchene, eingeführt werden. Der Holzexport ist mit einem ziemlich hohen Ausfuhrzoll belastet.

Die Jagd ist für einige Gegenden ein wichtiger Nebenerwerb, der sogar Wild und Geflügel exportirt. Das Wild besteht aus Pelzthieren, wilden Renthiern, Hasen, Auer-, Birk- und Schneehühnern, namentlich aber aus Wasservögeln. Unter diesen sind die Eibergänse besonders werthvoll, von deren Daunen jährlich gegen 100000 Pfund gewonnen werden, was mit großer Gefahr verbunden ist, da diese Vögel ihre Nester an unzugänglichen Felswänden zu bauen pflegen. Für Erlegung von Raubthieren, an welchen außer kleineren auch Bären und Wölfe erlegt werden, bezahlt die Regierung Prämien.

### Fischerei.

Die Fischerei ist für das Land jedenfalls die ergiebigste Nahrungsquelle. Seit mehr als 1000 Jahren wird sie an der Westküste betrieben und niemals hat eine völlige Unterbrechung stattgefunden, weil die Fischschwärme niemals der Küste ganz fern blieben. Man darf daher annehmen, daß die norwegische Fischerei niemals versiegen werde; hiefür spricht nicht allein die vielhundertjährige Erfahrung, sondern auch die großartige Fortpflanzungsfähigkeit der hier befindlichen Fische. Erst seit dem 15. Jahrhundert benützt man Salz zur Conservirung der Fische und seit dem 18. Jahrhundert beginnt die Reifischerei. Der Fischhandel datirt schon aus dem 15. Jahrhundert. Seit Anfang des Jahrhunderts führt man jährlich 2—2½ Mill. Fog Fische aus, (ein Fog ungefähr 16 Kilo) ferner 11—12 Mill. Tonnen Haringe, 100000 Tonnen Thran und über 40000 Tonnen Kogen. Dies macht jährlich eine Masse von 3½ Mill. Centner zu einem Werth von 40—45 Mill. Kronen. Hiezu werden durchschnittlich im Jahre 70000 Fässer Anchovis, 50000 Centner Lachs u. dergl. und 1.200000 Hummern ausgeführt. Die Fischerei beschäftigt im Ganzen 150—200000 Menschen, welche für ihre Ausbeute von den Kaufleuten über 20 Mill. Kronen erhalten. Im Jahre 1875 wurden 50 Mill. Fische gefangen und das folgende Jahr dürfte kaum zurückgeblieben sein.

Die große Fischerei zerfällt in zwei fast gleich wichtige Theile: Die Frühlings- oder Kabeljau-Fischerei und die Haringsfischerei. An Werth kommen zunächst die Sommerfischerei an den nordwestlichen Küsten und die Hummerfischerei an den südlichen Küsten. Die Kabeljau-Fischerei oder Streifischerei findet von Januar bis April an den nordwestlichen Küsten statt, vorzüglich bei den Lofoten, wo Vago der beste Fischplatz in Europa ist. Dort finden sich im Januar über 4000 Boote mit etwa 20000 Mann Besatzung zum Fang zusammen. In der Mitte des April beginnt dann die Sommerfischerei, wo der Lotten an die Küste kommt und vom Dorsch gejagt wird. Bei der Lofoten-Fischerei sind die Fischer in Bootgesellschaften getheilt, von welchen jede gemeinschaftlich fischt und den Fang nach gewissen Gesetzen



theilt. Jede Bootgesellschaft besteht aus 2 großen Booten, von diesen enthält jedes 4—5 Mann, einen Hauptmann und 6—8 Neze, welche 120 Fuß lang und 15 Fuß tief sind; außerdem Leinen mit Angelhaken und Proviant für mehrere Monate. Die gefangenen Fische werden am Lande an hölzernen Gerüsten, Hjelder genannt, aufgehängt. Die Fische suchen die Küstengegenden, um auf den Untiefen zu laichen, und treffen gewöhnlich Anfang Februar ein und zwar in solchen Massen, daß man dieselben Fischberge nennt. Beim Fang selbst bestehen gewisse Ordnungsregeln; ebenso bei der Bereitung der Fische zur Handelswaare. Die Fische werden verschieden zubereitet und kommen auch unter verschiedenen Namen in den Handel. Die auf den Hjeltern in freier Luft getrockneten heißen Stockfische; gesalzen und auf den Klippen getrocknet heißen sie Klippfische, bloß gesalzen heißen sie Laberdan. Bei der Lofotenfischerei werden die Fische gewöhnlich als Stockfische bereitet. Ist die Fischerei zu Ende, so ladet man die Gerätschaften und die Tonnen mit Leber und Rogen auf eine Nacht, überläßt die an den Gerüsten hängenden Fische sich selbst, bereitet Thran aus der Leber und begibt sich nach Bergen zum ersten Markt, wo Thran und Rogen verkauft und allerlei Rückfracht dafür eingenommen wird. Die auf den Gerüsten hängenden Fische dürfen erst Mitte Juni abgenommen werden, um bei einem 2. Markt, der im Sommer stattfindet, nach Bergen gebracht zu werden.

Die Sommerfischerei, welche von geringerer Wichtigkeit ist, beginnt im April und Mai; ihr Product wird meist im Lande und in Schweden abgesetzt.

Die Haringfischerei theilt sich ebenfalls in eine Frühlings- und Sommerfischerei. Wenn die Fischer von der Küste aus die Anzeichen der kommenden Haringzüge bemerken, rudern sie mit ihren Booten hinaus, setzen die Garne aus und kehren wieder zurück. Am folgenden Morgen werden die Neze aufgezo-gen, widrigenfalls die gefangenen Haringe verdorben und die Neze beschädigt worden. Der Fang wird an Fahrzeuge verkauft, welche bereit liegen, um die Fische nach den entfernten Salzereien zu führen. Die meisten Haringe werden von Kaufleuten aus Bergen u. eingesalzen; in neuerer Zeit auch von Bauern an der Küste. Am schlechtesten behandeln die Fischer selbst die Haringe.

Auch der Robben- und Walfischfang im Eismeer ist zu erwähnen. Die Robbenjägerflotte besteht aus 12 Dampfern und 25 Segelschiffen. Einen bedeutenden Antheil daran nimmt seit lange die Stadt Lönsherg. Der Reinertrag beträgt 7—800000 Kronen und die Schiffe werden zu diesem Zwecke bis nach Spitzbergen gesendet. Da wegen der Nachstellungen die Zahl der Robben bedeutend abzunehmen droht, ist man jetzt bestrebt, durch ein internationales Schutzgesetz diesen Thieren wieder Zeit zur Vermehrung zu geben.

### Bergbau.

Derselbe nimmt neben Fischerei und Waldnutzung den dritten Rang unter den Haupterwerbszweigen des Landes ein, leidet aber unter der Abnahme des Holzes und seine Ausbeute entspricht nicht den vorhandenen Mineralschätzen. Kunstmäßiger Gruben- und Hüttenbetrieb datirt seit etwa 350 Jahren. Seinen größten Aufschwung erreichte der norwegische Bergbau im 17. und 18. Jahrhundert.

Eisen findet sich in den südlichen Landestheilen; der Eisengrubenbetrieb ist aber seit 1845 und namentlich seit 1866 bedeutend zurückgegangen. Die besten Erze lagern längs der Ostküste des südl. Norwegens, wo das Holz viel zu theuer ist, um zum Schmelzen des Erzes verwendet zu werden, während Steinkohlen fehlen. Früher wurden hier jährlich 200000 Ctr. Roheisen gewonnen, 1861 nur mehr 145000 und 1870 nur 80000 Ctr. Nur die Titaneisengruben im Sogne-Dal an der Westküste führen Eisenerze mit 38% Eisengehalt nach England aus, jährlich etwa 220000 Ctr., was 83000 Ctr. Eisen ergibt. Die Eiseneinfuhr ist fortwährend gestiegen; während sie im Jahre 1870 erst 338594 Centner betrug, stellte sie sich 1874 schon auf 589497 Centner. Die Zahl der Arbeiter an den Eisenwerken ist seit 1865 um mehr als die Hälfte geringer geworden. Verarbeitetes Eisen wird fast nur eingeführt.

Kupfer wird fast nur im Norden des Gebirgs in 9 Kupferwerken gewonnen, unter welchen Røraas das bekannteste ist. Die Production ist seit 1840 bezüglich des Garkupfers sehr zurückgegangen, aber in höherem Grade noch hat die Production von Kupfererzen zur Ausfuhr zugenommen und werden jetzt mehr als  $\frac{2}{3}$  der gewonnenen Erze ungeschmolzen nach England ausgeführt. Nimmt man die Einfuhr an Kupfer und Messingwaaren, so wird im Lande ungefähr so viel verbraucht als producirt wird. Die Gruben beschäftigen gegen 1000 Mann.

Der Silberbergbau in den Werken zu Rongsberg, über 200 Jahre alt, war ehemals hoch berühmt und in großem Maaßstabe betrieben, zu Anfang des Jahrhunderts ganz aufgelassen, später aber wieder mit bedeutendem Gewinn fortgesetzt.

Der Schwefelkies hat in den letzten Jahren bedeutend gewonnen und wurden in den letzten Jahren durchschnittlich über 1 Mill. Centner producirt, fast Alles zur Ausfuhr.

Nickelgruben, welche, seit man Nickelmünzen hat, großen Aufschwung nahmen, gehören zu den wichtigsten Zweigen der norwegischen Bergindustrie. Einzelne Nickelwerke haben schon eine Ausbeute, die dem Rongsberger Silberwerk gleich kommt. Die bedeutendsten Gruben sind in der Landschaft Modum. Die Erze enthalten  $1\frac{1}{4}$  bis  $2\frac{1}{2}$  Procent reinen Nickel, also mehr als die gewöhnlichen Nickelerze.

Minder wichtig ist die Production von Kobalt, Arsenik, Chromerz und Chromsalz, während die Gewinnung des Apatits, der bis zu 47 Proc. Phosphorsäure enthält, zunimmt.

Goldsand in den Flüssen der norwegischen Finnmarken veranlaßt eine wenig ergiebige Goldwäscherei.

Steinkohlen besitzt Norwegen, wie es scheint, nur ganz wenig auf Andø; von einer Ausbeute ist noch nichts zu erfahren.

Das Mineralreich liefert noch zur Ausfuhr: Kalk, Schleif- und Mühlesteine, Granit, Ziegel- und Mauersteine. Im Norden und Westen sind große Torflager, welche bei dem zunehmenden Holzmangel wichtig werden können.

## Industrie.

Die Industrie Norwegens ist gering. Hauptursache davon ist wohl, daß die Fischereien, Waldwirthschaft, Bergbau und Schiffahrt den Arbeitskräften und dem Speculationsgeist ein so reichliches und ergiebiges Feld bieten. Dies bezieht sich auf die Großindustrie wie auf das Kleinhandwerk. Der niedrige Stand der Industrie ergibt sich aus der bedeutenden Einfuhr selbst der größten Eisenwaaren und aller Gewebetwaaren; jedoch erwartet man rasche Fortschritte mit der Fertigstellung der Eisenbahnen und der Benützung der außerordentlich reichen Wassergefälle. Ende 1870 gab es 14 Spinnereien, mit 1000 Arbeitern, 9 mit Webereien verbundene Spinnereien, 8 Webereien, und 3 Fabriken für Tuch- und Wirkwaaren. Der Staat hatte 3 mechanische Werkstätten mit 550 Arbeitern, die Privatindustrie 22 mit 2200 Arbeitern und 8 Eisengießereien. Die Walz-, Nägel- und Draht-Werke sind sehr zurückgegangen. Die Zahl der Sägmühlen betrug 785 mit über 10000 Arbeitern, darunter waren 8 bedeutende Werke mit Eischlerei verbunden. Branntweimbrennereien gab es 25, Bierbrauereien, welche jetzt schon für über 1 Mill. exportiren, 58. Die von Christiania über Hamburg nach Südamerika fahrenden Dampfer nehmen regelmäßig 25—28000 Flaschen Bier mit. 1875 betrug die Bierausfuhr 20000 Tonnen. Mühlen gab es 453, mit 1515 Arbeitern. Wichtig ist der Schiffsbau; es befinden sich ungefähr 50 Schiffswerke mit 4000 Arbeitern in Thätigkeit und bauen jährlich über 140 Schiffe, was ein jährliches Kapital von 8—12 Mill. Kronen repräsentirt. Außerdem werden auch Schiffe im Auslande gekauft.

## Handel.

Von der Natur des Landes auf die Seefahrt angewiesen, hat das norwegische Volk stets eine große Handelsbedeutung gehabt und nimmt jetzt unter den seefahrenden Nationen eine der ersten Stellen ein. Ausfuhr und Einfuhr sind in lebhaftem Steigen begriffen. Die Einfuhr betrug 1851—56 jährlich 50 Mill. Kronen. 1856—60 jährlich 60 Mill., im nächsten Lustum 80 Mill. 1866—70 100 Mill. 1872 136 Mill. 1873 168 und 1874 186 Mill.

Auch die Ausfuhr hat ähnliche Fortschritte gemacht; denn während sie um die Mitte des 18. Jahrhunderts 12 Mill. Kronen betrug, stieg sie 100 Jahre später auf 40 Mill. 1860 auf 52 Mill. 1870 und 71 auf 80 Mill. 1874 auf 121 Mill.

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Getreide, Mehl und Manufakturwaaren; aber auch Rohstoffe und Maschinen. Sein Getreide und Mehl holt Norwegen aus den deutschen Ostseehäfen, aus Dänemark, der Türkei, aus dem schwarzen und weißen Meer, den russischen Ostseestädten und Frankreich. Die Gesamteinfuhr von Getreide und Mehl beträgt jährlich etwa 34 Mill. Kronen. Die Einfuhr an Colonialwaaren betrug in den letzten Jahren über 16 Mill. Kronen, darunter für 10 Mill. Kaffee aus Brasilien, Zucker, meistens aus Westindien, Thee aus Hamburg und England, Tabak, dann ebenfalls Kaffee und Zucker aus Hamburg. Thierische Nahrungsmittel kommen aus Dänemark und Schweden, Butter aus Holland, Käse aus Hamburg, Spirituosen aus Frankreich und Hamburg, Spiritus aus Hamburg

und den deutschen Ostseehäfen. Manufakturwaaren kommen zur Hälfte aus England,  $\frac{1}{4}$  aus Deutschland, der Rest aus Schweden und Dänemark. Deutschlands Antheil an der norwegischen Einfuhr stieg von 25 Mill. im Jahr 1868 auf 42 Mill. Kronen im Jahre 1873.

Die bedeutende Steigerung des Ausfuhrwerthes hat ihre Ursache theils in der größeren Einfuhrmenge, theils in der Preissteigerung, namentlich des Holzes. Der Werth der Holzausfuhr stieg von 29 Mill. im Jahre 1866 auf 54 Mill. im Jahre 1874. Das meiste Holz nimmt England. Ueberhaupt sind England mit 30 Proc. und Deutschland mit 20 Proc., Schweden und Dänemark mit je 9 Proc., Rußland mit 8 Proc., Frankreich mit 6 Proc. und Holland mit 5 Proc. an dem auswärtigen Handel Norwegens, Einfuhr und Ausfuhr zusammengenommen, theilhaftig. Die Handelsbilanz Norwegens ergibt für die letzten Jahre folgendes:

1866:	—	5.080000 Kr.
1867: +	6.192000	Kr.
1868:	—	2.668000 Kr.
1869: +	21.884000	Kr.
1870: +	18.752000	"
1871: +	22.288000	"
1872: +	20.028000	"
1873: +	15.916000	"
1874:	—	3.412000 Kr.

Die bedeutendste Steigerung fällt in die Jahre 1871 bis 73, wo sich Ausfuhr und Frachtfahrt bedeutend erhöhten und gleichzeitig die Einfuhr stark anwuchs, welche letztere auch im Jahre 1874, als die Ausfuhr und die Frachtfahrt stationär wurden, zu steigen fortfuhr. Daher die ungünstige Handelsbilanz von 1874. Ein neuer Ausfuhrartikel Norwegens, der Jahr für Jahr an Bedeutung gewinnt, ist Eis, von welchem 1873 schon für über 1 Mill. ausgeführt wurde.

### Straßen und Eisenbahnen.

Für den Landverkehr bilden die tiefe Lage der Schneegrenze, namentlich an den Paßübergängen, das rauhe Terrain, die zahlreichen Bergwasser und die steilen Hänge des westlichen Gebirgsabfalls, so wie die langen Winter bedeutende Schwierigkeiten. Doch sind 2193 deutsche Meilen fahrbare Straßen, manche nur zur Noth fahrbar, vorhanden; alle übrigen nur Breitwege, oft nur Fußpfade. Die befahrensten Straßen führen oft an Fjords, über welche man meilenweit zu Wasser fahren muß, um dann wieder den Landweg fortsetzen zu können. Ueberall sind Stationshäuser eingerichtet, deren Bewohner verpflichtet sind, den Reisenden Pferde oder bemannte Boote gegen Gebühren zu liefern.

Mit dem Eisenbahnbau hat man eigenthümliche Erfahrungen gemacht. Man hatte 1850 eine Staatsbahn von Christiania nach Eidsvold und eine Zweigbahn nach Kongsvinger mit normaler Spurweite eröffnet, sah aber ein, daß Bahnen in den übrigen weniger günstig gelegenen Gegenden sich nur rentiren könnten, wenn sie schmalspurig angelegt und demgemäß auch mit leichteren Transportmitteln ausgestattet würden. So griff man denn zum System der Schmalspur (3 Fuß 6 Zoll engl.) und begann ein noch

im Baue begriffenes Netz anzulegen; während wiederum in jüngster Zeit sich manche Bedenken gegen die Schmalspurbahnen geltend machen.

Eine Uebersicht der Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1876 ergibt folgendes Resultat:

**Fertige Bahnen:**

a) Spurweite 4,7 englische Fuß.	
1) Christiania-Eidsvold oder Hovedbane, 1854 vollendet . . . . .	6 norm. Meilen.
2) Kongsvinger-Bahn, zwischen Lilleström (Station der erstgenannten Bahn) und der schwedischen Grenze bei Charlottenberg, 1865 vollendet . . . . .	10,8 " "
Summa breitspurig	16,8 norm. Meilen.
Jedenfalls die wichtigsten Bahnen des Landes. Die Fahrzeit währt von Stockholm bis Christiania 25 Std.	
b) Spurweite 3 1/2 engl. Fuß.	
3) Hamar-Roppang (mittlere Theilstrecke der Throndhjem-Christiania-Bahn) vollendet bei Elverum 1862, bis Rena 1870, bis Roppang 1876 . . . . .	10,7 norm. Meilen.
Durch die Dampfschiffahrt auf dem Mjösensee mit der Bahnstrecke Christiania-Eidsvold in Verbindung gesetzt.	
4) Throndhjem - Singfaas (nördliche Theilstrecke der Bahn nach Christiania) vollendet bis Støren 1864, bis Singfaas 1876 . . . . .	7,0 " "
5) Christiania - Randsfjord, vollendet von Drammen bis Randsfjord 1868, von Christiania nach Drammen 1874 . . . . .	12,7 " "
6) Hougfund (Station der Bahn 5) nach Kongsberg vollendet 1871 . . . . .	2,5 " "
7) Vikersund (Station der Bahn 5) nach dem Kröderensee . . . . .	2,3 " "
Summa schmalspurig	35,2 norm. Meilen.
" breitspurig	16,8 " "
Summa der fertigen Bahnen	52 norm. Meilen.

**Im Bau begriffene Bahnen:**

a) breitspurig:	
8) Smaaleneses Bahn, von Christiania an der Küste entlang nach Sarpsborg, Frederikstad, Frederikshald und an die schwedische Grenze bei Högen (Anschluß an die große Falun-Gothenburg-Bergbahn). Begonnen 1875, muthmaßlich vollendet Ende 1879 . . . . .	20 norm. Meilen.
9) Innere Smaaleneses Bahn, von Haböl (Station der Bahn 8) nach Sarpsborg . . . . .	7,2 " "
10) Meraker Bahn, von Throndhjem bis an die schwedische Grenze zum Anschluß an die Sundsvall-Desterfund-Bahn, wodurch die Verbindung zwischen Ost- und Nordsee hergestellt wird. Begonnen November 1875, muthmaßlich vollendet 1879 . . . . .	
11) Eidsvold und Hamar (Theilstrecke der Throndhjem-Christiania-Bahn) zur Verbindung der Christiania - Eidsvold- (s. 1.) und Hamar-Roppang- (s. 3.) Bahnen. Begonnen 1876, vollendet 1879 . . . . .	5,0 " "
Summa	41,4 norm. Meilen.
b) schmalspurig:	
12) Singfaas-Mrås-Roppang, die schwierigste Theilstrecke der Christiania-Throndhjem-Bahn, Uebergang über den Dovrefjeld, 2132 Fuß über dem Meere und mit einer Steigung von 1:80, wodurch der nördliche und mittlere Theil	

dieser langen Bahnstrecke Thronhjem-Singsaas und Hamar-Roppang mit einander verbunden werden. Im Herbst 1876 soll die Bahn von Singaas bis Røras eröffnet werden und die ganze Bahnstrecke im Sommer 1877, wodurch während des Sommers mit Benutzung der Dampfer auf dem Njösensee eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Christiania und Thronhjem hergestellt sein wird. (28 Stunden, jetzt 4 Tage.) Länge dieser Theilstrecke . . . 19,7 norm. Meilen.

13) Bergen-Boß-Bahn (als westlichste Theilstrecke einer projectirten Bahn von Bergen über Gubbangen, durch das Galtingdal an den Krøderensee, wo der Anschluß an die Christiania-Randsfjord-Bahn). Begonnen 1876, vollendet 1880 . . . 9,5 " "

14) Jæderen-Bahn, von Stavanger an der Westküste nach Egersund, begonnen 1875, vollendet 1877 . . . 7,6 " "

15) Graaffskjæts-(Grevskjæps-)Bahn, von Drammen nach Stien und von Kongsberg nach Stien, Lambig, Horten, Tønsberg und Sandefjord, begonnen 1876, wahrscheinlich 1881 vollendet . . . ca. 18 " "

Summe der schmalspurigen . . . 54,7 " "

und der breitspurigen, im Bau begriffenen Bahnen . . . 41,6 " "

Summa . . . 96,1 norm. Meilen.

## Projectirte Bahnen:

(Von der Eisenbahn-Commission vorgeschlagen.)

16) Lillehammer-Beblungsnds am Romsdalsfjord. Bauzeit 1876—83, mit 14 Mill. Kronen Kosten . . . 24 norm. Meilen.  
Daran schließen sich bereits Terrainuntersuchungen nach Rolde und Alesund.

17) Christiania-Lillehammer, längs der Westseite des Njösensees, im Anschluß der Bahn 16, welche durch das Gubbrandsdal geführt werden soll. Bauzeit 1877—82 . . . 38,0 " "  
Daran schließen sich Terrainuntersuchungen im Säterdal von Christianssand an.

19) Størdalen (Station der Thronhjem-Singsaas-Bahn) s. ad 4 über Levanger, Stenjar nach Ramsjø, um den Verkehr mit Nordland aufzunehmen. Bauzeit 1878—84 . . . 14 " "

20) Heen (Station der Bahn 5) am Spirilensee nach dem Bangsmjøsensee in Valders, am Flusse des Fjelljeld, im Anschluß an d. Weg nach Lærdalsfjorden. Bauzeit 1884—89 . . . 15,5 " "

21) Boß-Krøderer, Anschluß an die Bahn 13 und an die Bahn 7. Bauzeit 1880—85 . . . 23,0 " "

22) Boß-Gubbangen. Bauzeit 1884—86 . . . 4,0 " "

23) Boß-Graven am Sørffjord. Bauzeit 1883—85 . . . 2,5 " "

24) Melhus-Surendalsfjorden (in d. Landsch. Nordmøre). Bauzeit 1884—88 . . . 9,5 " "

25) Christianssand-Fjellfjord (Säterdal). Bauzeit 1885—88 . . . 5 " "

26) Baljær-Edgstad (Verbindungsbahn zwischen der Smaalenenes-Bahn längs dem Dejerensee an die Kongsvinger Bahn (s. 2.). Bauzeit 1884—88 . . . 6 " "

27) Solør-Bahn, von Kongsvinger längs dem Glommen nach Elverum (Anschluß an d. Bahn 3). Bauzeit 1879—83 . . . 8 " "

28) Lillehammer-Hamar. Bauzeit 1882—84 . . . 6 " "

29) Verbindungsbahn in Christiania (1876) . . . 0,25 " "

Summe der faatlich projectirten Bahnen . . . 171,35 " "

Dazu: Summe der fertigen Bahnen . . . 52 " "

Summe der im Bau befindlichen Bahnen . . . 96,10 " "

Summe sämmtlicher Bahnen 319,35 norm. Meilen  
oder 3608,19 Kilometer = 487 deutsche geogr. Meilen.



Das Kapital, welches zu den hier angeführten projektierten Bahnbauten während einer Bauzeit von 15 Jahren zur Verwendung kommen soll, ist auf 160 Mill. Kronen veranschlagt.

Die Brutto-Einnahme der letzten beiden 2 Jahre war folgende:

	1874:	1875:	Procent zur Kapitalanlage:
Eidsvolvsbahn . . .	1.265768 Kr.	1.261044 Kr.	6
Kongsvingerbahn . . .	688906 "	758572 "	2
Gamarbahn . . .	200708 "	192648 "	2
Siddrenbahn . . .	171700 "	187820 "	2,3
Drammenbahn . . .	598244 "	661282 "	4,5
Randsfjordbahn . . .	610478 "	652112 "	0,6
Summa	3.595800 Kr.	3.713428 Kr.	

Die Norwegischen Bahnen sind mit möglichster Berücksichtigung der gegebenen wirthschaftlichen Verhältnisse in der denkbar wohlfeilsten Art gebaut. Begreiflicherweise finden sich die stärkeren Steigungen und Krümmungen in den dünn bevölkerten, fast nur Ausfuhr von Rohmaterialien aufweisenden Gebirgsdistrikten. Die Stationen sind äußerst einfach: ein paar Holzgebäude, zwei bis drei Geleise und ein Perron. Man fährt eine deutsche Meile in etwa 14 Minuten.

### Flotte und Seeverkehr.

Norwegen ist mit Ausnahme Griechenlands mehr als alle übrigen europäischen Länder auf den Seeverkehr angewiesen, welcher einerseits durch den Umstand, daß die norwegische Küste in ihrer Fischerei eine unerschöpfliche Hilfsquelle besitzt, mächtige Anregung gefunden hat, anderntheils auch dadurch, daß bei der gebirgigen Beschaffenheit des Landes und der Schwierigkeit des Straßenbaues der Lokalverkehr in den tief in's Land einschneidenden Fjords eine wahre Lebensbedingung hat.

Wie erstaunlich die Handelsflotte Norwegens zugenommen hat, erhellt aus folgenden Ziffern:

	Zahl der Schiffe:	Commerziallasten:
Zu Anfang des Jahrhunderts	1650	75000
1840	2500	100000
1850	4200	145000
1860	4900	270000
1870	7000	487000
1878	7447	592997

Dazu im letztgenannten Jahre 56147 Mann Besatzung. Das Verzeichniß des „Bureau Veritas“ für 1874/75 gibt Norwegen den dritten Rang unter den seefahrenden Nationen (nach England und den Vereinigten Staaten), wobei jedoch die zahlreichen Küstenschiffe aller Länder nicht mit berücksichtigt sind. Die Zahl der Dampfer betrug im Jahre 1875 einschließlich der bloß auf Binnenseen und Fjorden verkehrenden 250; davon etwa die Hälfte für den Seeverkehr (nach dem Bureau Veritas 112). In Bezug auf Qualität stehen die Schiffe, da sie vorzugsweise für den Holztransport gebaut werden, hinter den schwedischen zurück; die Mannschaft aber gehört zu den besten Seeleuten der Welt. Vorzüglich ausgebildet ist auch das Lootsenwesen an den Küsten.

Was den Schiffsverkehr betrifft, so beschäftigen sich die norwegischen

Schiffe nicht allein damit, die Ein- und Ausfuhr des eigenen Landes zu besorgen, wobei mit ihnen am lebhaftesten die dänische, schwedische, holländische, deutsche und russische Flotte concurriren; sondern sie übernehmen auch Frachten in fremden Meeren und ist dieses Geschäft in besonders lebhafter Zunahme begriffen. Die gewonnene Bruttofracht der ganzen norwegischen Schifffahrt betrug 1874 nicht weniger als 105 $\frac{1}{2}$  Mill. Kronen.

Wie sehr der Schiffsverkehr in den letzten Jahrzehnten gestiegen ist, zeigen folgende Zahlen:

	Angekommen:		Abgegangen:	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
1841—45 jährlich	7363	290386	7443	296297
1846—40	8314	309477	8309	309623
1851—55	10091	387155	10154	391906
1860	10388	456429	10889	510255
1871	12248	797964	12163	778860

Längs der Küste findet im Sommer regelmässige Dampfschifffahrt von der schwedischen Grenze bis Wasjö im Eismeere statt.

Von den Landseen und Flüssen werden 13 mit Dampfern befahren: Mjösen, Lyriifjord, Eternsö nebst Fiskum-Band, Kröderen, Farrisvand, Nordsjö und Pitterdals-Band, Flaa-Hvidesleid- und Bandags-Band, Randsfjord, Kore-Band, Storsjö, Glommen, Ojeren und Frederikshaldske Wasdrag.

### Post.

Dieselbe zählt jetzt etwa 850 Postexpeditionen und die Zahl der beförderten Briefe betrug 1872 7 $\frac{1}{2}$  Mill., von welchen 1 $\frac{1}{4}$  Mill. in's Ausland ging und 1 Million aus dem Auslande kam. 560000 Werthbriefe enthielten im genannten Jahre einen Werth von 130 Mill. Kronen.

### Telegraph.

Der Telegraph hat in Norwegen wegen der großen Entfernungen und des schwierigen Landstraßenverkehrs eine große Bedeutung. 1854 errichtete man die erste Leitung zwischen Christiania und Drammen; 1873 bestanden schon 828 Meilen Leitung mit 1281 Meilen Draht, 83 Stationen und 338 Beamten; 1874 verkehrten 691289 Telegramme. Die Linien des äußersten Nordens nützen durch rasche Anzeige der kommenden Haringszüge namentlich der Seefischerei. Erwähnung verdienen die Semaphore (Küstentelegraphen), welche sich an den wichtigsten Landvorsprüngen (Arendal, Christianssand, Orö, Alesund u.) und an den besuchtesten Lootsenstationen befinden, auch meteorologische Beobachtungen machen. Die Station Orö ist verpflichtet, passirenden Schiffen meteorologische Mittheilungen zu machen.

### Handelsrecht und Handelspolitik.

Auf dem Gebiete des Handelsrechtes galten bis vor kurzer Zeit noch alte Bestimmungen eines Gesetzes vom Jahre 1662, ferner eine gleichfalls alte dänische Wechselordnung, ein neueres Handelsgesetz von 1842 und ein neueres Seegesetz vom 24. März 1860. Eine offizielle Sammlung der Gesetze und Entschliessungen über Handel und Schifffahrt erschien zu Christiania 1861. Die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse mit Schweden sind durch

eine Verordnung vom 1. Juli 1874 geregelt, das Norwegische Geldwesen durch Gesetz vom 17. April 1875.

Der complicirte Zolltarif enthält bei der Einfuhr Zollsätze von  $\frac{1}{2}$  Schill. bis 4 Speciesthaler per Pfund; Holz, Fische, Chromerz, Tauwerk, Lhan und einige andere inländische Produkte zahlen Ausfuhrzölle. 1874 haben Vereinfachungen und Ermäßigungen des Zolltarifs stattgefunden.

**Credit- und Bankwesen.**

Zur Beförderung des Credits und Handels wurde die Norwegische Bank (Norges Bank) in Thronhjem mit Filialen in den größeren Städten (Christiania, Bergen, Drammen, Christianssand und Stien) und einigen exponirten Comptoirs gegründet. Sie ist eine Aktienanstalt, steht aber unter Aufsicht der Staatsbehörden und die Dirigenten werden vom Storting ernannt. Ihr Grundfond beträgt 2 Mill. Speciesthaler; sie macht Leih-, Giro- und Depositengeschäfte u. s. f. und emittirt Noten, welche zu  $\frac{1}{5}$  mit Metall gedeckt sein müssen. Ihre Thätigkeit und Einrichtung werden gerühmt; die Dividende betrug 1875 12 Procent.

**Münze, Maaß und Gewicht.**

Seit 1874 ist die Goldwährung eingeführt; Münzeinheit der Speciesthaler (= 1,661 Gramm fein Gold); er enthält 4 Silberkronen (à = 1  $\mathcal{M}$  11  $\frac{1}{2}$   $\mathcal{S}$  deutsche Reichswährung), die Krone 30 Schilling. An Goldmünzen werden geprägt Stücke zu 20 und zu 10 Kronen; Silber soll in Zukunft nur Scheidemünze bleiben. Längenmaaße: 1 Fuß = 31,27 Centim.; 1 Meile = 11295 Meter (9,8 Meil. auf 1 Grad des Aequators). Hohlmaaß: 1 Tönde (139 Liter) à 120 Pots. Gewicht: 1 Centner (= 49,8 Kilogr.) zu 100 norm. Pfund.

**F i n a n z w e s e n.**

Als Norwegen 1814 von Dänemark getrennt wurde, war das Land finanziell am Rande des Verderbens, ohne Silbergeld, mit schlechtem Papiergeld überschwemmt, mit Schulden belastet. Die vortreffliche Finanzwirthschaft der demokratischen Regierung und der beständige Friede machten es möglich, die Staatsschuld zu tilgen, die direkten Steuern alle zu beseitigen, das Staatseigenthum zu vermehren. Spätere Anleihen wurden nur zu produktiven Zwecken (Hafen-, Eisenbahn- und Straßenbauten u. dergl.) aufgenommen, so daß jetzt der Staatshaushalt im blühendsten Zustande sich befindet. Die Staatseinnahmen des Jahres 1873 ergaben 25.136000 Kronen, während der Voranschlag bloß 20.900000 Kronen betragen hatte. Der Kassenbestand betrug Ende 1873 noch 15  $\frac{1}{2}$  Mill. 1874 überstiegen die Einnahmen wieder den Voranschlag um über 6 Mill. Kronen. Der Voranschlag für 1876/77 führt eine Ausgabe von 30, eine Einnahme von 27 Mill. auf; das Fehlende soll aus den vorhandenen Kassenvorräthen gedeckt werden.

Die Einnahmen stellen sich nach dem Voranschlag 1876/77 wie folgt:

Zölle	17.000000 Kronen
Branntweinsteuer	2.320000 "
Malzsteuer	2.720000 "
Stempelpapier-Abgabe	500000 "

Auktions-Abgabe	480000 Kronen
Bruttoeinnahme vom Kongsberg-Silberwert	776000
dto. aus der Post	1.360000
dto. aus dem Telegraphenwesen	960000
Zinsen und Amortisation ausstehender Forderungen	630000
Ertrag der dem Staate gehörigen Bantaktien	460000
Zinsen des Grundfonds des Hypothekenskapitals	224000
Zinsen des Kassenbestandes	280000

Unter den Ausgaben beanspruchen das Finanz- und Zoll-Departement  $7\frac{1}{2}$ , die Armee 6, die Marine 6, Mill. Kronen.

Die Staatsschuld betrug Ende 1874 53.429600 Kronen und ist, wie oben erwähnt, lediglich zu produktiven Zwecken contrahirt worden.

### Politik, sociale Zustände.

Bekanntlich steht Norwegen mit Schweden lediglich in Personalunion; d. h. der König von Schweden ist zugleich König von Norwegen. Faktisch ist Norwegen nahezu republikanisch regiert. Die gesetzgebende Gewalt liegt in den Händen des Stor-Thing, einer durchaus demokratischen Versammlung, welche seit der Trennung des Landes von Dänemark aus dem von der Natur so kärglich ausgestatteten Lande Alles gemacht hat, was sich daraus machen ließ. Alle Norweger sind gleich vor dem Gesetze; bevorzugte Stände existiren nicht. Alle Einrichtungen sind durchaus volksthümlich und die bauerliche Demokratie sorgt nicht allein für das materielle Wohl, sondern selbst für Kunst und Wissenschaft. Der Grundbesitz ist theilbar geworden; Staatseigenthum zerstückelt und in Privateigenthum verwandelt. Die Volksbildung befindet sich in einem vorzüglichen Zustande und die friedliche Entwicklung des Landes und seines Wohlstandes wird garantirt durch dieselbe Natur, die in ihrer Rauheit so manches Hinderniß geschaffen hat.

### Die einzelnen Landestheile und Städte.

Das Land ist in 20 Aemter getheilt, von welchen 2 die Städte Christiania und Bergen bilden; die übrigen 18 sind Landbezirke.

1) Christiania, die Hauptstadt des Königreichs, umgeben von dem Amt Akershus, liegt am innersten Ende des gleichnamigen Fjords und dem Flüsschen Akerselv, besteht aus einer eigentlichen Stadt und mehreren Vorstädten. Sie hatte früher meist Blockhäuser, die aber jetzt durch Steinbauten ersetzt sind. Die Einwohnerzahl bestand Ende 1870 aus 66657 Seelen. Die gewerbliche Industrie ist durch Baumwollspinnereien, Webereien, mechanische Werkstätten, Papier- und Oelmühlen, Seifensiedereien, Branntweindrennereien, Bierbrauereien, viele Sägemühlen u. dergl. vertreten. In Bezug auf den Handel ist Christiania bei der Einfuhr der erste, bei der Ausfuhr nächst Bergen der zweite Platz des Landes. Der Hafen ist groß und sicher, aber 3—4 Monate während des Eises unzugänglich, und es muß dann entweder bei Ringene oder bei Dröbat aus- und eingeladen werden. Die Zahl der verkehrenden Schiffe beläuft sich in der letzten Zeit etwa auf 1600 im Jahre. Der Werth der Einfuhr stellte sich 1872 auf  $13\frac{1}{2}$ , jener der Ausfuhr (Holz und Holzprodukte) auf 4 Mill. Speciesthaler. Die Stadt selbst besitzt über 200 Segel-

schiffe und etwa 20 Dampfschiffe. Dampferverbindungen führen an die schwedischen und norwegischen Küstenplätze, nach Kopenhagen, Stettin, Lübeck, London und Nord-Amerika. Der Verkehr nach dem Inneren wird durch die oben erwähnten Eisenbahnlinien ermittelt, durch welche Christiania immer mehr zum Mittelpunkt des norwegischen Handels wird. Dieser wird gefördert durch die norwegische Bank, die Nationalbank, die Creditkassa, die Bank von Christiania, die Börse u. dergl.

2) Amt Akershus, 5135 □Kilom. und 107422 Einw., bewaldete Hügellandschaft mit fruchtbaren Thälern in der Nähe von Christiania. Haupterwerbszweige: Ackerbau, Waldwirthschaft und Eisenbergbau; lebhafter Lokalverkehr auf dem Christiania-Fjord; Fischerei. Ortschaften:

Eidsvold, kleiner Ort und Eisenbahnenpunkt an der schiffbaren Bormen-Elf, 9 Meilen nördl. von Christiania. An der Ostseite des Christiania-Fjord drei unbedeutende Ladestellen und Dröbak, Kaufstädtchen mit etwa 1600 Einw.

3) Amt Smaalenene, 4008 □Kilom. und 98863 Einw., zwischen Christiania-Fjord und der schwedischen Grenze gelegen, meist flach und fruchtbar. Ackerbau, Waldwirthschaft, Schiffbau, Handel und Fischerei. Ortschaften: Frederikshald, Kaufstadt am Idesfjord und dem Frederikshalder Canal-system, mit etwa 7500 Einw. Eisenbahnstation, treibt Holzexport.

Frederikstad, Festung, Kaufstadt und Eisenbahnstation, an der Mündung des Glommen; Holzhandel. Etwa 100 eigene Schiffe.

Sarpsborg, Kaufstadt, mit etwa 2000 Einw., am Glommen, Eisenbahnstation; Holzhandel.

Mosjø, Kaufstadt, mit etwa 4300 Einw., am Christianiafjord; Eisenerzfabrikation und Holzhandel.

4) Amt Hedemarken, 25992 □Kilom., 120442 Einw.; Binnenland-schaft, längs der schwedischen Grenze, vom Glommen bewässert; der fruchtbarste Theil Norwegens; auch waldbreich, aber auch mit ausgedehnten unbewohnbaren Berglandschaften. Ackerbau, Waldwirthschaft, Bergbau. Orte:

Kongsvinger, Kaufstadt und Eisenbahnstation am Glommen, rasch aufblühend.

Hamar, Kaufstadt und Eisenbahnstation, mit etwa 1300 Einw., am östl. Ufer des Glommen.

5) Amt Christian, 25044 □Kilom. und 124980 Einw., Binnenland-schaft westlich von der vorigen, im Norden großartige Gebirgs- und Gletscherlandschaft; fruchtbare Thäler. Ackerbau und Viehzucht. Orte:

Lillehammer, Kaufstadt und Eisenbahnstation am Einfluß des Dougen in den Mjøsen-See, etwa 1300 Einw. Lebhafter Dampfschiffsverkehr.

Gjøvåg, aufblühendes Kaufstädtchen, am Westufer des Mjøsen, Dampferstation.

6) Amt Buserud, 14656 □Kilom. und 99275 Einw., südwestlich vom vorigen, theilweise fruchtbar, treibt Ackerbau, Waldwirthschaft, Bergbau, Jagd. Orte:

Drammen, Kaufstadt und Eisenbahnstation an der Mündung der Drams-Elf, 15485 Einw., die dritte Handelsstadt Norwegens, mit großartigem Holzexport (Bretter); auch Eisenhandel, Schiffswerfte, Segeltuchfabrikation. Guter Hafen. Etwa 200 eigene Schiffe.

Rongsberg, Bergstadt und Eisenbahnstation, mit etwa 4400 Einw.; berühmte Silberminen; auch Eisenwerke, Waffenfabrik, Münze, Tuchweberei.

7) Amt Larvik und Laurvig, 2229 □Kilom. und 85432 Einw., die bevölkerteste Landschaft Norwegens, am Westufer des Christianiafjords, treibt Ackerbau, Viehzucht, Waldwirthschaft, Bergbau, Schiffahrt und gewerbliche Industrie. Orte:

Holmestrand, Kaufstadt und Hafenort, am Christianiafjord, mit etwa 1900 Einw.

Lönsberg, Kaufstadt, sehr alt, mit 2900 Einw., am Lönsbergfjord. Etwa 300 eigene Schiffe.

Laurvig, Kaufstadt, am gleichnamigen Fjord, mit etwa 5000 Einw. und lebhaftem Schiffsverkehr. Außerdem noch mehrere kleinere Hafen- und Küstenplätze.

8) Amt Bratsberg, 14781 □Kilom. und 82037 Einw., am Stagerat und von da landeinwärts gelegen, gebirgig und walddreich. Waldwirthschaft und Viehzucht; von den spärlichen Verkehrsmitteln ist die Dampferfahrt auf den zusammenhängenden Seen Flaas-, Hvidefjeld- und Vandaggs-Vandene zu erwähnen. An den Küsten Schiffbau, Schiffahrt und Fischerei. Orte:

Skien, alte Stadt, an der Skien-Elf, mit Seehafen, etwa 5700 Einw., treibt Holzport.

Forsgrund und Osbakken, zusammengehörige Orte, 1 M. vom vorigen, Kauf- und Hafenstadt, mit Holzport. Etwa 2500 Einw.

Brevig, Kauf- und Seestadt, mit etwa 1900 Einw., treibt ebenfalls Holzport; desgleichen:

Kragerø, Kauf- und Seestadt, mit etwa 3300 Einw., am gleichnamigen Fjord.

9) Amt Nedensås, 9984 □Kilom. und 68052 Einw., am Stagerat, an der Küste flach und fruchtbar, im Inneren rauhes Bergland, treibt Waldwirthschaft, Bergbau, Fischerei, Schiffahrt und Schiffbau. Orte:

Desterrisjøer, Kauf- und Seestadt, mit etwa 2300 Einw., mit gutem Hafen und lebhaftem Handel.

Arendal, interessante Kauf- und Seestadt an der Mündung der Rids-Elf, theilweise auf Inseln und Felsspitzen, mit etwa 4500 Einw. und gegen 260 eigenen Schiffen.

Grimstad, am inneren Ende des Groosfjord, Kaufstadt, mit etwa 1200 Einw. und über 100 eigenen Schiffen.

Eine Reihe anderer Orte enthalten wichtige Eisenwerke oder sind namhafte Holzportplätze.

10) Amt Vister und Mandal, 6275 □Kilom., 73785 Einw., das südlichste unter den norwegischen Aemtern, meist fruchtbar, endet nach Süden gegen die Nordsee mit dem hohen bewaldeten Vorgebirge, welches in das Cap Lindesnäs ausläuft, wo sich ein Leuchthurm befindet. Der westliche und nördliche Theil des Amtes ist höher und weniger fruchtbar. Ackerbau, Viehzucht, Waldwirthschaft, Fischerei, Schiffahrt und Schiffbau sind Haupterwerbszweige. Orte:

Christianssand, auf flacher Landzunge, an der Mündung der Torrisdal-

Elf in das Stagerak, mit 11468 Einw. und über 100 eigenen Schiffen, Rauffstadt mit 4 Schiffswerften, einem guten, namentlich bei Stürmen gern aufgesuchten Hafen, hat namhafte Fischerei, Schiffahrt und Handel. Letzterer exportirt Waldprodukte und Fischwaaren. Dampferverbindungen nach den norwegischen Küstenplätzen, sowie nach London, Hull, Hamburg, Rotterdam, Kopenhagen und Stettin.

Flettefjord, Rauffstadt am Valfjord, mit etwa 1600 Einw. und gegen 60 eigenen Schiffen.

Mandal, die südlichste Stadt Norwegens, wichtig als Ladestelle, an der Mündung der Mandalelf; exportirt Lachse.

11) Amt Stavanger, 8861 □ Kilom., 104868 Einw., nordwestlich vom vorigen gelegen, besteht theilweise aus einem flachen Küstengebiet, wo der Ackerbau Hauptbeschäftigung ist, theilweise aus rauhem, von tiefen Fjorden durchschnittenen Gebirgsland, wo hauptsächlich Viehzucht und Fischerei getrieben werden. Orte:

Stavanger, Rauffstadt, mit 17053 Einw., eine der ältesten Städte Norwegens, mit 2 Häfen, besitzt über 400 eigene Schiffe und exportirt vorzugsweise Heringe. Außerdem noch verschiedene Küstendörfer und Ladestellen, welche sämmtlich Heringe exportiren.

12) Stadt Bergen, 27703 Einw., vormals die wichtigste und volkreichste Stadt, auch jetzt noch der wichtigste Platz für den Fischhandel, liegt malerisch auf einem Vorgebirge, in der innersten Bucht des Byfjord, mit sehr gutem, befestigtem, aber schwer zugänglichem Hafen. Sie besitzt über 600 eigene Schiffe, hauptsächlich für den Fischerport. Diese bringen die Fische von den nördlicheren Theilen der Westküste. Haupteinfuhrgegenstände sind Colonialwaaren, Getreide u. dergl. Lebhafter Dampfschiffsverkehr nach den wichtigsten Plätzen der Nord- und Ostsee, namentlich an der ganzen norwegischen Westküste entlang.

13) Amt Søndre Bergenhus, 15159 □ Kilom., mit 113403 Einw., rauhes Gebirgsland, an der Westküste mit Fjorden und vorgelagerten Inseln, im Innern mit Schneebedeckten Hochgebirgen. Der Binnenverkehr ist dürftig, Ackerbau und Viehzucht zwar an allen zugänglichen Plätzen wichtig, Haupterwerb jedoch die Haringfischerei an der Küste und auf den Inseln. Nennenswerthe Städte gibt es nicht im Amte.

14) Amt Nordre Bergenhus, 22774 □ Kilom. und 86803 Einw., wildzeriffene großartige Gebirgslandschaft, nördlich von der vorigen; mit dem tiefen Sogne-Fjord, der sich 32 Meilen weit bis an die Abhänge riesiger Eisfelder in's Binnenland hinein erstreckt. In den Thälern fruchtbarer Boden mit Ackerbau und Viehzucht; an der Küste blühende Fischerei, ferner Schiffbau, Frachtfahrten zc. Städte sind nicht vorhanden, aber eine Reihe lebhafter Küstendörfer.

15) Amt Romsdal, 14633 □ Kilom. und 104362 Einw., ebenfalls wilde Gebirgslandschaft, nördlich von der vorgenannten, mit Fjorden an der Küste. An den Fjorden fruchtbare Landstriche mit Ackerbau und Viehzucht; starke Fischerei. Orte:

Malesund, Rauffstadt, auf einigen Inseln im Norden des Bred-Sund und Stor-Fjord, mit etwa 2000 Einw. und über 100 eigenen Schiffen.



Molde, Raufftadt, mit etwa 1500 Einw., im Norden des Romsdalsfjords.

Christiansund, lebhaft aufblühende Raufftadt auf einigen Inseln im Meere (früher Ville Fosen oder Nordmør Toldsted geheissen), mit etwa 6800 Einw. und gegen 80 eigenen Schiffen, hat einen guten Hafen, treibt Fischerei, Schiffahrt und Handel. Export: Fische.

Außer diesen noch mehrere Hafen- und Fischerdörfer.

16) Amt Søndre Throndhjem, 18346 □Kilom. und 109213 Einw., nördlich vom vorigen, im Allgemeinen Gebirgslandschaft, enthält aber auch flache fruchtbare Thäler mit Ackerbau. Im inneren Gebirgslande ist der Bergbau wichtig; an der Küste Fischerei, Schiffbau und Schiffahrt. Ausgedehnte, aber noch nicht recht zugängliche Waldungen. Orte:

Throndhjem (deutsch Drontheim), die älteste Stadt Norwegens, mit 20858 Einw., an der Südseite des Throndhjem-Fjords und der Rid-Elf. Gewerthätigkeit: Keepschlägereien, Tabaksfabriken, Brauereien, Schiffbau. Lebhafter Seehandel; Export von Fischen, Thran, Theer, Brettern, Kupfer. Dampferverbindungen mit den nordischen Küstenplätzen und mit England; Sitz der norwegischen Nationalbank. Die Stadt besitzt über 100 eigene Schiffe; der Hafen ist befestigt. Einfuhr: Getreide, Colonialwaaren, Tabak. Eisenbahnstation.

Röraas, interessante Bergstadt, 23 Meilen von Throndhjem, in engem Thale an der Hitter-Elf, mit etwa 1800 Einw. Berühmtes und sehr ergiebiges Kupferwerk, das auch der ganzen Umgebung Beschäftigung gibt. Eisenbahnstation.

17) Amt Nordre Throndhjem, 22774 □Kilom. und 82489 Einw., nördlich vom vorigen, im inneren Gebirgsland, mit Thälern und kleinen Ebenen und im Ganzen fruchtbaren Boden. Ackerbau und Alpenwirthschaft, an der Küste die Fischerei sind Haupterwerbszweige, die Wälder noch bedeutend; auch Bergbau wird getrieben. Eisenbahnbauten sind im Werke. Orte:

Levanger, Raufftadt, mit etwa 900 Einw., am Throndhjemsfjord.

Namsos, an der Mündung des Namsen, theils auf dem Festlande, theils auf einer Insel gelegen, rasch aufblühender Küstenplatz mit starkem Holzexport.

18) Amt Nordland, 37970 □Kilom. und 99668 Einw., nördlich vom vorigen, besteht theils aus gebirgigem Festlande, wo Fischerei, Viehzucht, Ackerbau, Jagd und Vogelfang getrieben werden, theils aus den Inseln der Lofoten und Westeraalen. Diese Inseln sind hoch, gebirgig und waldlos. Ackerbau und Viehzucht sehr unbedeutend, die Fischerei das Wichtigste.

Auf dem Festlande liegt der Ort Bodö, Raufftadt, mit etwa 300 Einw., die kleinste der norwegischen Städte, wie es scheint im Rückgang begriffen.

Auf den Inseln eine Reihe von Fischerdörfern und Handelsplätzen.

19) Amt Tromsö, 25173 □Kilom. und 44338 Einw., besteht aus den westlichen Theilen der Finmarken; gebirgig und zerklüftet mit vielen hohen Inseln. Fischerei ist Hauptbeschäftigung.

Tromsö, Raufftadt, mit etwa 3000 Einw., auf der Ostseite der gleichnamigen Insel, sehr schön gelegen, wichtiges und lebhaftes Städtchen mit bedeutendem Handel.

20) Amt Finmarken, 47411 □Kilom. mit 20329 Einw. Der nördlichste Theil des Landes gebirgig und zerklüftet, mit ansehnlichen, der Küste vorgelagerten Inseln. Hauptbeschäftigung neben der Fischerei Schaf- und Renthierzucht, Jagd und Vogelfang. Orte:

Hammerfest, die nördlichste Stadt Europa's, an der Westseite der Insel Kvalø, mit etwa 1200 Einw., Dampfstation, mit lebhaftem Handelsbetrieb während der Sommerzeit.

Barbd, Kaufstädtchen, mit etwa 400 Einw., auf der gleichnamigen Insel, mit einer kleinen Festung.

Wadsø, mit etwa 900 Einw., an der Nordseite des Barangerfjords, lebhafter als das vorgenannte.

Anmerkung. Benützt wurden hauptsächlich für Norwegen: Jona s: Norwegen und seine Entwicklung zc. Berl. 1876; ferner: C. F. Frijs: Die Königreiche Schweden und Norwegen (Wappaus Geogr. u. Statistik); das Preussische Handelsarchiv u. A.

## Dänemark.

### Lage, Grenzen, Größe, Eintheilung.

Das eigentliche Königreich Dänemark besteht aus dem nördlichen Theil der Halbinsel Jütland, aus den zwischen der Ditsøe und dem Kattegat gelegenen Inseln und aus der im nordatlantischen Ocean gelegenen Inselgruppe der Farøer. Als „Nebenland“ gehört noch die Insel Island hinzu, so wie einige aukereuropäische Besitzungen. Seine Nachbarn sind Deutschland im Süden, Schweden im Osten, Norwegen im Norden und die Nordsee im Westen. Von den beiden Haupttheilen des Landes ist der festländische zwar größer, die Inseln aber werthvoller. Die allgemeine Lage des Landes ist eine sehr günstige für den Weltverkehr und leidet nur durch die schwierige und gefährliche Beschaffenheit der Küsten. Der Flächenraum beträgt im Ganzen 39569 □Kilometer, wovon auf das Festland 25243, das Uebrige auf die Inseln treffen.

### Bodengliederung.

Die Halbinsel Jütland streckt sich in einem gekrümmten Bogen vom europäischen Festlande aus nach Norden und zeigt an ihrer Westküste gegen die Nordsee nur eine unbedeutende Gliederung. An der Ostseite dagegen zeigen sich tiefe Einbuchtungen, für Schifffahrt und Fischerei werthvoll. Die größte derselben ist der Limfjord mit schmalem Eingange, aus dem Kattegat her, quer durch die ganze Halbinsel bis zur Nordsee vordringend. Er schließt mehrere Inseln ein. Die schmale Landenge, welche ihn früher von der Nordsee trennte, ist jetzt durchbrochen worden, so daß der nördlichste Theil Jütlands eine Insel ist. Der Limfjord ist durchschnittlich nur von geringer Tiefe, an der Mündung nur 3—3½ Meter, seine ganze Länge beträgt 63 Kilometer.

Südllich von ihm öffnet sich ebenfalls gegen das Kattegat der Mariager-Fjord, 37 Kilom. lang, ferner der Randerfjord, 22 Kilom. lang, dann der Horsensfjord, der Veilefjord, welcher große Tiefe besitzt, und der Roldingsfjord. Gegen die Nordsee zu öffnen sich südllich vom Limfjord der Nissumfjord, dessen Mündung in die Nordsee Thorsminde heißt, und südllicher der Ringhøbingfjord. Diese beiden Fjords sind von der Nordsee durch schmale Landstreifen getrennt, sehr leicht und nur mit Booten zu befahren.

Die nördlichste Spitze Jütlands ist völlig hafenslos und streckt die unwirthliche Landspitze von Stagens Horn weit nach Nordosten zwischen Stagerat und Kattegat. Hier bietet sich den Schiffen keine Zuflucht und allenthalben zeigen sich die Trümmer gestrandeter Fahrzeuge. An der Ostküste von Jütland fluthet das Kattegat, ein gleichfalls gefährlicher Meerestheil, der aber doch gute Häfen hat. Es ist durch 3 Wasserstraßen mit der Ostsee verbunden. Die östlichste derselben ist der Deresund oder schlechtweg Sund, zwischen der Insel Seeland und dem schwedischen Festlande, 107 Kilom. lang und an der schmalsten Stelle 4 Kilom. breit. Westlicher verbindet beide Meer der große Belt, zwischen den Inseln Seeland und Fünen, wegen zahlreicher Sandbänke gefährlich für die Schifffahrt. Die östlichste Wasserstraße ist der kleine Belt, zwischen Fünen und Jütland, an der schmalsten Stelle 2 Kilometer breit.

Allenthalben ist um die dänischen Küsten das Meer gefährlich und leicht. Die Küste Jütlands gegen das Stagerat ist von mehrfachen Reihen von Sandbänken gesäumt und wegen ihrer gewaltigen Brandung von den Seeleuten die eiserne Küste genannt. Diese gefährliche Beschaffenheit setzt sich fort gegen Süden bis zu dem Landvorsprunge Blaavandsbuk mit dem gefährlichen Horns-Riff, während von da südwärts bis zur Elbe wenigstens fahrbare Kanäle zwischen den Inseln und dem Festlande sind.

Wegen der Gefährlichkeit der Meere an den dänischen Küsten sind an der Westküste 3, am Kattegat 20, im Sund 7, im großen Belt 14, im kleinen Belt 4 und in der Ostsee 6 Leuchtfeuer angebracht, außerdem an verschiedenen Orten, namentlich an der eisernen Küste, Rettungstationen mit Rettungsbooten und Raketenapparaten vorhanden, um die Besatzung gestrandeter Schiffe zu retten.

In Bezug auf seine Oberflächengestaltung ist Dänemark entschiedenes Flachland. Auf Jütland wechseln Sümpfe, Sandfelder, Haideboden und fruchtbares Marschland ab. Das Land steigt von Westen nach Osten allmählig an und zeigt an der Ostsee Hügel bis zu 100 Meter, der sogenannte Himmelsberg erreicht sogar eine Höhe von 179 Meter. An den Küsten der Nordsee ziehen sich mehrfache Reihen von Dünen nebeneinander entlang. Auf den Inseln findet sich eine ähnliche Bodenbeschaffenheit, nur im Ganzen fruchtbarer. Seeland, Fünen, Laaland, Falster, Langeland und Arø, ferner Bornholm in der Ostsee sind die größten dieser Inseln. Unter ihnen zeigt Bornholm felsige Beschaffenheit.

#### Bewässerung.

Bei dem Mangel jeden Gebirgssystems fehlen große Flüsse, aber auch die kleineren sind durch das Meer an ihren Mündungen tief ausgeweitet und

für große Schiffe fahrbar. In die Nordsee ergießen sich: Die Ronge-Na (Grenze gegen Deutschland), die Varde-Na, Stjern-Na, Stor-Na und Uggerby-Na; an der Ostküste ergießen sich in das Kattegat die Kolbing-Na, Veile-Na und Guden-Na; letztere ist der bedeutendste Fluß Dänemarks, 148 Kilom. lang. Auf Seeland ergießt sich gegen Süden die theilweise kanalisirte Sus-Na, 82 Kilom. lang, und auf Fünen die für Flachboote schiffbare Odense-Na.

Binnenseen sind zahlreich, theilweise mit dem Meere in Verbindung, häufig aber von sehr geringer Tiefe; zahlreich sind auch die Sümpfe und Moräste, namentlich auf Jütland.

Kanäle sind: Der Silkeborg-Kanal an der Guden-Na; die Gudmunland-Kanäle, nur von geringer Länge; auf Seeland der Danneksjold-Kanal, 22 Kilom. lang, der Esrom-Kanal vom gleichnamigen See aus nach dem Kattegat, und der Frederiksbærks-Kanal; in Fünen der Odense-Kanal.

### Klima.

Das Klima ist entschieden rauher als in Deutschland und wohl auch durch Ausrottung der Wälder schlechter geworden. Kalte Nordweststürme treiben den Küstenland im nördlichen Jütland weit in's Land hinein, der dann den Pflanzenwuchs bedeckt; Nebel, Regen und Stürme sind häufig, der Witterungswechsel plöblich. Die Ostküste ist entschieden freundlicher, als die westliche. Die mittlere Temperatur beträgt für ganz Dänemark etwa  $6\frac{1}{2}^{\circ}$ .

### Bevölkerung.

Die Bevölkerung Dänemarks, 1.884600 Seelen umfassend, ist eine sehr einheitliche; ein kräftiges Volk germanischer Abstammung. Im Allgemeinen etwas langsam und träge, ohne lebhaftes Leidenschaft, praktisch und nüchtern. Die Lebensweise ist gut, die Nahrung des Volkes reichlich, die Wohnungen reinlich, auf dem Lande zwar klein; in den Städten prächtig und modern. Die Sprache ist überall die dänische; Angehörige fremder Nationen spärlich. Städte sind mit Ausnahme Kopenhagens nur wenige und kleine vorhanden. Ein eigentliches Proletariat besteht in Dänemark nicht, freilich auch kein großer Reichthum; ein Zeugniß für den allgemeinen Wohlstand ist der bedeutende Werth der Spartassen-Einlagen.

### Bodenkultur.

Der Ackerbau hat sich aus historischen Gründen erst in neuerer Zeit entwickelt. Der Boden ist von verschiedener Güte, ebenso die Bewirthschaftung. In den letzten Jahrzehnten hat die bessere persönliche Stellung der Bauern und die Einführung besserer Wirtschaftsmethoden viel zum landwirthschaftlichen Fortschritte beigetragen, so daß Dänemark jetzt zu den bestkultivirten Ackerbaustaaten gehört. Die dänischen Landwirthe sind entweder Erbpächter oder Pächter auf Lebenszeit oder wirkliche Besitzer. Die Bodenfläche des ganzen Königreichs beträgt 6, Mill. Tonnen Land, wovon 5 Mill. benützt werden, und zwar 2 Mill. als Acker und Gärten, 2, Mill. als Wiesen oder Weiden und 0, Mill. als eingezogene Wälder. Im Jahre 1860 zählte man 51000 Güter, darunter 1600 große Güter, in selbstständigem Besitz.

Die Gesamtproduktion an Getreide stellte sich im Durchschnitt der Jahre 1863—68 auf 1,4 Mill. Hektoliter Weizen, 5,2 Mill. Hektoliter Roggen, 8,0 Mill. Hektoliter Gerste, 10,4 Mill. Hektoliter Hafer; die Totalernte aller Cerealien auf 25,2 Mill. Hektoliter.

Der Handel mit Brotfrüchten und Mehl ergab im Jahre 1874 eine Einfuhr von 14,2 Mill.  $\mathcal{M}$  und eine Ausfuhr von 48,2 Mill.  $\mathcal{M}$  Werth. Dänemark exportirt demnach bei Weitem mehr Bodenfrüchte, als es selbst bedarf. Ueber den eigenen Bedarf werden namentlich Getreide, Hülsenfrüchte und Oelpflanzen gewonnen; die Obstkultur ist unbedeutend, auch der Ertrag an Flachs, Hanf, Tabak, Hopfen reicht nicht hin.

### Waldungen.

Dieselben sind im vorigen Jahrhundert sehr verwüthet worden, so daß das Land jetzt holzarm ist, namentlich Jütland, und bedeutende Holz mengen eingeführt werden müssen. Jetzt hat die Regierung den Wäldern ihre Aufmerksamkeit geschenkt und sorgt für Erhaltung und Nachpflanzung. Schöne Buchenbestände finden sich noch an der Ostsee. Auf Jütland ist der Baumwuchs besonders dürftig und große Heidestrrecken, wo das Heidekraut den Thieren als Futter und den Menschen als Brennmaterial dient.

Der von der See massenhaft ausgeworfene Seetang wird als Brennmaterial, zur Düngung und Polsterung von Möbeln verwendet.

### Biehzucht.

Neben dem Ackerbau ist die Viehzucht ein höchwichtiger Erwerbszweig und vorzüglich ausgebildet. Die Pferde Jütlands und der Inseln sind zwar kleiner, als die hollsteinische Race, aber doch ein kräftiger Schlag, und werden ausgeführt. Die Rindviehzucht ist in Jütland sehr bedeutend und ergibt ebenfalls beträchtliche Ausfuhr sowohl an lebenden Thieren, wie an Viehprodukten. Auch Schafe werden über den Bedarf gezogen, doch ist ihre Wolle nicht besonders fein. Schweine werden ebenfalls weit über den Bedarf gezogen. Ueber die Mengen und Werthe der Ausfuhr s. unten. — Die bedeutende Gänsezucht hat durch das Ueberhandnehmen des Stahlfedernverbrauchs Einbuße erlitten; Eiderdunen aus Island und den Farern werden exportirt.

### Fischerei.

Die Fischerei in den dänischen Gewässern ist zwar ein wichtiger Erwerbszweig, aber gefährlich, und deckt nicht den einheimischen Bedarf, da der Ausfuhr stets eine viel größere Einfuhr gegenübersteht. Am stärksten ist der Fang von Flundern bei Skagen. Kopenhagen sendet auch Schiffe auf den Robben- und Walfang aus.

### Mineralische Rohprodukte.

Bergbau wird nicht getrieben. Das Land hat keine Erze, wenig Quellsalz und spärliche Kohle. Sumpfeisen (Eisenahl) findet sich auf Jütland, wird aber wegen Mangels an Brennmaterial kaum benützt. Empfindlich ist der Mangel an Salz. Dagegen werden Porzellanerde, guter Töpferthon und

Freide gewonnen. Einigermassen Ersatz für den Mangel anderer Brennstoffe bieten die ausgedehnten Torfmoore.

### Industrie.

Die industriellen Gewerbe sind sehr wenig entwickelt, da es sowohl an Arbeitskräften, als an Kapitalien mangelt. Die Regierung hat zwar viel zur Hebung der Industrie gethan, aber zur Zeit noch mit geringem Erfolg. Es scheint auch, daß die Bevölkerung entschieden mehr Vorliebe für den Landbau, als für die Industrie hat. Das Haupthinderniß aber dürfte in dem Mangel an Eisen und Steinkohlen liegen. Besser entwickelt als die eigentliche Fabrikindustrie ist das Kleinhandwerk.

Aus dem Bereiche der Großindustrie sind die Tuch- und Segeltuch-Fabriken zu nennen, ferner die Handschuhfabrikation, deren Produkt sogar in das Ausland ausgeführt wird, sodann die Branntweimbrennereien, Brauereien, welche neben dem schweren dänischen Biere auch bayerisches Bier brauen, Gerbereien, Zuckerraffinerien, Tabakfabriken und die Fabrikation von Seilerwaaren. Endlich Woll- und Baumwollwebereien und Oelfabriken. Die Fabrikation von Metallwaaren aller Art, Glas, Porzellan zc. deckt bei Weitem nicht den einheimischen Bedarf, ebenso wenig die Maschinenfabrikation. Sehr groß ist die Zahl der Mühlen, theils Windmühlen, theils Wasser- und Dampfmühlen. Seifensiedereien und Zuckfabriken reichen für den inländischen Bedarf hin; für Schiffbau bestehen mehrere Werfte. Aus dem Bereiche des Hausfleißes ist namentlich die ausgedehnte Flachspinnerei und die häusliche Wollindustrie, welche letztere ihre Produkte selbst nach Deutschland absetzt, zu erwähnen; ferner die Holzindustrie in den Waldgegenden von Jütland, endlich die Kalkbrennereien und Ziegeleien, die meistens als Nebenweig der Landwirthschaft betrieben werden.

Die meisten Fabriken befinden sich in Kopenhagen, Randers und Friedericia; von einzelnen größeren Etablissements werden besonders erwähnt: die Maschinen- und Schiffsbauanstalt von Burmeister & Wains; die Aktien-Zucker-Fabriken zu Kopenhagen; die Rübenzuckerfabriken Odense und Volland; die Chemische Fabrik Fredens Mølle und die Aktien-Mehl- und Brodfabrik Kristineberg.

### Handel.

Dänemark erscheint als das Mittelglied zwischen der Nord- und Ostsee und unterhält lebhaften Verkehr mit den an diesen Meeren gelegenen Ländern, aber auch mit Frankreich, Westindien und Südamerika. Ein Glück für den dänischen Handel war es, daß Dänemark während der großen Kriege zu Ende des vorigen und zu Anfang dieses Jahrhunderts sich lang die Neutralität bewahren konnte, weshalb die dänischen Schiffe reichliches Feld für friedliche Thätigkeit erhielten. Damals beherrschte Kopenhagen allein den ganzen dänischen Handel. Seine Uebermacht wurde aber durch die folgende Vereinzlichung Dänemarks in den Krieg gebrochen.

Unter den Ausfuhrartikeln waren 1873—74 die wichtigsten folgende: Getreide 2.368840 Tonnen, Mehl und Grütze 69.000000 Pfund, Schafe, Ziegen, Böcke und Lämmer 46396 Stück, Pferde 7088 Stück, Rinder 71256

Stück, Aустern 1½ Mill. Pfd., Fleisch, Schinken zc. 14½ Mill. Pfd., Butter 103322 Tonnen, Käse 26358 Pfd., Wolle 3½ Mill. Pfd., Häute 4½ Mill. Pfd., Handschuhe 21,401 Pfd., Lumpen 3½ Mill. Pfd., Knochen und Zähne über 3½ Mill. Pfd. Es sind demnach Viehprodukte, sowie Bodenfrüchte bei Weitem die größten Quantitäten der Ausfuhr. Bezüglich des Werthes der Ausfuhr gingen im genannten Jahre aus dem Lande: für 1,1 Mill. Reichsthlr. Fische und Aустern, 23,7 Mill. lebende oder todte Thiere, 16,4 Mill. Fleischwaaren, 1,9 Mill. Wolle, 2,4 Mill. Felle und Häute, 21½ Mill. Getreide, 5,4 Mill. Kaffee und Kaffee-Surrogate, 1,1 Mill. Zucker, 1,4 Mill. Seiden-, Leinen- und Baumwollwaaren.

Von den Einfuhrartikeln sind folgende die wichtigsten (Jahr 1873 bis 1874): Fische und Aустern für 2,1 Mill. Reichsthlr., andere lebende oder todte Thiere 3,8 Mill., Fleisch und Wurst 3,6 Mill., Felle und Häute 3,2 Mill., Kornwaaren 4,4 Mill., Früchte 1,1 Mill., Kaffee und Kaffee-Surrogate 10,4 Mill., Reis 1,8 Mill., Zucker 7,1 Mill., Wein, Sprit und Bier 1,5 Mill., roher und verarbeiteter Tabak 1,9 Mill., Holz, Holzkohlen u. s. w. 6,8 Mill., verarbeitetes Holz 1,2 Mill., Del, Olein, Steindöl 1,7 Mill., rohe Metalle 1,3 Mill., verarbeitete Metalle 10,5 Mill., Steinkohlen 7,2 Mill., Thon und Stein (roh) 1,9 Mill., Farbwaaren 1,2 Mill., Seiden-, Leinen- und Baumwollwaaren 18,4 Mill. und andere Waaren 19,2 Mill.

Was die Handelsbetheiligung der anderen Länder am Verkehre mit Dänemark betrifft, so geben darüber folgende Ziffern Aufschluß (in Mill. Reichsthaler):

	Ausfuhr:	Einfuhr:
Deutschland . . . . .	34,9	36,8
England . . . . .	28	30,5
Schweden . . . . .	10,9	11,3
Norwegen . . . . .	6,5	5
Brasilien . . . . .	—	5,2
Rußland . . . . .	0,8	4,6
Dänische Nebenländer . . . . .	1,7	2,9
Holland . . . . .	0,6	3,4
Frankreich . . . . .	0,1	3,2
Belgien . . . . .	1,2	1,4
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika . . . . .	0,1	1,7
Nichtdänische Antillen . . . . .	—	1,4
Anderer Länder . . . . .	1,2	7,4

Die Gesamtsumme der Ausfuhr wird auf 85,8 Mill., die der Einfuhr auf 115,8 Mill. veranschlagt, woraus sich eine bedeutende Steigerung ergibt, denn im Jahre 1860 hatte die Einfuhr bloß 36½, die Ausfuhr gegen 18 Mill. Reichsthlr. betragen.

### Verkehrsmittel.

Obgleich Dänemark der Natur seines Landes und seiner Weltlage nach vorzugsweise auf den Seeverkehr angewiesen ist, hat es doch auch seine Landverkehrsmittel gut ausgebildet.

Außer den schon oben erwähnten Canälen bestehen vortreffliche Landstraßen, und zwar auf den Inseln 560, in Jütland 755 Kilometer.

Die dänischen Eisenbahnen zerfallen geographisch in Gruppen des



Festlandes und der Inseln. Von den Inseln Seeland, Fünen, Laaland und Falster hat jede ihre Linien theils nach dem Bedürfnisse, welches durch ihre eigene Form und die Lage ihrer Plätze geboten war, ausgebildet, theils auch in Rücksicht auf die benachbarten Inseln und continentalen Länder.

Die Seeländischen Bahnen sind Aktien-Unternehmung und bestehen aus den Linien:

Kopenhagen-Masned Sund (Südliche Seelandbahn), 16 $\frac{1}{2}$  Meil., anschließend an die Ueberfahrt nach Insel Falster.

Koestilde-Korsör (Westliche Seelandbahn), 10 $\frac{1}{2}$  M., bei Koestilde von der vorgenannten abzweigend. Von Korsör dann Ueberfahrt nach Nyborg auf der Insel Fünen zum Anschluß an die Jütisch-Fünen'schen Bahnen.

Koestilde-Kallundborg (Seeländische Nordwestbahn), von vorgenannter Linie abzweigend.

Kopenhagen-Helsingör (Nord-Seeland-Bahn), 8 Meilen, mit Zweigbahn nach Klampenborg.

Die Jütisch-Fünen'schen Staatsbahnen bestehen aus den Linien:

Die Bahn der Insel Fünen, ein Bestandtheil der Jütisch-Fünen'schen Staatsbahnen, durchzieht die Insel von Nyborg an der Ostküste nach Strib an der Westküste, den Hauptort der Insel, Odense, berührend, 11 Meil. lang. In Nyborg findet sie Verbindung mit der Seeländischen Bahn durch die Dampferlinie Nyborg-Korsör; von Strib fahren täglich mehrmals Dampfboote nach Fredericia zum Anschluß an die Bahnen des Festlandes.

Die Bahn der Insel Falster, von Orehoved nach Nykjöbing, schließt sich bei Orehoved mittelst Dampfboot an die Dampfschifflinien nach Kiel und nach Lübeck und außerdem, nur durch einen schmalen Meeresarm getrennt, an den östlichen Endpunkt der Laaland-Bahn.

Die letztere führt von Nykjöbing über Maribo nach Nakslov, 6 $\frac{1}{2}$  Meil., mit Zweigbahnen von Maribo nach Robby, 1 $\frac{1}{2}$  Meil., und nach Bandholm.

Die Bahnen der Halbinsel Jütland (Bestandtheile der Jütisch-Fünen'schen Staatsbahnen) bestehen aus einer nächst der Ostküste der Halbinsel entlang laufenden süd-nördlichen Linie und mehreren Zweigbahnen.

Die Hauptlinie beginnt bei Bamdrup nächst der Deutschen Reichsgrenze, an die Schleswigschen Bahnen schließend und führt über Lunderstov und Rolding nach Fredericia, 5 $\frac{1}{2}$  Meil.; von hier über Veile und Standerborg nach Nachus und Langaa, 20 $\frac{1}{2}$  Meil.; von Langaa über Randers nach Aalborg, 12 $\frac{1}{2}$  Meil., wo sie durch den Lymfjord unterbrochen wird, aber jenseits desselben von Korre Sundby (Dampferverbindung mit Aalborg) sich noch 10 $\frac{1}{2}$  Meil. weiter nördlich fortsetzt bis Frederikshavn. Die Dampfer, welche von hier auslaufen, schaffen die nächsten Routen aus Deutschland nach Gothenburg und Christiania (jetzt eingestellt).

An diese Hauptlinien schließen sich die Seitenlinien: Langaa-Viborg-Holstebro-Nynkjöbing; Lunderstov-Esbjerg-Varde, beide die Halbinsel quer durchlaufend und an ihren Endpunkten verbunden durch die Linie Nynkjöbing-Varde. Diese drei Linien bilden die Jütischen Westbahnen. Dazu kommen die Zweigbahnen Standerborg-Silkeborg-Herning an der Hauptlinie und Ribe-Braminge an der Jütischen Westbahn.

Der Betrieb der dänischen Bahnen ist ein solider, charakteristisch die große

Sicherheit bei allerdings langsamer Fahrt. Zwischen mehreren an der deutschen Ostseeküste endigenden Bahnen und den dänischen Bahnen bestehen Verträge bezüglich des durchgehenden Verkehrs. Die Gesamtlänge der dänischen Eisenbahnen betrug Anfang 1875 1120 Kilom.; eine Reihe neuer Bahnen sind concessionirt und theilweise schon im Bau.

### Flotte und Schiffsverkehr.

Der Stand der dänischen Handelsflotte belief sich im Jahre 1874 auf 2846 Schiffe mit 212600 Tonnen, worunter 123 Dampfer mit 27381 Tonnen. Seit dem Jahre 1861 ist sowohl die Zahl der Schiffe, als auch der Tonnengehalt, letzterer freilich bedeutend stärker, gestiegen. Die meisten Schiffe besitzt Fütland, Fünen, Seeland, ausschließlich Kopenhagen, sodann Kopenhagen selbst. Von Schiffahrt-Unternehmungen sind zu erwähnen: Die vereinigte Dampfschiffsgesellschaft mit 32 Dampfern, welche ausländische und inländische Meere befahren; die Segel- und Dampfschiffsgesellschaft mit 14 Schiffen; die Dampfschiffsgesellschaft Danmark mit 5 Dampfern, welche zwischen der Ost- und Nordsee fahren; die Dampfschiffsgesellschaft Kjöbenhavn mit 3 Schiffen, welche meist zwischen Ost- und Nordsee fahren; eine neue Gesellschaft Namens Karl mit 4 Dampfern.

Internationale Dampferlinien laufen von Kopenhagen nach Leith, nach Hull und nach Newcastle, eine Linie des Baltischen Lloyd befährt die Strecke Kopenhagen-New-York.

Für den Verkehr der dänischen Inselstur unter sich und mit Deutschland dienen die Linien Kopenhagen=Karthus; Kopenhagen=Helsingör; Kopenhagen=Riel; Kopenhagen=Nykjöbing (9 $\frac{1}{2}$  St.); Kopenhagen=Rönne; Kopenhagen=Beile; Kopenhagen=Lübeck; Korsör=Riel u. s. f.

Der Schiffsverkehr ergab im Jahre 1873/74: 44813 angekommene Schiffe mit 1,2 Mill. Tonnen Ladung und 45891 ausgelaufene Schiffe mit über 700000 Tonnen Ladung, im Ganzen eine nicht unbedeutende Mehrung in den letzten Jahren. Unter den angekommenen Schiffen senden Schweden, Deutschland, England und Norwegen die meisten; unter den ausgelaufenen gingen die meisten nach Schweden, Deutschland, Norwegen, England und Rußland, wogegen der Seeverkehr mit den übrigen Ländern weit zurücksteht.

### Post und Telegraph.

Die Post beförderte im Jahre 1873/74: 16 $\frac{1}{2}$  Mill. Briefe, Postanweisungen und Geldbriefe im Werthe von 119 Mill. Reichsthlr., 1 Mill. Packetstücke und 15 Mill. Stück Zeitungen.

Der Telegraph hatte 1873 eine Leitungslänge von 2546 und eine Drahtlänge von 7049 Kilom., 174 Stationen und 626728 Depeschen.

### Eisverkehr.

Von 1833 bis 1860 fand in 15 Jahren Eisverkehr über den großen Belt (an zusammen 513 Tagen) statt; in 13 Wintern blieb der Belt eisfrei.

### Handelsrecht und Handelspolitik.

Neben manchen älteren Bestimmungen auf dem Gebiete des Handelsrechts ist ein neueres Wechselgesetz vom Jahre 1843, sodann Geseze aus dem

Jahre 1861 und 1862, die Rechtsprechung in Handelsfällen betreffend, zu erwähnen. Auch übt die Regierung eine sorgfältige Handelspolizei aus; der Betrieb des Handels ist an gewisse Bedingungen gebunden. Das Zollwesen kennt ziemlich hohe Finanzzölle, aber keine Einfuhrverbote. Der Sundzoll, welcher ehedem von allen Schiffen, die den Sund passirten, in Kronborg eingehoben wurde, ist seit 1857 abgelöst worden.

### Credit- und Bankwesen.

Unter den Bankinstituten des Landes steht jetzt, nachdem zu Anfang des jetzigen Jahrhunderts das Creditwesen von Dänemark in Folge bedeutender Anlehen der damaligen Banken an den Staat große Wirren durchgemacht hatte, die dänische Nationalbank in Kopenhagen mit mehreren Filialen obenan. Diese Bank, ursprünglich eine unter großen Schwierigkeiten, ja geradezu mit Gewaltmaßregeln begründete Staatsanstalt, wurde 1818 in eine Aktienanstalt verwandelt, übernahm als solche die Zettelgeschäfte der vormaligen Reichsbank und macht Giro- und Depositen-Geschäfte, discountirt Wechsel und leiht auf Hypotheken und Waaren. Ihre Aktien erreichten 1841 das Pari und stiegen seither sehr bedeutend; 1874 betrug die Dividende 9 Proc. Eine Filiale in Flensburg und ein Comptoir in Aarhus.

Die Privatbank macht Geschäfte in Wechseln, Hypotheken, Contocorrent u. dergl., hat ein Aktienkapital von 6 Mill. Reichsthln. und erzielt jährlich Dividenden von 7—8 Proc.

Die Private Laanebank mit einem Kapital von 2 Mill. Reichsthln. macht Lombard-, Wechsel- und Contocorrent-Geschäfte, erzielt 5—7 Procent Dividende; ihre Aktien stehen kaum über Pari.

Die Industriebank hatte 1873 ein Kapital von 1 Mill., macht Contocorrent- und Wechselgeschäfte; ihre Aktien stehen über Pari.

Die Danske Landmandsbank macht ebenfalls Contocorrent- und Wechsel-Geschäfte, ist auch Spar- und Leihbank, und hat eine Hypotheken-Abtheilung.

Die Rjööbenhavns Handelsbank begann ihre Thätigkeit erst 1873 und macht Wechsel- und Contocorrent-Geschäfte, sowie Lombardgeschäfte.

### Münze, Maß und Gewicht.

Seit einer Münzconvention vom Jahr 1873 ist das Münzsystem auf die Goldwährung begründet worden und ein Münzvertrag mit Schweden abgeschlossen. Die Münzeinheit ist die Krone, gleich einem schwedischen Reichsthaler und einem halben dänischen Reichsthaler. Sie wird in 100 Dere getheilt. In Gold werden ausgeprägt Stücke zu 20 Kronen (= 22  $\mathcal{M}$  50  $\mathcal{S}$ ) und zu 10 Kronen. An Scheidemünze existiren Silberstücke zu 2 und 1 Krone (= 1  $\mathcal{M}$  8  $\mathcal{S}$ ) zu 50, 25 und 10 Dere, kleinere Scheidemünzen in Bronze. Längenmaß ist die Elle (= 0,427 Meter) zu 2 Fuß, gewöhnlich wird nach Ellen gerechnet. Die Meile hält 7.543214 Meter. Feldmaß ist die Tonne Land, = 55,8 Ares. Das Gewicht ist das halbe Kilogramm, Hohlmaaße sind eine Tonne zu 8 Schäffel, = 139,4 Liter, ein Anker zu 39 Bott, = 37,6 Liter und 1 Gallon = 3,7 Liter.

## Finanzen.

Die Staatsrechnung für 1873 ergibt 24 Mill. Reichsthlr. Einnahmen und 23 Mill. Reichsthlr. Ausgaben. Unter den Ausgaben beansprucht die Staatsschuld 4,6, die Pensionen 1,4, die Justiz 1, das Militär 4,6, die Marine 2,1 und die Finanzen 1,4 Mill. Reichsthlr. Unter den Einnahmen sind die wichtigsten: die indirekten Steuern mit 13 Mill., die direkten Steuern mit 4 Mill., die Staatsaktiva mit 2,4 Mill. — Domänen, Posten und Telegraphen, Colonien, die Classenlotterie u. a. liefern kleinere Einnahmeposten. Die Staatsschuld stellte sich 1874 auf 105 Mill., wogegen 50 Mill. Aktiva vorhanden waren, so daß sich die wirkliche Schuld auf 55 Mill. reducirt. Der früheren Finanzverwirrung, welche im Jahre 1873 zu einem förmlichen Staatsbankerott führte, gegenüber erscheinen die jetzigen Finanzverhältnisse als wesentlich gebessert. Das meiste zu dieser Verbesserung trug der Preis für die Ablösung des Sundzolles bei. Als in Folge des Krieges 1864 Dänemark die Elbherzogthümer verlor, gingen 29 Mill. von der dänischen Schuld auf die Elbherzogthümer über. Nach den schweren Schlägen jenes Jahres hat Dänemark seine Finanzen mit anerkennenswerther Schnelligkeit geordnet.

## Politik, Sociales.

In seiner äußeren Politik hat Dänemark entschiedenes Mißgeschick. Im Laufe des Jahrhunderts verlor die dänische Krone Schleswig, Holstein und Norwegen. Glücklicher sind die inneren Verhältnisse, die sich durch eine sehr freisinnige Verfassung, gute Verwaltung, homogene Bevölkerung, gesunde volkswirtschaftliche Zustände und gleichmäßige Vertheilung des Volkseinkommens, hohe und allgemein verbreitete Volksbildung auszeichnen.

## Die einzelnen Landestheile und Städte.

1) Stadt Kopenhagen, die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs, mit der dazu gehörigen Vorstadt Fredriksberg, auf der Insel Seeland, hat ein Areal von 22 □ Kilom. und eine Bevölkerung von 216000 Einw. Es ist bei Weitem die wichtigste Stadt des Landes und eine der schönsten Europas. Das eigentliche Kopenhagen, aus Alt- und Neustadt bestehend, liegt an der Ostküste der Insel Seeland. Der kleinere Theil Christianshavn genannt, auf der Nordküste der kleinen Insel Amager. Eine tiefe Meerenge zwischen Amager und Seeland bildet den vorzüglichen Hafen. Außer den genannten Stadttheilen noch mehrere andere Vorstädte. Die Verbindung zwischen den durch den Hafen getrennten Stadttheilen geschieht durch mehrere Brücken. Der Hafen selbst ist einer der besten in Europa und hat wesentlich das Emporblühen der Stadt ermöglicht. Er besteht aus einem äußeren Hafen, welcher 4—5 Faden tief ist und durch 2 nach Norden sich erstreckende Untiefen gebildet wird und aus dem innern Hafen, der auch noch 18—22 Fuß tief ist. Außer dem Hafen wird die Stadt auch noch von mehreren Kanälen durchschnitten und einige ihrer Theile sind auf Inseln, sog. Holmen erbaut. Die Stadt hat etwa 300 breite Straßen und eine Reihe schöner und stattlicher Gebäude. Sie ist Sitz der obersten Staatsbehörden, Mittelpunkt der Industrie,

des Handels, des wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens. Die Industrie ist hauptsächlich vertreten durch Branntweindbrennereien, Bierbrauereien, Zucker- und Tabakfabriken, Eisengießereien und Maschinenbau, Schiffbau und die dazu gehörigen Industrieen; Handschuh-, Baumwoll-, Seiden- und Lederfabriken u. s. f.

Kopenhagen ist eine der bedeutendsten europäischen Handelsstädte. Von Artikeln des Handels sind hauptsächlich Colonialwaaren wichtig, sodann die Einfuhr von nordischen Producten, Fischwaaren, Thran u. dgl. aus Island, Grönland und Norwegen; ferner die Ausfuhr dänischer Ackerbau- und Viehproducte. Die Zahl der im Hafen von Kopenhagen verkehrenden Schiffe ist ungemein gewachsen seit den letzten Jahrzehnten und betrug unter Anderem im Jahr 1872 5190 ankommene und 4807 abgegangene Segelschiffe ausländischer Fahrt, und im Jahre 1874 1655 eingegangene und 1663 abgegangene Dampfer ausländischer Fahrt. In Kopenhagen sind: eine Börse, die oben erwähnten Bankinstitute, zu welchen noch mehrere kleine kommen, die seeländische Eisenbahngesellschaft, eine große Telegraphenactiengesellschaft, 3 Pferdebahngesellschaften, Kopenhagens Fischhandelsgesellschaft, vereinigte Dampfschiffsgesellschaft, Dampfschiffsgesellschaft Danmark, Dampfschiffsgesellschaft Kjöbenhavn, Dampfschiffsgesellschaft Norden, Segel- und Dampfschiffsgesellschaft von 1873, Jütländisch-Englische Dampfschiffsgesellschaft, Burmeister und Wains' Maschinen- und Schiffsbauanstalt, Danske Zuckerrfabriken, Fredens-Mølle Etablissement und Danske Cichorienfabriken. Direkte Dampferfahrten nach Gothenburg, Kiel, Lübeck, Stettin, den dänischen Inseln und englische Häfen. Die Eisenbahnverbindungen Kopenhagens wurden oben erwähnt.

Auf Seeland befinden sich noch die Städte:

Roskilde, am gleichnamigen Fjord gelegen, eine der ältesten Städte Dänemarks, Eisenbahnstation, 5221 Einw.

Rjøge an der gleichnamigen Bucht, 3097 Einw.

Helsingør, Stadt und Eisenbahnstation mit 8891 Einw. und der Festung Kronborg, an der schmalsten Stelle des Sundes, der schwedischen Stadt Helsingborg gegenüber, seit dem Aufhören des Sundzolles nicht mehr so wichtig wie ehemals.

Korsør, Küstenstädtchen und Eisenbahndepot mit 3759 Einw., an der Westküste; Ueberfahrtsplatz nach Fünen.

Kallundborg, Eisenbahnstation und kleiner Seehafen an der nordwestlichen Küste von Seeland, 2673 Einw.

Kørbvig, Zoll- und Lootsenstation an der Mündung des Iffesfjord.

Samsø, ist eine fruchtbare Insel nordwestlich von Seeland ohne bedeutende Ortschaft, aber mit mehreren guten Häfen.

Møen, Insel im Südosten von Seeland, von diesem durch einen schmalen Kanal getrennt, ohne bedeutende Ortschaft.

Falster, Insel, südlich von Seeland, von diesem durch einen Kanal getrennt, von einer Eisenbahn durchzogen, mit der kleinen Küstenstadt Nykjøbing.

Volland (Vaaland), Insel, westlich von der vorigen, ebenfalls von einer Eisenbahn durchzogen, mit mehreren kleinen Städten.

Fünen, die zweitgrößte Insel Dänemarks, durch den kleinen Belt vom Festlande getrennt, mit 55 □Meilen Flächeninhalt, von einer Eisenbahn durch-

zogen. Städte: Odense, die bedeutendste der dänischen Provinzialstädte, 16970 Einw.,  $\frac{3}{4}$  Meilen vom gleichnamigen Fjord und am gleichnamigen Flusse gelegen, Eisenbahnstation.

Midelfart, schön gelegenes Küstenstädtchen am kleinen Belt, Ueberfahrtspunkt nach Jütland.

Ryborg, Festung am großen Belt, mit mehreren großen Häfen, Eisenbahndepot und Ueberfahrtsort nach Korsör.

Svendborg, Küstenstädtchen, mit 6421 Einw., im Süden von Fünen an einer Bucht.

Langeland, langgestreckte Insel zwischen Fünen und Laaland, ohne nennenswerthen Platz.

Arro, kleine Insel, südlich von Fünen, unwichtig.

Bornholm, vereinzelte Insel in der Ostsee, 10,6 □ Meilen groß, mit 33200 Einw., hat sieben Städte, unter welchen Rønne mit 5505 Einw. an der Westküste die wichtigste ist. Sie hat Schiffswerfte und einen künstlich angelegten Hafen.

Vor der Nordostküste von Bornholm liegt eine Gruppe von 5 Felseninseln, Christiansö geheißen. Hier befindet sich zwischen Christiansholm und Frederiksholm ein vorzüglicher und tiefer Hafen mit Leuchtturm.

#### Halbinsel Jütland.

Die Halbinsel Jütland ist hinsichtlich der Größe u. s. w. das Hauptland Dänemarks, dagegen in Bezug auf materielle Cultur noch hinter den Inseln zurück. Die wichtigsten Orte sind:

Skagen, die nördlichste Stadt Dänemarks, mit 1615 Einw., auf öder, sandiger Küste, treibt Fischerei und Schifffahrt; auch der Verdienst durch die zahlreichen Schiffsbrüche ist beträchtlich.

Hjørring, Landstädtchen, mit 3250 Einw., nahe der Westküste, treibt lebhaften Handel, vermittelt des Ladeplatzes Løkken, wo aber kein Hafen ist.

Frederikshavn, Küstenstädtchen und Eisenbahndepot am Kattegat, mit 1233 Einw.

Mitten im Kattegat liegt die flache, sandige Insel Læsø, mit 2 □ Meilen Oberfläche und etwa 2600 Einw., welche sich von Handel, Fischerei, Bootsenwesen und von den Schiffsbrüchen ernähren. Das Meer in der Umgebung dieser Insel ist höchst gefährlich.

Rykjøbing, zum Unterschied von andern gleichnamigen Städtchen, Rykjøbing auf Mors genannt, Städtchen mit 2246 Einw., auf der fruchtbaren vom Limfjord umflossenen Insel Mors.

Aalborg, Stadt und Eisenbahnstation, mit 11721 Einw., am südlichen Ufer des Limfjords,  $3\frac{3}{4}$  Meilen von dessen Mündung, hat Fabriken und treibt Handel.

Am andern Ufer des Limfjord, Aalborg gegenüber, liegt Nørre Sundby, mit 9609 Einw.

Løgstør, Flecken, mit 1308 Einw., am Limfjord, treibt Schifffahrt und besitzt etwa 40 Schiffe.

Viborg, die älteste Stadt Jütlands, Eisenbahnstation, mit 6422 Einw., treibt Ackerbau und Binnenhandel.



**Aanders**, alte Stadt und Eisenbahnstation, 11354 Einw., an der Guden-Aa, gewerbfleißig.

**Aarhuus**, die bedeutendste Stadt Jütlands, mit 15025 Einw., Eisenbahnenendpunkt, gewerbfleißig, mit lebhaftem Handel.

**Horsens**, Stadt, mit 10501 Einw., am gleichnamigen Fjord, Eisenbahnstation, gewerbfleißig und handelsstättig.

**Silkeborg**, lebhaft aufblühendes Handelsstädtchen, mit 2338 Einw., an der Mündung der Guden-Aa und der Lang-Sø, treibt bedeutenden Handel.

**Veile**, Stadt, mit 6092 Einw., am gleichnamigen Fjord, Eisenbahnstation.

**Fredericia**, Festung und Eisenbahnstation, mit 7186 Einw., am kleinen Belt. Gewerbsthätigkeit und regelmäßige Ueberfahrt nach der Insel Fünen.

**Kolding**, alte und gewerbfleißige Stadt, mit 5400 Einw., Eisenbahnstation.

**Ringkjöbing**, wohlgebaute Stadt und Eisenbahnstation, am gleichnamigen Fjord, nahe der Westküste Jütlands.

**Varde**, zwei Meilen von der Westküste am gleichnamigen Flüsschen, mit 2562 Einw. Als Hafen dient der lebhafteste Küstenplatz Hjerding.

**Ribe**, alte Stadt mit 3684 Einwohnern, am gleichnamigen Flüsschen,  $\frac{1}{4}$  Meilen von der Nordsee und mit dieser durch einen Kanal verbunden.

Vor der Westküste die Inseln Fanö, mit etwa 3000 Einw., welche Fischerei, Schifffahrt und Schiffbau treiben, dann die kleineren Inseln Mand, Romö, Amrum und För, letztere mit über 2000 Einw., die als Seeleute berühmte sind.

Als „Nebenländer“ des Königreichs sind zu nennen:

#### Die Faröer.

Die Faröer sind eine im nordatlantischen Ocean gelegene Gruppe von 17 bewohnten und mehreren unbewohnten Inseln mit zusammen 24 □ Meilen Flächeninhalt und 10600 Einw. Die Namen der bewohnten Inseln sind: Strömdö mit  $6\frac{1}{2}$  □ Meilen und etwa 2400 Einw.; Oesterö mit 5 □ Meil., gegen 2000 Einw.; Suderö mit 3 □ Meil. und etwa 1400 Einw.; und die kleineren: Vaagö, Sandö, Vordö, Ralsö, Runö, Viderö, Rolsö, Myggenäs, Fuglö, Svinö, Stuv, Hestö, Kolterö und Store Dimon.

Die Inseln haben ihren Namen von dem Worte Faar, d. h. Schaf, und liegen 960 Kilometer von der dänischen Küste entfernt, sind felsig und vulkanischen Ursprungs, im Innern mit Bergen bis zu 880 Meter Höhe. Das Meer durchfluthet sie in tiefen und starken Strömungen, ist immer eisfrei und bildet eine Reihe von Buchten und Fjorden, die zwar als Häfen dienen, aber von häufigen Stürmen heimgesucht sind. Das Klima ist feucht und neblig, aber im Winter mild. Die Inseln sind waldbloer, aber reich an Torf und Steinkohlen, letztere namentlich auf Suderö. Der dürftige Boden gestattet nur spärlichen Anbau von Gerste, Kartoffeln und Rüben; auch Fischerei wird getrieben, aber der Haupterwerbszweig ist die Zucht der Schafe, deren es auf den Inseln gegen 80000 gibt. Kleine, aber zuverlässige, starke Pferde, die zum Lasttragen benützt werden, sind das Verkehrsmittel der felsigen Bergpfade. Die Küsten sind reich an Wasservögeln und bildet der Fang der-



selben, sowie das Einsammeln von Federn und Eiern einen ergiebigen, aber gefährlichen Erwerbszweig. An Fischen wird der Dorsch und der kleine Walfisch in Menge gefangen. Die industrielle Thätigkeit der Bewohner beschränkt sich auf die Verarbeitung der Schafwolle zu groben Stoffen.

Thorshavn, die einzige Stadt der Faröer, auf der Insel Strömo, mit 912 Einwohnern, Sitz der Regierung der Inseln, exportirt Eiderdaunen, Thran u. dergl.

### Island.

Die Insel Island, 1860 □Meilen groß, mit 71100 Einwohnern, liegt 120 Meilen westlich von Norwegen und 150 Meilen nördlich von Irland unter 63° 24' und 66° 33' nördl. Br. und 9° 59' westl. L. und 4° 9' östl. L. Von der Oberfläche der Insel ist nur  $\frac{1}{3}$  bewohnbar, die ganze Insel vulkanisch und felsig und namentlich im Norden und Westen von tiefen Fjorden zerrissen, reich an guten Häfen. Das Innere der Insel ist ein großes obes Bergplateau mit mehreren noch thätigen Vulkanen, bis zu 6000 Fuß ansteigend, vielfach mit Schnee und Eis bedeckt. Die bedeutendsten Vulkane sind der Hekla, der durch seine Ausbrüche den Umgebungen schon viel geschadet hat, und der Geysir, berühmt durch seine Ausbrüche heißen Wassers.

Die Flüsse der Insel sind kurz, aber reizend und wasserreich; in den tieferen Gegenden bewässern sie fruchtbares Weideland. Das Klima von Island ist feucht und neblig, starke Stürme häufig, die Witterung unbeständig. Deshalb reift kein Getreide und auch an Bäumen kommen nur schwächliche Birken und Vogelbeerbäume vor. Haupterwerbszweig ist die Viehzucht auf den theilweise sehr schönen Wiesen und Weiden. Die Insel besitzt etwa 700000 Schafe mit 4 Hörnern, welche gutes Fleisch und Wolle, letztere auch zur Ausfuhr liefern.

Die Rindviehzucht mit etwa 25000 Stück ist weniger bedeutend. Wichtiger die isländischen Pferde, etwa 33000 an der Zahl, klein, aber schnell und äußerst dauerhaft. Der Anbau von Kartoffeln und Küchengewächsen nimmt zu. Unangenehm ist der Mangel an Brennmaterial, obwohl Torf und Braunkohlen vorkommen. Die Lager werden aber nicht ausgenützt. Wichtig ist die Jagd und der Vogelfang. Namentlich liefern die Eidergänse den Einwohnern Eier und Federn; letztere werden exportirt. Der Fischfang ist sehr ergiebig und nicht allein das Meer fischreich, sondern auch die Flüsse. Der Hauptfisch ist der große Dorsch, welcher 12—40 Pfd. schwer ist und an den isländischen Küsten von französischen, belgischen, dänischen und isländischen Schiffen gefangen wird. Die Hauptzeit für den Fischfang ist im März und April. Die Industrie beschränkt sich auf die häusliche Bearbeitung der Schafwolle; Handwerker gibt es nur in der Hauptstadt. Der Handel, welcher früher Staatsmonopol war, ist jetzt freigegeben, und exportirt gesalzene und getrocknete Fische, Thran und andere Fischprodukte, Salzfleisch und Talg, rohe und verarbeitete Schafwolle, Lämmer, Schaf- und Ziegenfelle, Federn und ganze Vögel. Eingeführt werden Getreide, Branntwein, Colonialwaaren, Bauholz, Eisen, Salz u. A.

Die einzige Stadt der Insel ist Reykjavik in einer großen Bay an der Westküste mit etwa 1400 Einwo., ohne Hafen, aber mit gutem Ankerplatz.

Die außereuropäischen Besitzungen Dänemarks bestehen aus Grönland, wo das dänische Gebiet etwa 1600 □Meilen beträgt und von 9800 Seelen bewohnt ist, sowie aus den dänischen Antillen, nämlich den Inseln St. Croix, St. Thomas, St. John mit zusammen 6,7 □Meilen und 37700 Einwohnern. Das Nähere über diese auswärtigen Besitzungen findet sich im zweiten Bande der Geographie des Welthandels.

## Das Königreich der Niederlande.

### Lage, Grenzen, Größe, Eintheilung.

Das Königreich der Niederlande liegt zwischen 50° 45' und 53° 51' nördl. Br., 3° 24' und 7° 12' östl. L. von Ferro und wird im Osten und Südosten vom Deutschen Reiche (Provinzen Hannover, Westphalen und Rheinprovinz), im Süden von Belgien, im Westen und Norden von der Nordsee begrenzt. Es theilt sich mit Frankreich, England und Belgien in den Vortheil der commercieell günstigsten Lage unter den europäischen Staaten. Was England und Frankreich durch die größere Nähe des atlantischen Oceans voraushaben, wird den Niederlanden ersetzt durch den Umstand, daß das centrale Europa und namentlich das Deutsche Reich als ihr Hinterland erscheint, und daß sie das Mündungsgebiet des zwar nicht größten, aber wichtigsten der europäischen Flüsse besitzen. Das Land gliedert sich in folgende einzelne Theile:

Provinzen:	Größe in □Meil.	Bevölkerung:
Nordbrabant . . . . .	93,2	447632
Gelbern . . . . .	92,3	445480
Südholland . . . . .	54,3	735315
Nordholland . . . . .	49,6	620890
Seeland . . . . .	32,0	184215
Utrecht . . . . .	25,1	181957
Friesland . . . . .	59,3	311246
Oberpfäl . . . . .	60,3	263008
Groningen . . . . .	41,6	286308
Drenthe . . . . .	48,3	111093
Limburg . . . . .	40,1	230119

Hiezu kommen noch Besitzungen und Colonien in Amerika, Asien und Australien (s. unten). Das Großherzogthum Luxemburg steht dagegen lediglich in einer Personal-Union mit den Niederlanden.

### Bevölkerung.

Die Bevölkerung der Niederlande von 3.767.263 Seelen ist germanischer Herkunft. Die eigentlichen Holländer, etwa 2,1 Mill. sprechen ein ausgebildetes Plattdeutsch. Die Friesen, ungefähr 1/2 Mill. reden eine holländische

Mundart. Hierzu kommen Blämen etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. und eine kleine Zahl von Niederdeutschen. Im westlichen Theile des Landes findet man verschiedene Volksstämme gemischt; im ganzen Lande verrathen die Familien-Namen sehr häufig fremde Herkunft. In den feineren Kreisen der Gesellschaft wird viel französisch gesprochen, in der Handelswelt verkehrt man auch viel in deutscher und englischer Sprache.

Als nationale Charakterzüge des niederländischen Volks sind Freiheitsliebe, Beharrlichkeit, Gassfreiheit, Ehrlichkeit in Handelsgeschäften, Mildthätigkeit, Ordnungssinn und überaus große Reinlichkeit, Sparsamkeit und daneben ein gewisses Phlegma bekannt. Von der nationalen Begabung gibt namentlich die hohe Entwicklung der bildenden Künste Zeugniß; auch für Wissenschaft ist ein regsamer Sinn vorhanden.

Die Bevölkerung befindet sich in langsamer Zunahme; ihre Vertheilung über die verschiedenen Provinzen ist eine sehr ungleiche. In den Provinzen Süd- und Nordholland überwiegt die städtische, sonst die ländliche Bevölkerung. Ein- und Auswanderung finden von Provinz zu Provinz und von Ort zu Ort häufig statt; Auswanderungen in die Fremde sind selten. Die meisten Einwanderer kommen aus Deutschland.

#### Bodengliederung, Bildung und Veränderung der Küsten.

Die Niederlande bilden ein entschiedenes Flachland, welches sich vom Meere nach Osten zu nur allmählig erhebt und nur gegen die Ostgrenze zu wellenförmig wird. Ein fortwährender Kampf des Volkes um sein Territorium wird gegen das Meer geführt. An der Westseite geht ununterbrochen Land verloren, während an der Ostseite solches gewonnen wird. Die Ursache liegt darin, daß die Sandhügel der Dünen bei den vorherrschenden Westwinden ein Bestreben haben, nach Osten fortzuwandern, wenn sie nicht durch Pflanzenwuchs gefestigt werden. Ein großer Theil des Landes ist angeschwemmter Boden, dessen Oberfläche während der Fluthzeit häufig tiefer liegt als das Meer und der deshalb durch große Dammbauten gegen das Meer geschützt werden muß. Ja manche Landstrecken liegen sogar tiefer als das Meer zur Ebbezeit. Die niederländischen Dünen hängen zusammen mit jener langen Kette von Sandhügeln, welche sich von der Strake von Calais mit wenigen Unterbrechungen längs der ganzen Nordseeküste bis an die Nordküste von Jütland hinziehen. Sie befinden sich auf dem Festlande und auf den Inseln. Wo sie am breitesten sind, bilden sie eine förmliche Hügelkette von sehr verschiedener Breite und bis zu 60 Ellen Höhe ansteigend. Hinter den Dünen findet man flachen Boden, der nach der Landseite zu wieder in eine Hügelreihe übergeht. Der innere Rand der Dünen ist bebaut und mit Holz bepflanzt. Im Innern des Landes findet man hochgelegenen Torfboden; nahe am Meere ist sandiger Aërboden. Die Anschwemmungen des Meeres bestehen theils aus Sand, theils aus schwerem, fruchtbarem Thon.

In Folge der unablässigen Thätigkeit des Meeres und der Flußmündungen ist die Küste der Niederlande eine reich gegliederte. Im Südosten bilden die Mündungen der Schelde, Maas und des Rheins eine Reihe von breiten Wasserzügen und dazwischenliegenden großen Inselsturen. Von der Mündung der Maas an verläuft die Küste ziemlich geradlinig nach Nordosten; und hier

bildet einerseits die Nordsee und andererseits die Zuidersee die Halbinsel von Nordholland, welche gegen Süden auch noch durch das I und durch das Haarlemer Meer vom übrigen Holland geschieden ist. Nördlich schließt sich an diese Halbinsel eine Inselkette an, welche sich in beträchtlicher Entfernung vom Festlande bogenförmig nach Nordosten hinzieht und in den deutschen Inseln von Friesland ihre Fortsetzung findet. Westlich von der Halbinsel Nordholland ist die Zuidersee tief in das Land eingebuchtet und sendet noch das Haarlemer Meer als eine trodene Binnensee weit nach Südwesten. Im Osten der Zuidersee auf dem Boden von Friesland findet sich ebenfalls ein eigenthümliches Gemisch von Land und Wasser. Im äußersten Nordosten bildet die Mündung der Ems einen tiefen Busen mit weichem Boden, den Dollart.

Die beständigen Neubildungen und Zerstörungen an den niederländischen Küsten sind am auffallendsten in der Provinz Seeland, wo das Land einerseits vom Meere, andererseits von den Mündungsarmen der großen Ströme umfassen ist. Auf den seeländischen Inseln wird ununterbrochen der Kampf der Menschen gegen das andrängende Meer gekämpft; wo nicht die Sandhügel der Dünen hinreichenden Schutz gewähren, werden allenthalben Dämme gebaut, die das Land nekartig überziehen. Trotz dieser Bemühungen hat die See schon zu wiederholten Malen ganze Landstriche mit Städten und Dörfern verschlungen, neue Stromarme geschaffen und wieder versiegen lassen, so daß Handelsstädte aufblühten und wieder vergingen, je nachdem ihnen die belebende Seeflut bald näher, bald ferner rückte.

Die Ströme führen neues Bildungsmaterial aus dem inneren Europa herbei; dieses lagert sich an den Küsten ab und wird von den fleißigen Niederländern eingedämmt, um bebaut zu werden. So verändern sich von der Landseite her die Küsten; das Meer seinerseits mit seinen Strömungen sucht sich denn andere Angriffspunkte und wirkt bald dahin, bald dorthin seine Sandbänke. Die Einwohner sind deßhalb zu einem sorgfältigen System in der Erhaltung und Leitung ihrer Deichbauten genöthigt. Alle diese Deichbauten stehen unter gemeinsamer Controle, am festesten und künstlichsten sind sie natürlich in der unmittelbaren Nähe der Ortschaften.

#### Bewässerung.

Die Bewässerung der Niederlande ist nicht allein eine sehr reichliche, sondern auch durch menschliche Kunst sorgfältiger geregelt, als dieß in irgend einem anderen Lande der Fall ist. Das ganze Land erscheint als eine Anschwemmung seiner großen Flüsse, an welcher die dem Meere zufließenden Gewässer und die Meereswogen selbst ununterbrochen, theils bildend, theils zerstörend thätig sind.

Hauptflüsse sind der Rhein, die Maas und die Schelde.

1. Der Rhein erreicht niederländisches Gebiet unterhalb Emmerich, bei dem niederländischen Orte Lobith, und theilt sich an der sog. Schenkenschanze in zwei Arme, von welcher der südlichere Waal, der nördlichere der alte Rhein heißt.

a) Die Waal empfängt  $\frac{2}{3}$  der Wassermasse des bis dahin ungetheilten Rheins und ist demnach der Hauptarm und der vorzüglichste Wasserweg. Sie enthält zwar Sandbänke und die Schiffe haben auf ihr einen um 20 Stunden

weiteren Weg; dafür ist sie größeren Schiffen zugänglich, als der alte Rhein. Sie fließt von ihrem Eintritte in die Niederlande fast parallel mit der Maas und vereinigt sich mit derselben bei Gorkum, nachdem sie schon 6 Meilen vorher einen Arm zur Maas entsendet hat. Beide Ströme fließen dann vereinigt unter dem Namen Waal weiter nach Westen und theilen sich bei Haringsveld wieder in die Westkill und die Merwe. Die Westkill bildet eine große Wasserniederung mit etwa 120 Inseln, den sog. Biezbosch, heißt später Hollandsdiep und mündet durch das Haringsvliet (später Rivier Flakke genannt), in die Nordsee, entsendet aber auch einen Arm unter dem Namen Bolke Raf (Grevelingen Kramer) südlicher nach dem Meere zu. Dieser südliche Arm steht in Verbindung mit der östlichen Scheldemündung. Die Merwe fließt gerade westlich bis nach Dordrecht und spaltet sich da in mehrere Arme, von welchen einer in das Hollandsdiep, ein anderer westlich zur Nordsee (die alte Maas) und ein dritter unter dem Namen Merwe nördlich nach dem Leck fließt.

b) Der rechte Hauptarm (der eigentliche Rhein) fließt zuerst nordwestlich und theilt sich zuerst bei Arnheim. Hier entsendet er die Yssel nördlich nach der Zuidersee. Das übrige Gewässer fließt dann unter dem Namen Leck nach Westen und theilt sich bald wieder, indem es einen Arm, den sogenannten krummen Rhein, welcher früher der bedeutendste Arm war, jetzt aber nur noch ein kleines Gewässer ist, nordwestlich nach Utrecht entsendet. Hier wieder eine Spaltung, indem nach Norden ein Arm, die Becht in die Zuidersee läuft, während der alte Rhein westlich nach Leyden läuft. Beide Arme sind gedeicht und kanalisiert worden und überdies von Utrecht aus ein Kanal zum Leck gegraben. Auf diesem und sodann auf der Becht geht jetzt mit Umgehung des krummen Rhein der Schiffsverkehr des Rhein über Utrecht nach Amsterdam. Von der Becht geht noch ein Arm, die holländische Yssel, südwestlich nach der Mündung der Maas ab, wichtig für den Schiffsverkehrsverkehr zwischen Holland und Belgien. Der alte Rhein ergießt sich unterhalb Leyden bei Katwyk durch Kanäle in die Nordsee. Der Leck vereinigt sich, nachdem er  $\frac{3}{4}$  der Wassermasse des alten Rheins fortgeführt hat, weiter westlich bei Krimpen mit der Merwe und diese Vereinigung ergießt sich unter dem Namen Maas in die Nordsee.

2. Die Maas betritt niederländisches Gebiet bei Mynsden, bildet dann eine Zeit lang die Grenze zwischen Belgien und den Niederlanden, wendet sich in einem großen Bogen nach Nordwesten, indem sie sich den Rheinarmen nähert und zuletzt in Krümmungen ganz westlich bis sie sich bei Gorkum mit der Waal vereinigt. Sie nimmt in den Niederlanden als Nebenflüsse auf: die Geul, Geleen, Roer, Swalme, Niers, Linge Lek, Yssel, Meer und Dieze.

3. Die Schelde betritt niederländischen Boden bei Bath unterhalb Antwerpen, und trennt sich sogleich in zwei Arme. Von diesen fließt der nördliche zuerst unter dem Namen Kreekerak zwischen Nordbrabant und Seeland hindurch und entsendet einen Hauptarm unter dem Namen Osterschelde zwischen den Inseln Schouwe und Beveland in die Nordsee. Kleinere Arme fließen aus der Osterschelde in das Fahrwasser Kramer nach Nordosten und westlich nach der Westerschelde zu, indem sie die vorgenannten

Inseln vom Festlande trennen. Der südliche Arm der Schelde, die Westerschelde fließt zwischen den Inseln Südbeveland und Walcheren einerseits und dem sandrischen Festlande andererseits nach Westen und ergießt sich bei Blissingen in das Meer.

4. Von kleineren Flüssen sind noch die Aa, welche in den Dollart mündet, die Hunsen, die unterhalb Gröningen in die Nordsee fließt, die Ruinder, welche sich in die Zuidersee ergießt, und die Berkel, die in die Yffel fließt und aus Deutschland kommt, endlich die Bechte, ebenfalls aus Deutschland kommend, und mit der Yffel in die Zuidersee mündend, zu nennen.

An Binnenseen ist namentlich die Provinz Friesland reich, wo eine große Zahl derselben im Nordosten der Zuidersee sich befindet:

Durch Canäle, die in den Niederlanden reichere Entwicklung finden, als in irgend einem anderen Lande der Welt, ist das System der natürlichen Wasserstraßen noch vervollständigt. Die wichtigsten Canäle sind:

1. Der große Nordholländische Canal, einer der bedeutendsten Canäle, die je gebaut wurden, führt von Nieuwe Diep an der Nordspitze Nordhollands an Alkmaar und Purmerend vorüber in das J., gegenüber Amsterdam, 14 St. lang und breit genug, um die Begegnung der größten Seeschiffe zu gestatten. Zwei Schleppschiffahrtsgesellschaften besorgen das Bugfieren der Schiffe durch diesen ungemein frequenten Canal.

2. Der Canal von Boorne in Südholland, 2 St. lang, läuft von der neuen Maas nach dem Haringsvliet.

3. Der Canal von Katwyl in Südholland, führt die Wasser des alten Rheinbettes durch 4 Schleußen in die Nordsee.

4. Der Zederick-Canal dient zur Verbindung des Zee bei Bienen mit der Merwe bei Gorkum, aus 2 Abtheilungen bestehend.

5. Die Südwilhelmsfahrt führt 22 St. weit von Maastricht aus der Maas an Wert und Helmond vorüber nach Herzogenbusch in die Maas und dient zur Abführung des großen Bogenlaufes der Maas. Sie ist ungemein frequent und wird jährlich von über 7000 Schiffen, worunter etwa 600 Dampfer, befahren. Steht in Verbindung mit dem Nord-Canal.

6. Die Wilhelmsfahrt in Ober-Yffel verbindet die Stadt Zwolle mit dem „Schwarzen Wasser“ und der Yffel.

7. Die Dedemsvaart,  $7\frac{1}{2}$  St. lang, verbindet das „Schwarze Wasser“ bei Hasselt mit der Becht bei Gramsbergen und dient in ihrer Verbindung mit der Vaart von Hoogeveen und mit dem Oranje-Canal in Drenthe zur Ausfuhr des Torfes aus Drenthe und Ober-Yffel.

8. Der Stads-Canal ist Verbindungsweg für die Torfcolonien von Groningen.

9. Die Nordwilhelmsvaart läuft von Groningen nach Assen.

10. Der Canal von Terneuzen, verbindet Gent mit Terneuzen.

11. Der Nord-Canal verbindet die Südwilhelms-Vaart mit Venlo an der Maas und stellt im Zusammenhange mit dem belgischen Campine-Canal eine große in westöstlicher Richtung von der Maas zur Schelde laufende Verbindung her.

12. Der Canal von Eindhoven, führt von diesem Platze östlich nach der Südwilhelms-Vaart; sehr frequent.



13. Der Canal von Lüttich nach Maftricht, ebenfalls sehr frequent.
14. Der Canal von Apeldoorn, aus dem Dieren'schen und dem Griff-Canal zusammengesetzt, in Geldern.
15. Die Trek-Baart von Harlingen nach Leeuwarden (Friesland) und von der östlich zur Hoer-Diep und nach Groningen.
16. Damster-Diep, von Groningen nach dem Dollart.

Nur bei der flachen Bodengestaltung des Landes und seinen wasserreichen Strömen war solch' eine reiche Canalentwidelung möglich, und es wurde dadurch gleich bewirkt, daß die Flüsse, die Canäle und theilweise sogar Meeresstreden als ein zusammenhängendes Netz von Wasserwegen in höherem Grade erscheinen, als dies anderwärts der Fall ist. Die großen Wasserstraßen haben in der Hauptsache westöstliche Richtung, von Holland nach Deutschland, rivalisirend mit der Scheldemündung Belgiens. Doch bestehen auch in dem erwähnten nordholländischen Canal und in der Schifffahrt auf den Schelde- und Maas-Armen zwischen den seeländischen Inseln hindurch bedeutende süd-nördliche Verbindungen. So ist namentlich sehr frequent der Weg von Antwerpen die Schelde hinab, dann durch die Osterschelde im Osten der Insel Schouwen vorüber, in den „Volke Raad“ genannten Maasarm, aus diesem dann in den Maasarm „Butter-Bliet“ und den Bies-Bosch, dann durch einen kleinen Querarm bei Dordrecht vorüber in die Merwe nach Rotterdam.

Die niederländischen Küstenlandschaften, namentlich aber Seeland, zeigen jeden Tag zweimal, mit dem Wechsel der Ebbe und Fluth, eine Anschwellung und Wiederentleerung unzähliger Wasseradern. Zur Zeit der Ebbe strömt alles Wasser aus Flußmündungen, Blieten, Gräben und Canälen nach der See ab; alle Ufer und Inseln werden höher und umfangreicher und von ausgedehnten Bänken umgeben. Manche dieser Sand- und Schlammabänke trugen ehemals blühende Ortschaften. Da die Ebbe in Seeland den Wasserspiegel um 15—20 Fuß erniedrigt, steigen bei sinkendem Gewässer alle Dämme, Ufer, Sandbänke, Brücken und Pfahlreihen mächtig empor, während die Schiffe mit dem Wasser zwischen die Ufer herabsinken. Wenn dann die Fluth wiederkehrt, füllen sich wieder alle Wasseradern des Landes mit der andrängenden Meereswoge, viele bis zum Rande; die Sandbänke verschwinden unter den Wellen und die Menschen, welche während der Ebbe dort gefischt oder Austern und Krabben gesucht, ergreifen eilends die Flucht nach den Dämmen. Die Inseln werden kleiner; denn was außerhalb der Dämme liegt, wird überfluthet; vieles, was zur Ebbezeit mit dem Festlande zusammenhing, wird zur Insel. Dann werden die Schiffe in den Gräben und Canälen wieder flott und heben sich hoch empor; Alles wird beweglich; große Seeschiffe, welche vor den Mündungen der Ströme die Fluth erwartet hatten, kommen stromaufwärts gefegelt.

#### Landwirthschaft.

Die Landwirthschaft wird sehr sorgfältig betrieben, aber der Boden ist doch nur stellenweise vorzüglich für sie geeignet, und sein Ertrag reicht für die Ernährung der Bevölkerung nicht hin, so daß eine regelmäßige Mehreinfuhr stattfinden muß. Die fruchtbarsten Provinzen sind Seeland und Groningen. Weizen wird zumeist in Seeland, Südholland und Limburg.



Roggen in Groningen und anderwärts gebaut, Kartoffeln in Seeland und auf den Dünen. Nur der vierte oder fünfte Theil der ganzen Bodenfläche ist mit Feldfrüchten und Handelsgewächsen bestellt. Ueber den Ertrag des Jahres 1873 liegen folgende Zahlen vor:

Weizen . . . . .	1.844969	Hektoliter
Spelz . . . . .	10641	"
Roggen . . . . .	2.860920	"
Gerste . . . . .	1.655937	"
Hafer . . . . .	3.917132	"
Buchweizen . . . . .	852144	"
	11.281143	Hektoliter

Der Gesamtwertb der Ernte beträgt jährlich 100 bis 170 Millionen holländische Gulden. Man macht alle möglichen Anstrengungen, um durch Dammbauten, durch Entwässerung von Sümpfen und Seen und durch Drainage anbaufähiges Land zu gewinnen. Wie bedeutend trotzdem die Einfuhr gegenüber der Ausfuhr ist, ergibt sich aus folgenden Zahlen (1873):

	Einfuhr zum Verbrauch	Ausfuhr
Weizen . . . . .	19 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> Mill. fl. holl.	3 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> Mill. fl. holl.
Roggen . . . . .	16 <sup>8</sup> / <sub>8</sub> " " "	0 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> " " "
Gerste . . . . .	7 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> " " "	1 <sup>7</sup> / <sub>7</sub> " " "
Hafer . . . . .	0 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> " " "	2 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> " " "
Buchweizen . . . . .	0 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> " " "	—
Mehl aller Art . . . . .	4 <sup>7</sup> / <sub>7</sub> " " "	2 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> " " "
Zusammen	49 <sup>2</sup> / <sub>2</sub> Mill. fl. holl.	10 <sup>3</sup> / <sub>3</sub> Mill. fl. holl.
d. i.	84 <sup>1</sup> / <sub>1</sub> Mill. <i>M.</i>	d. i. 17 <sup>6</sup> / <sub>6</sub> Mill. <i>M.</i>

Außer den oben genannten Bodenfrüchten werden noch mancherlei Handelspflanzen angebaut: Tabak in Geldern und Utrecht, Krapp in Nordbrabant, Südholland und Seeland, Flachs in Seeland, Geldern und Groningen, Obst in Geldern, Südholland und anderwärts, Rübsamen in Nordholland, Hopfen und Cichorie in verschiedenen Provinzen; mancherlei Samereien u. dergl.

Der Anbau von Futterkräutern beansprucht über  $\frac{1}{3}$  der ganzen Landoberfläche und besitzen namentlich Friesland, Nord- und Südholland schöne Wiesen.

Ein blühender Gartenbau wird in Süd- und Nordholland, in Utrecht und Geldern getrieben und ist namentlich die Blumenzucht (Zwiebeln von Tulpen und Hyacinthen) aus der Gegend von Haarlem und Norwyl weltberühmt. Dort wurde die Blumenzucht schon Gegenstand großartiger und sehr übertriebener Handelsspekulation und Veranlassung förmlicher Handelskrisen.

### Vieh zucht.

Die Viehzucht bildet in den Niederlanden einen Haupterwerbszweig und wird rationell und ungemein fleißig betrieben. Der Viehstand betrug in den letzten Jahren 1.377000 Stück Rinder, 855000 Stück Schafe, 320000 Stück Schweine, 242000 Pferde. Die holländischen Pferde gehören einer guten und kräftigen Race, die namentlich tüchtige Arbeitspferde gibt, an. Die Rindviehzucht ist weit wichtiger und in allen Provinzen verbreitet, namentlich aber sind Nord- und Südholland und Friesland durch ihr schönes Rindvieh,

durch Butter und Käse bekannt. Beide sind sehr wichtige Handelsartikel und finden in Alkmaar, Edam und anderwärts große Käsemärkte statt. Das holländische Rindvieh wird viel mit englischen Racen gekreuzt und überhaupt viel für die Veredelung gethan. Die Schafzucht ist minder wichtig und hat wegen Urbarmachung der Heidelandschaften mehr ab- als zugenommen. Hauptort der Schafzucht ist die Insel Texel; die Qualität gering. Die Ziegenzucht ist im Zunehmen; man findet sie meist in den ärmeren Provinzen. Die Schweinezucht ist am meisten in Geldern verbreitet; die Racen werden durch Kreuzung mit englischen Thieren veredelt.

### Fischerei.

Dieselbe ist für die Niederlande ein wichtiger Erwerbszweig, wenn auch nicht mehr so lebhaft betrieben, wie in früheren Jahrhunderten. Es gab eine Zeit, wo die Haringsfischerei und die damit zusammenhängenden Gewerbe in Holland 100000 Personen ernährten. Obgleich jetzt die Schottischen und Norwegischen Fischer stark concurriren, behauptet doch der Holländische Haring immer noch den besten Ruf. Man unterscheidet die große und die kleine Haringsfischerei. Die Fische der großen Fischerei werden zumeist an den Schottischen und Englischen Küsten gefangen und eingesalzen; die kleine oder frische Haringsfischerei wird an den südlichen Nordseeküsten ausgeübt. Vlaardingen, Scheveningen, Katwyk und Nordwyk senden die meisten Schiffe („Buiten“) aus. Die große Haringsfischerei arbeitet mit etwa 90 Schiffen und erzielt damit einen Fang von 20—30000 Tonnen, wobei auf jedes Schiff ein Fang von etwa 6000 fl. Werth trifft. Die kleine Haringsfischerei erzielt jährlich einen Fang von etwa 20 Mill. Haringen, zu einem Mittelpreise von 15—25 fl. für das Tausend Fische; sie arbeitet mit etwa 180 Schiffen.

Die Fischerei mit Schleppnetzen wird von etwa 200 Schiffen betrieben; sie fängt besonders Schollen, Thunfische und Steinbutten. Die Fischerei mit Rabeljaunetzen und Angelschnüren wird von etwa 60 Schiffen, meist in der Nordsee, betrieben.

Die Fischerei der Zuider-See beschäftigt ungefähr 650 Schiffe (Botters, Punters) und erzielt im Fang meistens Brathäringe, Anchovis, Butten, Aale, Garnelen. Muscheln und Austeren werden meist auf Texel und in Seeland gefangen. Die Süßwasserfischerei der Binnengewässer hat in den letzten Jahrzehnten wegen Austrocknung vieler Gewässer stark abgenommen. Auch Robben- und Walfang wird von holländischen Schiffen getrieben.

### Waldungen.

Da die Niederlande eines der holzärmsten Länder sind und nur in der Provinz Geldern einige Waldungen (Lammen und Eichen) sind, muß fast der ganze Holzbedarf eingeführt werden, und zwar theils aus den Ostseeländern und Norwegen über das Meer, theils auf großen Flößen aus dem Schwarzwalde rheinabwärts. In Nordbrabant, Geldern, Drenthe und Limburg wird Heidefeld in neuerer Zeit mit Holz bepflanzt. Was das Land selbst an Holz liefert, ist meist kleines Hackholz.

### Mineralische Rohprodukte.

Bergbau wird in den Niederlanden fast gar nicht getrieben; spärliche Eisenerze werden in wenigen Hüttenwerken zu Ulft, Hummelo und Wisch in Geldern, zu Deventer in Oberhysfel verhüttet. Steinkohlen werden in geringer Menge in Limburg gewonnen, reichen aber nicht einmal für den Bedarf dieser Provinz aus. Dagegen ist Torf in mächtigen Lagern vorhanden und wird massenhaft ausgebeutet. Die Gewinnung unterliegt einer Accise. Man unterscheidet regelmäßigen und unregelmäßigen Torfboden. Letzterer liefert geringere Mengen und Qualität. Ersterer ist entweder niedriger Torfboden (unter dem gewöhnlichen Wasserstand) oder hoher. Der hohe Torf ist beim Abbau am höchsten besteuert. Im Ganzen werden jährlich 34—36 Millionen Tonnen gewonnen; das meiste aus den nordöstlichen Provinzen. In den Fabriken wird der Torf mehr und mehr durch die Steinkohle verdrängt, welche aus Belgien, England und Preußen eingeführt wird.

### Industrie.

Die Niederlande sind kein Industriestaat, obgleich manche Industriezweige blühen. Ganze oder theilweise Abgabefreiheit für die wichtigsten Rohprodukte ließ in den letzten Jahrzehnten manchen Industriezweig lebhaft zunehmen. Am meisten haben sich jene Industriezweige gehoben, welche zunächst mit dem Schiffbau und mit dem Colonialhandel in Verbindung stehen. Man zählt 6—700 Schiffswerften, von welchen ungefähr 150 den Bau von Seeschiffen betreiben. Die niederländischen Schiffe sind durch ihre Solidität bekannt und wurden eine Zeit lang auch viel für England gebaut. Seit Anfang der 50er Jahre aber ist der Schiffbau zurückgegangen. Die wichtigsten Schiffbauanstalten sind zu Amsterdam, Rotterdam, Zaandam, Dordrecht, Vlissingen und berühmt namentlich die holländischen Ostindien-Fahrer. Neuerer Zeit ist wegen des Eisenbahnbaues und der zunehmenden Eisenverwendung im Schiffbau auch die Eisenindustrie lebhafter geworden. Berühmt ist die holländische Leinen-Industrie wegen der Feinheit und Weiße des Produktes; namentlich in Haarlem, Herzogenbusch und Almelo. Die Woll-Industrie war ehemals wichtiger, erzeugt aber noch keine Tuche. Starke Fabrication von Segeltuch und Tauwerk findet an den meisten Seeplätzen statt. Baumwoll-Industrie ist in Oberhysfel, Seiden-Industrie in Haarlem und andwärts verbreitet. Eine Specialität der holländischen Industrie ist die Papierfabrication, die auch für den Export arbeitet; ebenso die Branntweinfabrikation (Kornbranntwein) mit starkem Export, die Zuckerraffinerie, insbesondere in den großen Seeplätzen Amsterdam und Rotterdam, und die großen Tabakfabriken dieser beiden Städte. Ausgedehnte Gerberei und Schuhfabrication, Gold- und Silberschmieden, Leinwandfabrication, Del- und Krapp-Mühlen sind ebenfalls Hauptzweige der niederländischen Industrie.

### Handel.

Der niederländische Handel hat heut zu Tage noch einen sehr großartigen Zug, obgleich nicht mehr in dem Grade als im 17. Jahrhundert, wo Holland

den Welthandel beherrschte. Der Handel ist sowohl im Innern auf den unzähligen Wasseradern, als auch über das Meer ungemein thätig, wozu die sorgfältige Regelung des Colonialwesens, die rationelle Zollgesetzgebung, Handelsverträge u. dgl. viel beigetragen haben. Die Niederlande importiren hauptsächlich theils zum eigenen Verbrauch, theils zur Wiederausfuhr Colonialwaaren aus ihren Colonien, insbesondere Kaffee, Zucker, Reis, Indigo und Zinn. Für den eigenen Bedarf werden hauptsächlich Manufakturwaaren und Steinkohlen aus England, Deutschland und Belgien, Getreide aus den Ostseeländern, Bau- und Schiffsholz aus Norwegen und den Rheingegenden, Wein aus Frankreich eingeführt. Das Finanzministerium veröffentlicht seit 1846 ausführliche Handelsberichte unter dem Titel Statistiek van den Handel en de Scheepvaart etc. Diefen Berichten ist für das Jahr 1874 zu entnehmen:

Allgemeine Einfuhr . . . . .	6313	Mill. Kilogr.
Einfuhr zum Verbrauch . . . . .	671	Gulden.
Allgemeine Ausfuhr . . . . .	3168	" Kilogr.
Ausfuhr aus dem freien Verkehr . . . . .	508	Gulden.
Durchfuhr mit Umladung . . . . .	621	" Kilogr.
Durchfuhr ohne Umladung . . . . .	643	" "

Ueber die Steigerung des Werthes des holländischen Handels geben hiegegen folgende Zahlen Aufschluß. Werth in holl. fl.

Jahr	Allgemeine Einfuhr	zum inländ. Verbrauch	Allgemeine Ausfuhr	Durchfuhr
1846	255 Mill.	davon 162 Mill.	210 Mill.	davon 92 Mill.
1846—50 durchschnittlich	266	" "	211	" "
1851—55	329	" "	292	" "
1856—60	418	" "	351	" "
1861—65	466	" "	405	" "
1866	528	" "	436	" "
1867	552	" "	449	" "
1868	—	" "	474	" "
1869	—	" "	507	" "
1870	—	" "	539	" "
1871	—	" "	649	" "

Die Einfuhr zerfällt in eine allgemeine Einfuhr und in eine Einfuhr zum eigenen Verbrauch.

Bei der allgemeinen Einfuhr nehmen nachstehende Haupteinfuhrartikel folgende Procentfäße des Gesamtgewichts in Anspruch:

	Gewichtsanttheile:
Steinkohle . . . . .	31,24 Proc.
Getreide . . . . .	12,51 "
Holz, Schiffbau- und anderes Bauholz . . . . .	9,84 "
Steine . . . . .	8,78 "
Metalle, unverarbeitete . . . . .	7,63 "
Erze . . . . .	3,38 "
Rohzucker . . . . .	2,01 "
Del . . . . .	1,99 "

Dem Werthe nach sind (nach älteren Angaben) die wichtigsten Artikel der allgemeinen Einfuhr: Gewebwaaren, Getreide, Garn, Zucker, Kaffee, Eisen, Baumwolle, Reis, Tabak, Farbwaaren, Materialwaaren, Holz und Holzwaaren.

Dem Werthe nach sind die wichtigsten Einfuhrartikel für den eigenen Verbrauch im Jahr 1874 folgende:

Drogen für 41 Mill. fl., Garn für 46 Mill. fl., gemünztes und ungemünztes Metall für 20 Mill. fl., Getreide für 53 Mill. fl., Holz für 12 Mill. fl., Häute und Lederwaaren für 13 Mill. fl., Eisen und Eisenwaaren für 58 Mill. fl., Baumwolle für 27 Mill. fl., Kaffee für 36 Mill. fl., Steinkohlen für 18 Mill. fl., Textilwaaren für 31 Mill. fl., Reis für 22 Mill. fl., Rohrzucker für 36 Mill. fl., Sämereien für 13 Mill. fl. Von der Einfuhr zum Verbrauch beanspruchen die wichtigsten Produkte folgende Werthanteile:

Werthanteile:	
Eisen und Eisenwaaren . . . . .	8,62 Proc.
Getreide . . . . .	8,15 "
Garn . . . . .	7,27 "
Drogen . . . . .	6,22 "
Kaffee . . . . .	5,80 "
Rohrzucker . . . . .	5,38 "
Manufakte (Gewebevaaren) . . . . .	5,11 "
Baumwolle . . . . .	4,03 "

Die Ausfuhr zerfällt in eine allgemeine Ausfuhr und in eine Ausfuhr aus dem freien Verkehr.

Bei der allgemeinen Ausfuhr nehmen nachstehende Produkte folgende Gewichtsantheile in Anspruch:

Getreide . . . . .	13,68 Proc.
Metalle, unverarbeitete, zc. . . . .	11,15 "
Steinkohle . . . . .	8,10 "
Erze . . . . .	6,86 "
Holz, Schiffbau- u. a. Bauholz . . . . .	5,65 "
Metallwaaren . . . . .	5,41 "
Steine . . . . .	3,19 "
Del . . . . .	3,14 "

Die Ausfuhr aus dem freien Verkehr betrug bei den wichtigsten Artikeln im Jahre 1874 folgende Werthe in Mill. holl. Gulden:

Butter 14, Drogen 38, Baumwollgarn 19, Wollgarn 10, Getreide 15, Gemüse 12, Häute, Felle und Leder 10, Eisen und Eisenwaaren 40, Indigo 10, Käse 9,8, Baumwolle 23, Kaffee 26, Gewebevaaren 24, Vieh 15, raffinirter Zucker 32, Flach 16.

Bei der Ausfuhr aus dem freien Verkehr stellte sich der Procentantheil des Werthes folgendermaßen:

Werthanteile:	
Eisen und Eisenwaaren . . . . .	7,93 Proc.
Drogen . . . . .	7,43 "
Zucker, raffinirter . . . . .	6,62 "
Kaffee . . . . .	5,21 "
Garne . . . . .	6,02 "
Manufakte . . . . .	5,08 "
Baumwolle . . . . .	4,64 "
Schlachtvieh . . . . .	3,12 "

Die Ausfuhr-Artikel sind theils eigene Produkte, theils durchgeführte Colonialwaaren. Von eigenen Produkten exportiren die Niederlande Gemüse, Vieh und Butter nach dem Londoner Markt, Fische nach Belgien und

Deutschland, Råse nach England, Frankreich, Belgien und Deutschland. Die ausgeführten Colonialwaaren stammen nicht allein aus den niederländischen Colonien, sondern auch aus englischen Colonien und anderwärts her.

Folgende Colonialwaaren sind besonders bemercklich:

Kaffee, für welchen immer noch Amsterdam der Hauptmarkt der Welt ist, kommt fast ganz aus den ostindischen und nur zum kleinen Theil aus den westindischen Colonien. Bei Weitem das Meiste von der Einfuhr wird wieder ausgeführt und zwar trifft die Ausfuhr größtentheils auch Deutschland.

Rohzucker wird ebenfalls etwa 10mal mehr aus den ostindischen als aus den westindischen Colonien eingeführt und ebenfalls das Meiste wieder ausgeführt. Von dieser Ausfuhr geht der Löwen-Autheil nach Italien, vieles nach England und Oesterreich; nach Deutschland nur wenig.

Reis kommt weniger aus den niederländischen als aus den englischen Colonien; am beliebtesten ist der Reis aus Akyab und von den Carolinen. Die Reis-Einfuhr wird größtentheils im Lande verbraucht.

Indigo kommt aus den ostindischen Colonien und geht meist nach Preußen.

Auch Zinn kommt hauptsächlich aus den ostindischen Colonien und speciel aus den Inseln Banka und Billiton und wird meistens nach Frankreich und Deutschland exportirt.

Die Durchfuhr betrug in den wichtigsten Artikeln 1874 folgende Mengen (in Millionen Kilogr.): Irbene Waaren und Porzellan aller Art, einschließlich Backsteine, Ziegel und Dachpfannen 11,4; Erze 79,7; Dampfmaschinen und andere Maschinen und Werkzeuge für Fabrication und Ackerbau 23; Glas und Glaswaaren 12,6; Weizen 127,7; Roggen 113,1; Gerste 24,3; Hafer 24,9; Schiffbau- und anderes Bauholz 124, Ralf 16, Baumwolle 11, Steinkohle 112,9; Manufaktur 16,3; Dünger 13,7; unverarbeitete Metalle 77,3; Metallwaaren 52,2; Del 74,9; Steine 75, roher Zucker 26,9; Tabak und Cigarren 24,6; Wein in Fässern 10,5; Wolle 10,4; und Sämereien 14,5.

Die dem Werthe nach wichtigsten Durchfuhrartikel sind die oben angegebenen Colonialwaaren.

Was die Betheiligung der verschiedenen Länder an dem Handel mit den Niederlanden betrifft, so stellt sich dieselbe 1874 wie folgt:

Länder	Alg. Ausfuhr	Alg. Einfuhr	Durchfuhr	Einfuhr zum	Ausfuhr aus
	aus	nach	nach	Verbrauch	d. fr. Verkehr
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Gulden	Gulden
Belgien . . . .	1871 Mill.	951 Mill.	482 Mill.	86 Mill.	76 Mill.
Frankreich . . .	44 "	55 "	6 "	11 "	6 "
Großbritannien .	1075 "	400 "	61 "	228 "	117 "
Deutschland . .	2202 "	1493 "	681 "	136 "	222 "
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	211 "	24 "	7 "	— "	4 "

Aus Belgien kommen hauptsächlich: Wollwaaren, rohe Steine, bearbeitetes Eisen, Eisenwaaren und Maschinen, Getreide, Kohle. Ausfuhrartikel nach Belgien sind: Kaffee, Rindvieh, Webstoffe, Getreide, Fische zc.

Aus Frankreich kommt Wein, Wollwaaren, Rohbaumwolle, Garne, Häute, Getreide, Obst, Porzellan. Dorthin gehen hauptsächlich: Råse, Wolle,

Zinn, Häute, Baumwolle, Tabakfabrikate, Kaffee, Vieh, Fische (dem Werthe nach geordnet).

Die wichtigsten Einfuhrartikel aus England sind: Baumwollgarn, Eisen, Kaffee, Wollgarn, Baumwolle und Waaren daraus, Wolle und Wollwaaren, Maschinen, Indigo. Dorthin gehen: Butter, Zucker, Käse, Schafe, Rindvieh 2c.

Aus Deutschland kommen Eisen und Maschinen, Holz, Steinkohlen, Zinn, Wolle u. s. f.; aus den Vereinigten Staaten Getreide, Baumwolle, Petroleum und Tabak.

Seit 1850 wird eine liberale Handelspolitik verfolgt. Die Transitrechte wurden 1850 vollständig abgeschafft; der Tarif für Ein- und Ausgangszölle seit 1845 fortwährend ermäßigt. Ein im Jahre 1862 erlassenes Gesetz reducirte die Eingangszölle auf höchstens 5 Proc. des Werthes mit Ausnahme weniger Artikel, wie Cigarren, Salz, Zucker, Teppiche, Porzellan und conservirtes Obst. Zugleich wurden die Ausgangszölle fast ausnahmslos abgeschafft.

Die Niederlande unterhalten Consulate in den wichtigsten Handelsplätzen der Welt, über 400 an der Zahl, wovon jedoch nur eine geringe Zahl besoldet.

Handels- und Schiffahrts-Verträge sind mit allen wichtigeren Staaten abgeschlossen worden.

Als Handelsgesetz gilt seit 1838 das Wetboek van Koophandel. Vorher hatte der französische Code de Commerce dort gegolten, welcher wohl die Grundlage des neuen Gesetzbuches bildet. Wesentlich übereinstimmend mit wenigen Ausnahmen ist die Ausgabe des Handelsgesetzbuches für die ostindischen Colonieen. In letzteren sind die gesetzlichen Zinsen in Wechseln auf 9 % erhöht und einige andere den Colonieen angepasste Aenderungen vorgenommen.

#### Verkehrsmittel. Eisenbahnen.

Die Niederlande blieben im Eisenbahnbau lange Zeit zurück, im Vertrauen auf die ausgezeichnete Ausdehnung ihrer Wasserstraßen und Schifffahrt. Die Folge war, daß der deutsche Handel vom Niederrhein sich rasch nach Antwerpen zog, da man in Belgien frühzeitig mit dem Eisenbahnbau begonnen hatte, und die niederländischen Häfen seitab zu liegen kamen. Aber selbst als man eingesehen hatte, daß man Eisenbahnen haben müsse, um das verlorene Terrain wieder zu gewinnen, baute man keine direkten Transitbahnen in der Richtung der Weltverkehrslinien, sondern die holländischen Bahnen sind tracirt, als wären sie blos für Holland, nicht für den Verkehr mit den Nachbarländern gebaut. Die holländischen Bahnen sind für den einheimischen Verkehr der holländischen Städte gebaut, nicht als internationale Wege. Heutzutage denkt man anders; man strebt jetzt Rotterdam direkt mit Münster, die Linie Groningen-Arnheim direkt mit Antwerpen zu verbinden. Nur die Route von Blijssingen hat entschieden den Charakter eines internationalen Verkehrsweges. Die einzelnen Bahnen sind:

Die Holländische Bahn (Holländische Ijzeren Spoorweg), verbindet in einer gekrümmten Linie die Haupthandelsplätze Amsterdam und Rotterdam über Haarlem, Leyden, Haag und Schiedam, 84 Kilom. lang. Eine Zweigbahn schiebt sie von Haarlem aus über Uitgeest nach Helder (Nieuwediep),



76 Kilom., und diese entsendet wieder einen südlichen Zweig von Litgeest nach Zaandam, 13 Kilom.

Die Niederländische Rheinbahn (Niederländische Rhynspoorweg) besteht aus einer Hauptlinie, welche von Amsterdam über Utrecht, Arnheim und Zvenaar an die Deutsche Reichsgrenze nach Emmerich führt, 115 Kilom. lang. Von Utrecht läuft ein Hauptast, 53 Kilom., nach Rotterdam über Gouda, und von dem letztgenannten Punkte eine kürzere Zweigbahn nach Haag, 29 Kilom. Endlich sind die Linien Amsterdam-Utrecht und Rotterdam-Utrecht durch die Zweigstrecke Breukelen-Harmelen, 7 Kilom. lang, verbunden.

Die Niederländische Rheinbahn hat demnach die Aufgabe, mittelst ihrer beiden westlichen Hauptausläufer den großartigen Verkehr von Amsterdam und Rotterdam aufzunehmen und den Eisenbahnen des deutschen Niederrheins zuzuführen.

Die Niederländische Centralbahn (Niederländische Centraalspoorweg) besteht nur aus der Linie Utrecht-Zwolle-Rampen, 101 Kilom. lang.

Die Holländische Staatsbahn (Holländische Staatspoorwegen) umfaßt die Linien: Arnheim-Zütphen-Hengelo-Salzbergen, 116 Kilom., mit den kleinen Zweigstrecken Hengelo-Almelo, 15 Kilom., und Hengelo-Glanerbed, 8 Kilom., deren Fortsetzung nach Münster und Dortmund im Werte; ferner die Linien Zütphen-Zwolle-Meppel-Zeeuwarden, 139 Kilom., Meppel-Groningen, 77 Kilom., und die Querlinie Harlingen-Zeeuwarden-Groningen-Nieuweschans, 126 Kilom.

Eine andere Hauptlinie läuft weiter südlich von Blijssingen über Bergen und Rosendaal nach Breda, 98 Kilom., und von Breda nach Bortel, 38 Kilom., wo sie sich an die Nord-Brabantische-Deutsche Eisenbahn anschließt. Sie sendet einen 30 Kilom. langen Zweig von Breda nach Dordrecht und von da 17 Kilom. nach Rotterdam. Bei Rosendaal wird sie gekreuzt durch die belgische Linie Moerdyk-Antwerpen, bei Bortel durch die eigene Linie Utrecht-Eindhoven, 88 Kilom., welche nach Süden in der 110 Kilom. langen Strecke Eindhoven-Benlo Verbindung mit dem deutschen Eisenbahnsystem des Niederrheins findet.

### Flotte und Schiffsverkehr.

Wie der Gesamtthandel, so steht auch die Seeschifffahrt der Niederlande relativ nicht mehr auf der Höhe von ehemals. Die Zahl der Schiffe, welche im Jahre 1858 noch 2438 mit 587134 Tonnen betragen hatte, war Ende 1874 auf 1827 mit 511680 Tonnen herabgegangen. Der gesammte Handel mit dem Auslande geschieht ungefähr zu  $\frac{1}{3}$  über die See, zu  $\frac{1}{3}$  auf dem Landwege. Der Schiffsverkehrsverkehr gestaltete sich im Jahre 1874 wie folgt.

Im Ganzen sind eingelaufen:

Mit Ladung . . . .	8046 Schiffe mit 2.883630 Tonnen.
In Ballast . . . .	434 " " 111918 "

Davon führten die niederländische Flagge 2610 Schiffe.

Ausgelaufen sind im Ganzen:

Mit Ladung . . . .	4724 Schiffe mit 1.686060 Tonnen.
In Ballast . . . .	3779 " " 1.368764 "

Davon führten die niederländische Flagge 2660 Schiffe.

An Dampfſchiffen ſind überhaupt eingelaufen:

Mit Ladung . . .	3505 Schiffe mit	1.748326 Tonnen.
In Ballaſt . . .	180 " "	92302 "

Hiervon gingen unter niederländiſcher Flagge 718.

An Dampfſtern ſind überhaupt ausgelaufen:

Mit Ladung . . .	2740 Schiffe mit	1.309812 Tonnen.
In Ballaſt . . .	844 " "	547880 "

Davon führten 714 die niederländiſche Flagge.

Die Dampfſchiffahrt repräsentirt demnach 42 % des geſamten Schiffsverkehrs. Die niederländiſchen Schiffe betheiligen ſich auch lebhaft an der Frachtfahrt von fremden Häfen nach fremden Häfen; aber auch dieſer Verkehr iſt in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen. Die Frachtfahrt geſchieht meiſt an den Küſten von England, der Oſtſee, des weißen und mitteländiſchen Meeres.

Die Binnenschiſffahrt ſpielt eine ſehr wichtige Rolle und zwar gilt dies namentlich von der Rheinschiſffahrt. Im Jahre 1874 liefen in der Flußfahrt 20552 Schiffe mit 2.397087 Flußtonnen in Ladung und 3968 leere Schiffe ein. Ausgelaufen ſind in der Flußſchiſffahrt 11853 Schiffe von 1.514589 Flußtonnen mit Ladung und 565 Schiffe leer. Bezüglich des Tonnengehalts der verkehrenden Schiffe ſteht obenan der Rhein mit der Waal und Yſſel, ſodann die Maas und ihre Nebenanäle, hierauf kommt die Schelde, dann der Kanal von Terneuzen und die Südwillhelmsfahrt. Was den Rheinhandel insbeſondere betrifft, ſo geſchieht die Bergfahrt jezt beinahe ganz mit Hilfe von Schleppdampfſtern. Der Rheinhandel gehört jezt zu  $\frac{1}{2}$  der Stadt Rotterdam an. An dem Grenzpunkte Lobith weiſt die Rheinschiſffahrt einen ſtets ſteigenden Grenzverkehr nach, welcher in der Berg- und Thalfahrt zuſammen jährlich über 36 Millionen Centner repräsentirt.

Von den regelmäßigen Dampfſternlinien dürften folgende die wichtigſten ſein:

1. Die Rheindampfſchiffahrt von Mannheim nach Rotterdam, unterhalten von einer Cölnſer und Düſſeldorfer Geſellſchaft in Concurrenz mit der „Niederländiſchen Dampfſchiff-Reederei“. Zwiſchen Dordrecht und Rotterdam täglich zahlreiche Fahrten.

2. Die Dampfſternfahrt auf der Maas zwiſchen Lüttich und Maſtricht, ſowie zwiſchen Venlo und Rotterdam.

3. Verſchiedene Dampfſterncurſe der Scheldemündungen.

4. Von Amſterdam nach den holländiſchen Plätzen: Alkmaar (tägl. in 3 St.), Harlingen (tägl. in 6 St.), Hoorn (tägl. in 3 St.), Nieuwediep (tägl. in  $6\frac{1}{2}$  St.), Zwolle (tägl. in  $7\frac{1}{2}$  St.). Rotterdam, täglich mehrmals in  $9\frac{1}{2}$  Stunden.

5. Von Amſterdam nach den ausländiſchen Plätzen:

- a) Batavia, Samarang, Surabaja, Singapur (per Port Said), Fahrpreis 600 fl.
- b) Bergen, Chriſtiania, Gothenburg.
- c) Bombay, Calcutta, Ceylon.
- d) Bordeaux in 80—90 St.

- e) Lissabon, Genua, Livorno, Neapel, Palermo.
- f) Malta, Alexandria, Port Said, Jassa, Beirut, Smyrna.
- g) Reval, Riga, St. Petersburg, Stettin, Stockholm.
- h) Syra, Constantinopel, Odeffa.

Hiezu noch verschiedene kürzere Linien nach Danzig, Gothenburg, Hamburg (33—35 St.), Hull, Kopenhagen, Malmö, Leith, London (16—18 St.).

5. Von Rotterdam nach Amsterdam, Antwerpen, Surabaya (per Batavia und Samarang), Bergen, Bordeaux, Bremen, Dordrecht, Dänkirchen, Glasgow, Goule, Grimsby, Hamburg, Harwich, Havre, Hull, Kopenhagen, Leith, Liverpool, London, Middelburg, Newcastle, New-York, Porto und Lissabon, Stettin, Petersburg, Zieritzee.

### Landstraßen, Post, Telegraph.

Die Landstraßen sind theils Staatsstraßen, theils Provinzial- und Gemeindegewege, sämmtlich sehr gut unterhalten. Die Beförderungsmittel auf dem Lande sind Privatunternehmungen, welche von der Regierung concessio- nirt werden.

Die Post beförderte im Jahre 1872 über 8 Millionen Briefe von und nach dem Auslande, über 30  $\frac{1}{2}$  Millionen inländische. Dazu 4  $\frac{1}{2}$  Millionen Correspondenzkarten; durchschnittlich 12, Schreiben auf den Kopf der Bevölkerung. Hiezu über 27 Millionen Stück Drucksachen. Der gesammte Postverkehr hat sich in den letzten Jahren ungemein gesteigert. Die Niederlande gehören auch dem Weltpostverein an.

Die elektrische Telegraphie wurde 1852 eingeführt und zählte 1873 3288 Kilometer Leitung und 11276 Kilometer Draht. Hiezu 288 Bureaux, von welchen über die Hälfte Eigenthum des Staates, die kleinere Hälfte Eigenthum von Gesellschaften war. Die Gesellschaften sind: Die holländische Eisenbahn; die niederländische Telegraphengesellschaft; die internationale Telegraphengesellschaft und die Rotterdam'sche Gesellschaft. Die Depeschenzahl beläuft sich auf über 2 Millionen. Kabelleitungen durch die Nordsee vermitteln den Verkehr mit England.

### Credit- und Bankwesen.

Unter den Creditanstalten ist die bedeutendste die niederländische Bank, im Jahre 1841 mit einem Capital von 15 Millionen holl. fl. in Aktien zu 1000 gegründet. Ihre Verwaltung wird durch den König ernannt. Sie discountirt Wechsel, leihet auf Staatspapiere, Güter und Waaren, treibt Handel mit Edelmetallen und Münzen, hat auch die Erlaubniß Münzen zu prägen und verfielt die Geldgeschäfte der Staatskasse. Sie emittirt Bankbilletts von 25 bis zu 1000 fl.

Andere Creditgesellschaften sind:

Der Creditverein zu Amsterdam, welcher in Blanco, gegen Hypothek, Incasso und Gewährleistung Credit gibt.

Die niederländische Hypothekenbank in Amsterdam beleihet auch ausländische Güter und ist zugleich Lebensversicherungs-gesellschaft.

Die nationale Hypothekenbank beleihet nur inländische Güter.

16 Lebensversicherungsgesellschaften, unter welchen die 1807 in Amsterdam errichtete holländische die älteste und bedeutendste ist.

36 Gesellschaften, welche gegen Feuer, gegen die Gefahren der See- und Flußschiffahrt und andere Verluste Versicherungen übernehmen.

### Münzen, Maaß und Gewicht.

Münzeinheit ist der holländische Gulden, etwas kleiner als der frühere rhein. Gulden, 1  $\mathcal{A}$  70  $\mathcal{S}$ . Werth. Er ist in 100 Cents getheilt. Bruchtheile des Guldens sind: der  $\frac{1}{2}$  Gulden, das 25-Centsstück, das 10-Centsstück und das 5-Centsstück, sämmtlich in Silber; in Kupfer der Cent und halbe Cent. Die Goldstücke im Werth zu 10 fl. (gleich 16  $\mathcal{A}$  47  $\mathcal{S}$ .) und zu 5 fl. sind seit 1850 nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel, so daß ihr Werth nach den Metallpreisen schwankt.

Maaße und Gewicht sind die französischen, aber mit holländischen Namen. Längenmaaß ist die Elle (= 1 Meter), eingetheilt in 10 Palm (= 1 Decim.), der Palm zu 10 Duim (= 1 Centim.); der Strip = 1 Millim. Der Kilometer heißt Mijl. Flächenmaaß ist die  $\square$ Röde (= 1 Ar), die  $\square$ Elle (= 1 Centiar), der Bunder (= 1 Hektar); für Brennholz ist die Einheit die Wisse = 1 Cubikelle. Der Litter heißt Kan, der Hektoliter Faß. Der Litter bei trockenen Waaren heißt Kop. 10 Kop bilden einen Schepel = 1 Decaliter. Das Pfund oder Pond ist ein Kilogramm.  $\frac{1}{10}$  Pfd. heißt Onz.  $\frac{1}{100}$  Pfd. Loos. Das Gramm heißt Wigtje. Im Kleinhandel ist noch das alte Pfund zu  $\frac{1}{2}$  Kilogramm und die alte Elle zu  $\frac{2}{3}$  Meter im Gebrauch.

### Finanzen.

Die Staatsausgaben waren schon im vorigen Jahrhundert durch Militärwesen und Schulden ungewöhnlich hoch; man schätzte die Einkünfte 1786 auf 40 Millionen. Die Kriegsjahre zur Zeit Napoleon I. steigerten den Staatsaufwand noch bedeutend; ebenso die belgische Revolution. Nur die riesigen Einkünfte aus den Colonien ermöglichten die Deckung der großen Ausgaben. Eine Steigerung der Einnahmen und Ausgaben fand bis zum Jahre 1866 statt; seit jener Zeit sind beide zurückgegangen, die Einnahmen stärker als die Ausgaben. Glücklicherweise liefern die Einkünfte meist weit höhere Erträge, als in den Voranschlägen angegeben sind und die Ausgaben für productive Zwecke übersteigen das sich ergebende Defizit. Werthvoll ist namentlich die Verringerung der Ausgaben für Verzinsung der Staatsschuld. Im Jahre 1855 war zu diesem Zweck ein Aufwand von 35 Mill. erforderlich; seither ist durch Schuldentilgung und Herabsetzung des Zinsfußes bis zum Jahre 1873 diese Summe auf 27 Mill. gesunken. Die Niederlande haben es namentlich verstanden, aus ihren Colonien enorme Summen zu ziehen. Diese Summen sind aber von Jahr zu Jahr ungemein schwankend; während sie in einzelnen Jahren 40 Mill. erreichten, erscheint jetzt der Reinertrag der Colonien in der Staatsrechnung mit 8—9 Millionen.

Der Schuldenstand betrug nach dem Budget für 1873:



Eine Schattenseite der niederländischen Volkswirtschaft liegt unbestreitbar in der sehr ungleichmäßigen Vertheilung des ungeheuren nationalen Reichthums. Dafür sind die Niederländer als eine der sparsamsten Nationen der Welt bekannt. Es bestehen zur Zeit etwa 180 Sparkassen im Lande.

## Die Provinzen und Städte.

(Die Einwohnerzahlen beziehen sich bloß auf die Ortschaften, nicht auf die Gemeinden.)

### I. Nordbrabant,

die südöstliche Provinz der Niederlande, 93 geogr. □ Meilen groß, mit (1874) 447632 Einw., grenzt im Süden an die belgischen Provinzen Antwerpen und Limburg, im Osten mittels der Maas an das niederländische Limburg, im Norden an die Maas, Merwe, den Diesbosch und das Hollandsdiep, im Westen an Seeland und Südholland und wird durch die obengenannten Flußtheile reichlich bewässert. Auf dem fruchtbaren Boden der Provinz werden Getreide und andere Feldfrüchte, Futterkräuter, Flachs, Krapp und Gemüse (Ausfuhr nach Belgien) in Menge gebaut; auch die Viehzucht (namentlich Rindvieh) ist sehr ausgedehnt. Die Industrie der Provinz zählt etwa 1200 Leinwandereien, über 400 Gerbereien und versorgt fast die ganzen Niederlande mit Schuhwaaren. - Sie hat sehr frequente Jahr- und Wochenmärkte, wo Bodenprodukte, Vieh, Leder und Schuhwaaren, Leinen-, Woll- und Baumwollwaaren die Haupthandelsartikel bilden. Die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Provinz haben sich besonders seit der Trennung von Belgien sehr gehoben, die Communicationsmittel verbessert. Doch liegt heut' noch ein Viertel der Provinz ohne Anbau. Städte und Ortschaften:

Herzogenbosch (Herzogenbusch), 24395 Einw., Festung und Eisenbahnknotenpunkt am Zusammenflusse von Dommel und Aa, Sitz mehrerer Behörden, hat eine lebhafte Industrie in Gold- und Silberschmieden, Schmieden, Schuhmacherei, Cigarrenfabriken, Bierbrauereien, große Zimmerwerkstätten u. a.

Tilburg, 5262 Einw. (als Gemeinde 21459 Einw.), weitläufig gebaute Stadt mit starker Wollwaarenindustrie; Knotenpunkt von 4 Bahnl.linien.

Waalwijk, 2994 Einw., westlich von Herzogenbusch, durch einen langen Hafen mit der Maas in Verbindung gesetzt, treibt hauptsächlich Lederindustrie, Handel und Schifffahrt, hat sehr frequente Märkte und Dampfschiffverbindung nach Rotterdam.

Loon op Zand, weitläufiger Ort in der Nähe des vorigen, mit sehr ausgedehnter Lederindustrie.

Beghuel, 1861 Einw., an beiden Ufern der Aa und mit einem Hafen an der Südwilhelmsfahrt, treibt Leinwandindustrie, Gerberei und Getreidehandel.

Eindhoven, 3223 Einw., südöstlich von Herzogenbusch, Eisenbahnknotenpunkt an der Dommel, hat starke Tabakfabrikation und Weberei.

Helmond, 5301 Einw., nordöstlich vom vorigen, an der Aa und der Südwilhelmsfahrt, Eisenbahnstation, mit mehreren Baumwollfabriken, Färbereien, Tabakfabriken und lebhaftem Handel, exportirt Baumwollenszeuge nach Ostindien.



Breda, 14721 Einw., am Zusammenflusse der Mark und der Aa, südwestlich von Herzogenbusch, Eisenbahnstation und Festung, fabrizirt Webstoffe und Cigarren.

Dosterhout, 4467 Einw., nordöstlich vom vorigen, an einem in die Donge führenden Canal, hat sehr frequente Jahr- und Viehmärkte und Thon-Industrie.

Gertruidenberg, 1953 Einw., an der Donge, Festung, mit gutem Hafen. Oudenbosch, 2780 Einw., westlich von Breda, treibt starke Bierbrauerei zum Export, selbst nach Ostindien, und lebhaften Handel.

Rosendaal, 4421 Einw., südwestlich vom vorigen, Eisenbahnstation, fabrizirt Leder, Leinwand u. s. w., handelt mit Vieh und Getreide und ist durch Canäle mit dem Fahrwasser Krammer verbunden.

Zevenbergen, 3289 Einw., nordwestlich von Breda, mit Viehmärkten und lebhafter Krappfabrikation.

Bergen op Zoom, 8352 Einw., Eisenbahnstation, südwestlich von Breda, starke Festung, mit gutem Hafen, an der Oester-Schelde, gewerbfleißig und mit bedeutendem Fischhandel.

Steenbergen, 1941 Einw., Hafenplatz, durch ein Fahrwasser mit dem Krammer verbunden, fabrizirt Krapp zum Export.

## II. Geldern.

Diese Provinz, im Osten der Niederlande, enthält 92 □ Meilen und 445480 Einwohner. Sie grenzt im Süden und Südosten an die preussische Rheinprovinz, im Süden an Limburg und Nordbrabant, im Westen an Süd-holland und Utrecht, im Nordwesten an die Zuidersee, im Norden und Nordosten an Ober-Preußen. Sie ist landschaftlich die schönste der niederländischen Provinzen, das Klima tröderer und gesünder, als in den übrigen, der Boden stellenweise hügelig und großentheils fruchtbar, die Bewässerung reichlich. Haupterwerbszweige sind der Landbau, der hier Weizen, Roggen, Buchweizen, Kartoffeln u. dergl., ferner Obst selbst zur Ausfuhr erzeugt; die Viehzucht produziert namentlich neben dem Rindvieh gute Pferde, welche zum Theil als Remonte-Pferde nach Frankreich gehen. Auch mit Hühnern und Eiern wird starker Handel getrieben. Die Provinz besitzt noch das meiste Holz in den Niederlanden. Unter den Industriezweigen ist die Gestein- und Thonindustrie der Rheinufer, welche in mehr als 100 Etablissements über 6000 Personen beschäftigt, nennenswerth, ferner die Papierfabrikation mit etwa 100 Etablissements; auch Baumwollweberei, Lederindustrie und Bierbrauerei. Der Handel ist Getreide- und Speditionshandel, begünstigt durch die Rheinschiffahrt und den Eisenbahngrenzverkehr. Städte und Ortschaften:

Arnhem, 25348 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, am rechten Rheinufer, reizend gelegen, Provinzialhauptstadt, Sitz mehrerer Behörden, gewerbfleißig, treibt Handel mit Getreide, Vieh und Tabak, sowie Speditionshandel.

Wageningen, 2310 Einw., westlich vom vorigen, unweit des rechten Rheinufers, treibt lebhaften Viehhandel.

Rhert, 3772 Einw., Eisenbahnstation, nordwestlich von Arnhem, unweit der Zuidersee, in fruchtbarer Umgebung, hat einen guten Hafen und handelt mit Tabak, Getreide, Holz und Vieh.



Elburg, 2258 Einw., Eisenbahnstation, an der Zuidersee, nördlich von Arnhem, mit fleichem Hafen, treibt Fischerei und Viehzucht.

Apeldoorn, 1853 Einw., als Gemeinde jedoch über 12000 Einw. zählend, nördlich von Arnhem, mit sehr bedeutender Papierfabrikation (über 40 Maschinen-Papierfabriken).

Harderwyk, 5067 Einw., Eisenbahnstation, an der Zuidersee, nordwestlich von Arnhem, mit unbedeutendem Hafen, treibt Landbau, Fischerei und Schifffahrt.

Rymwegen, 19289 Einw., starke Festung und Eisenbahnstation an der Waal, sehr alt und historisch merkwürdig, fabrizirt Tabak, verschiedene Kurzwaaren, besitzt zwei Häfen und treibt Getreide- und Speditionshandel.

Zütphen, 13027 Einw., nordöstlich von Arnhem, Eisenbahnstation, am rechten Ufer der Yssel, ehemals eine der reichsten Handelsstädte, treibt jetzt noch sehr bedeutenden Holzhandel, hat auch frequente Vieh- und Getreidemärkte. An der nach Münster führenden Straße liegen die Orte Lochem mit 1854 Einw., Borculo an der Berkel, Holzhandel treibend, und Grönlö, 1 Stunde von der deutschen Grenze, mit 1862 Einw., handelt mit Vieh und Victualien.

Kalten, 1832 Einw., südöstlich von Zütphen, sehr gewerbfleißig, treibt Leinen- und Baumwollweberei.

Winterswyk, 2066 Einw., gewerbfleißiger Ort, an der preußischen Grenze, mit 7 Jahrmärkten.

Dötinchem, 1872 Einw., Städtchen an der alten Yssel, mit Vieh- und Getreidemärkten.

Droeburg, 4460 Einw., südwestlich von Zütphen an der Yssel, der Sage nach die alte Drususburg, handelt mit Vieh und Getreide.

Ziel, 7598 Einw., südwestlich von Arnhem, am rechten Ufer der Waal, mit Hafen, treibt Gerberei, Brauerei u. dergl. und namhaften Handel in Landesprodukten.

Eulenburg, 5087 Einw., nordwestlich vom vorigen, am Leek, Eisenbahnstation, hat Getreidemärkte, Dampferverbindung nach Rotterdam u. s. f.

Bommel, 4162 Einw., am linken Ufer der Waal, Eisenbahnstation, zwischen Herzogenbusch und Utrecht, treibt Viehhandel.

### III. Südholland,

54 □Meilen mit 735315 Einw. enthaltend, grenzt südlich an die verschiedenen seeländischen Gewässer und von Nordbrabant, westlich an die Nordsee, nördlich an Nordholland und östlich an Geldern und Utrecht. Ist neben Nordholland die wohlhabendste Provinz der Niederlande und am stärksten bevölkert; reich an Wasserwegen aller Art, und ungemein thätig. Der Aderbau producirt hauptsächlich Weizen, anderes Getreide, Kartoffeln, Lein- und Hanffamen, Krapp, Flachs und Hanf. Acker- und Wiesenland nehmen die Hälfte der Provinz ein. Auch der Gartenbau ist sehr ausgebehnt, Blumen und Blumenzwiebel ein wichtiger Handelsartikel. Die starke Viehzucht setzt ihre Produkte auf lebhaften Märkten in den Städten ab; vorzügliche Küchengewächse werden aus der Provinz viel nach England gesendet. Auch die industriellen Gewerbe sind sehr entwickelt, und nennenswerth namentlich die Fabrikation von Bausteinen, die Brennerei von Kornbranntwein (Genever), welcher hauptsächlich nach

England, Amerika, Ostindien und Australien ausgeführt wird. Es wird zuerst Malzwein bereitet, der dann durch Destillation zu Genever verarbeitet wird. Die als Nebenprodukt sich ergebende Hefe geht nach Belgien, England und den Rheinlanden. Das zur Genever-Brennerei nötige Getreide kommt meist aus Rußland, Preußen, Schweden und Dänemark. Wichtige Industriezweige sind auch die Keep-Schlagereien und die Thonwarenindustrie. Auch Schiffbau, Schifffahrt und Seefischerei sind namhafte Erwerbszweige. Städte und Ortschaften:

's Gravenhage (Haag), 81881 Einw., die politische Hauptstadt der Niederlande und Residenz, Sitz der obersten Staatsbehörden  $1\frac{1}{2}$  Stunde von der Nordsee entfernt, bildet mit dem benachbarten Scheveningen eine Gemeinde. Sie gehört zu den schönsten Städten der Niederlande, enthält viele prächtige Straßen, Paläste und öffentliche Gebäude, wissenschaftliche und künstlerische Anstalten, Wohltätigkeitsanstalten und dergl., sowie zahlreiche, meist vorzügliche Hôtels. Unter den Industriezweigen sind die wichtigsten: große Möbelfabriken, Wagenfabriken, Eisengießereien und Maschinenfabriken, Gold- und Silbertreffenfabriken u. s. w. Doch ist die Stadt im Allgemeinen mehr ein Luxusplatz als Produktionsplatz. Eisenbahnverbindungen nach Norden, Osten und Süden.

Scheveningen, 7713 Einw., mit Haag eine Gemeinde bildend, großes Fischerdorf an der Nordsee und eines der berühmtesten europäischen Seebäder.

Delft, 21536 Einw., Eisenbahnstation, südöstlich von Haag, an der Schie, von vielen Kanälen durchschnitten, im vorigen Jahrhundert eine der blühendsten holländischen Städte, Sitz mehrerer öffentlicher Anstalten und Behörden. Die ehemals blühende Bierbrauerei, sowie die Tuch- und Steingutfabrikation sind sehr zurückgegangen; wichtig noch die Teppichfabrikation und die Waffenfabrik.

Boorburg, 1452 Einw., schönes und gewerbfleißiges Dorf,  $\frac{3}{4}$  Stunden östlich von Haag, mit großer Dampfmehlfabrik.

Leiden (Leyden), 39169 Einw., alte und berühmte Stadt, nordöstlich von Haag, am ältesten Rheinarme und mehreren kleineren Flüssen, Eisenbahnstation. Früher hatte sie über 100000 Einw., und eine berühmte Tuch- und Leinwandweberei. Sie ist prächtig gebaut und hat viele öffentliche Gebäude und Anstalten, worunter eine früher hochberühmte Universität, mit einer Reihe von dazu gehörigen Sammlungen u. s. f. Die Tuchindustrie beschäftigt jetzt nur noch etwa 1000 Arbeiter; daneben sind Wollspinnereien, Färbereien, Eisengießerei und Ankerschmiede, Tischlereien und dergl. zu nennen. Starke Handel mit Vieh und Viehproduktion.

Noordwyk, 3102 Einw., zwei zusammenhängende Dörfer, nördlich von Leyden, an der Nordsee, treibt lebhaften Handel mit Blumen- und Küchengewächsen; Häringfischerei.

Ratwyk, 4875 Einw., ebenfalls aus zwei Dörfern bestehend, nordwestlich von Leiden, an der alten Rheinmündung oder dem Kanal von Ratwyk, treibt Fischfang und Häringräucherei, und hat zwei Schiffswerfte.

Wörden, 2332 Einw., südöstlich von Leyden, am alten Rhein, treibt hauptsächlich Stein- und Ziegelfabrikation.

Rotterdam, 113734 Einw., die zweite Handelsstadt der Niederlande,

an der Mündung der Rote in die neue Maas. Die Stadt enthält neben 10600 Häusern auch 6—700 bewohnte Schiffe. Die prächtigsten Theile bilden die Quais, welche sich an der Flussseite und den Häfen entlang ziehen. Die Häfen sind: der sog. alte Hafen, der Fluchthafen in der Neustadt, der neue Hafen, der Schiffmachers-, Wein-, Löwen- und Lachshafen. Die durch die verschiedenen Flussarme getrennten Stadttheile sind durch zahlreiche Drehbrücken miteinander verbunden, die Ufer der breiten Canäle mit Bäumen und schönen Gebäuden besetzt; dazwischen zahlreiche Pächhäuser, an welchen die Schiffe auf- und abladen. Dieses Treiben der Seeschiffe auf den Canälen ist außerordentlich lebhaft. Rotterdam besitzt eine Menge öffentlicher Anstalten für Bildung und Wohlthätigkeit, eine regsame wissenschaftliche und künstlerische Thätigkeit. Die industriellen Gewerbe sind durch Cigarrenfabriken, Strohhutfabriken, Schiffswerfte, Branntweimbrennereien, Zucker- und Papierfabriken, Nadel- und Korbstöpselabriken, Rattendruckereien u. dergl. schwunghaft vertreten.

Commerciell ist Rotterdam seit der Trennung Hollands von Belgien ungemein rasch aufgeblüht. Seine Blüthe verdankt es neben der Seeschiffahrt und Rheinschiffahrt, die hier ihre Produkte einander abgeben, auch theilweise seinen Eisenbahnverbindungen, welche ostwärts nach Deutschland, südlich nach Belgien, nördlich nach Nordholland führen. Die Stadt exportirt den vorzüglichen Weizen der Provinz Seeland und ist der wichtigste Handelsplatz für Krapp und Genever, treibt auch starken Handel in Tabak, Flachs-, Wein- und Kleesaat, Butter und Käse, Colonialwaaren, Häuten und Bordeaux-Weinen. Die größten Ostindien-Fahrer können an den Boompjes im Fahrwasser der Maas anlegen. Direkte Dampferfahrten verkehren namentlich rheinaufwärts, ferner mit London, Hull, Antwerpen, Havre und anderen Plätzen. Rotterdam ist Sitz der niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, einer Börse, mehrerer Banken und Versicherungs-Gesellschaften. Ueber 300 deutsche Schiffe verkehren jährlich im Hafen. Der lebhafteste Verkehr geht nach England, Belgien und den deutschen Rheinlanden. Die Gesamtschiffahrt der Stadt weist jährlich einen Verkehr von 3400—3800 ankommenden und ebensoviel abgehenden Schiffen mit etwa 1½ Mill. Tonnen auf.

Vlaardingen, 8152 Einw., 1½ St. westlich von Rotterdam, an der neuen Maas, mit großem Hafen, treibt Haring- und Kabeljauifischerei in großem Maasstabe. Lebhafter Handel nach Portugal.

Maaßluis, 3607 Einw., westlich vom vorigen, ebenfalls an der Maas, hat guten Hafen. Handel und Schiffahrt sind im Rückgange.

Schiedam, 19173 Einw., Eisenbahnstation, 1 St. westlich von Rotterdam, mit lebhafter Branntweinfabrikation und Getreidehandel. Schiffahrt auf der Maas.

Delfshaven, 4836 Einw., ½ St. von Rotterdam, an der Maas, mit Geneverfabrikation und Schiffswerfte.

Gouda, 15174 Einw., nordöstlich von Rotterdam, an der holländ. IJssel und der Gouwe, hat berühmte Thonpfeifen- und Topffabriken, auch Feingarnspinnereien. Handel in Getreide, Butter und Käse. Eisenbahnnotenpunkt.

Schoonhoven, 3260 Einw., Hafentädtchen am Ved, östlich von Rotterdam, fabrizirt Gold- und Silberwaaren und treibt auch Lachsfang.

Dordrecht, 24310 Einw., die älteste und in commercieller Hinsicht die

dritte Stadt der Niederlande, südlich von Rotterdam, auf einer Insel, Südenschanation. Die Gewerthätigkeit der Stadt und ihrer Umgebung beschäftigt sich mit Zuckerraffinerie, Tabak- und Farbemfabrikation, Leinwand- und Baumwollweberei, Fischerei und Schiffbau; viele Küsten-; Metallgießereien; Seilerhöfen. In dem großen Hafen können Ostindienfahrer bis zur Stadt kommen. Die treibt Schifffahrt und Handel auf dem Rhein nach Deutschland und ist Hauptplatz der Niederlande für den Holzhandel.

Gorcum (Gorinchem), 8725 Einw., Festung und lebhaftes Städtchen an der Mündung der Ringe in die Netvede; namhafte Getreide-, Vieh- und Hanfmärkte.

Vianen, 1970 Einw., altes Städtchen am linken Ufer des Ved.

Brielle, 4058 Einw., befestigter Seehafen, 4 St. westlich von Rotterdam, handelt mit Getreide und Krabb.

Hellevootskuis, 4284 Einw., 2 St. südlich vom vorigen, am Hartingvliet und dem Canal von Boorne, hat schönen Hafen und sichere Abde, Schiffswerfte und große Docks, sowie Befestigungen.

#### IV. Nordholland.

Diese Provinz, 49, 1/2 Meilen und 620890 Einw. enthaltend, besteht größtentheils aus der Halbinsel, welche im Westen von der Nordsee, im Osten von der Zuidersee gebildet wird. Sie ist ganz flach und reichlich von Flüssen und Canälen bewässert. Haupterwerbszweige sind Rindvieh- und Schafzucht, Ackerbau; sehr ansehnliche Blumencultur. Die Binnenfischerei der Provinz hat seit der Austrodnung des Haarlemer Meers sehr abgenommen. Die Industrie ist hauptsächlich durch Papierfabriken, Spinnerei, Weberei und Bleicherei, Fischräuchereien, Schiffbau u. a. vertreten; Seefischerei und Schifffahrt wichtig. Die Handelsthätigkeit der Provinz (ausschließlich des Welthandels von Amsterdam) beschäftigt sich zumeist mit Getreide, Vieh, Käse und Butter, Fischen, Blumen u. dergl. Städte und Ortschaften:

Amsterdam, 256154 Einw., eine der ersten Handelsstädte der Welt und die bedeutendste Stadt der Niederlande, im 17. Jahrhundert Beherrscherin des Welthandels. Die Stadt liegt an der Amstel und dem Y und ist mittelst Pfählen auf 90 sumpfigen Inseln erbaut, zwischen welchen sich zahlreiche Canäle (Grachten), von etwa 300 Brücken überbaut, hinschlängeln. An der Seite des Y bestehen große Docks, das Oster- und Westerdock, mit riesigen Seeschleusen versehen. Leider ist der Eingang von der Zuidersee her großen Schiffen durch eine Sandbank erschwert; auch die nördliche Einfahrt in die Zuidersee ist nicht ohne Gefahr. Der nordholländische Canal hat zwar die Aufgabe, die Verbindung Amsterdams mit der See zu erleichtern; konnte aber bei der zunehmenden Größe der Schiffe diesem Zwecke nicht vollständig genügen, so daß man schon vielfach an neue Verbindungsbauten mit dem Meere gedacht hat. Amsterdam war früher häufig Ueberschwemmungen ausgesetzt, ist aber jetzt durch das Westerdock und einen großen Damm geschützt. Die zahllosen Canäle, auf welchen die Schiffe ihre Waaren bis an die Packhäuser bringen, sind zwar für den Verkehr sehr vortheilhaft, aber schlammig und stinkend, weil ihr Wasser nur wenig Bewegung hat. Eine große Schwierigkeit war immer die Beschaffung guten Trintwassers, welches jetzt aus beträcht-

licher Entfernung mittelst Wasserleitung beigegeführt wird. Die Straßen und Canalfronten von Amsterdam sind theilweise mit prächtigen Häusern besetzt, namentlich der Prinzengraben, Herrengaben und Kaisergraben. In den Straßen finden sich reich ausgestattete Läden. Außer den Häusern, etwa 28000 an der Zahl, finden sich gegen 500 bewohnte Schiffe.

Die Industrie von Amsterdam ist lebhaft und mannigfach, weltberühmt namentlich die Diamantenschleiferei, die hauptsächlich von Israeliten getrieben wird; die Verfertigung von Gold-, Silber- und Kupferwaaren (die Amsterdamer Juwelenarbeiten sind berühmt durch Solidität und Schönheit); die großen Zuckerraffinerien in etwa 20 Etablissements; die Tabaks- und Cigarrenfabrikation in etwa 80—90 Etablissements; 26 Schiffswerfte, viele Brennereien feiner Liqueure, 9 Maschinenfabriken, endlich Reismühlen, Chokoladefabriken, Wagenfabriken, Carmin- und Boraxfabriken, Bierbrauereien, Fabriken für Segeltuch und Tawert u. s. f.

Amsterdam ist der Hauptmarkt der Erde für Kaffee, außerdem ungemein wichtig für alle Colonialwaaren, für Häute, Indigo, Zinn, Getreide, französische Rothweine, amerikanischen Tabak, Del und Krapp; auch ist die Stadt einer der ersten Wechselplätze der Welt und wird im Handel mit Staatspapieren nur von London und Paris übertroffen.

Bezüglich der Waarenbewegung in der neuern Zeit ist zu bemerken: die Kaffeeinfuhr aus Ostindien allein beläuft sich auf 3—600000 Ballen jährlich, hiezu kleinere Quantitäten aus England, Hamburg und Westindien. Die Zuckereinfuhr zur See kömmt hauptsächlich aus Ostindien, Brasilien, England und Frankreich. Von der gesammten Rohzuckereinfuhr empfängt Amsterdam 40—60 Mill. Kilogr., die andern holländischen Seeplätze etwa ebensoviel. Ausgeführt wird an Zucker theilweise raffinirter Zucker, das meiste nach England, Italien, Südamerika und der Türkei, theilweise sogenannter Bastardzucker. Die Theeinfuhr aus Ostindien beträgt ca. 30—36000 Kisten, kleinere Quantitäten aus China und England. Die Einfuhr des Zinns theilt sich zwischen Amsterdam und Rotterdam. Häute kommen hauptsächlich aus Java, 2—300000 Stück, kleinere Quantitäten aus Südamerika und Ostindien. Die Indigoefuhr kömmt aus Ostindien und Amerika; die Reiseinfuhr größtentheils aus Britisch-Ostindien, weniger aus dem übrigen Ostindien, aus Japan und aus Bremen. Baumwolle wechselt ungemein in der Einfuhrmenge, indem bald die nordamerikanische, bald die ostindische vorwiegt. In die Tabakeinfuhr theilen sich neben Java, welches bei Weitem das meiste liefert, Maryland, Sumatra und Rio Grande. Die Getreideefuhr unmittelbar aus der See kömmt hauptsächlich aus Rußland (Roggen), aus Preußen und Nordamerika (Weizen), aus Preußen und Hamburg (Gerste), aus Dänemark (Hülfsfrüchte). Schließlich verdient noch Erwähnung die starke Einfuhr von Farbwaaren, namentlich aus Ostindien, von Indigo aus Ostindien und Nordamerika, von Drogen, namentlich Damarharz, Guttapercha und Kautschuk, von Gewürzen (Muskatnüsse, Nelken, Pfeffer u. s. f.), endlich Mehl, Sämereien, Kleeaat, Hanf und Talg.

Die Handelsflotte von Amsterdam bestand 1873 aus 192 Segelschiffen und 39 Dampfschiffen, mit zusammen 134517 Tonnen. Die Zahl der im Hafen verkehrenden Schiffe beträgt 13—1400 jährlich mit 4—500000

Tonnen. Unter den angekommenen Schiffen sind die meisten aus Java und Sumatra, den Vereinigten Staaten, Britisch-Ostindien und Surinam, was die große Fahrt betrifft; aus den europäischen Meeren senden Großbritannien und Frankreich, Norwegen und Schweden, Rußland, Preußen und Hamburg die größten Lasten. Die ausgegangenen Schiffe laufen in der großen Fahrt meist nach Java und Sumatra, in Europa nach Großbritannien, Schweden, Norwegen, Rußland u. s. f. Der Dampfbootverkehr der Amsterdamer Rhedereien ist in lebhaftem Aufschwung. Für die beiden ostindischen Dampfschiffahrtsgesellschaften werden noch immer neue Dampfer gebaut. Die Rheinschiffahrt nach Amsterdam ist trotz der lebhaften Concurrenz der Eisenbahnen und trotz der Schwierigkeiten des Wasserweges immer noch lebhaft.

Der Zwischenhandel Amsterdams wird durch ein großes Entrepot mit Waarenhäusern, in welchen Transitwaaren unentgeltlich gelagert werden, sehr befördert. Die Waarenbörse der Stadt ist die hervorragendste auf dem Continent, die Fondsbörse gehört mit zu den wichtigsten Europas.

Weesp, 2936 Einw., Festung, an der Vecht, 2 St. von Amsterdam.

Naarden, 2404 Einw., Festung, an der Zuidersee.

Silverzum, 5661 Einw., ansehnliches Dorf, mit bedeutender Teppichfabrikation.

Alkmaar, 9465 Einw., 6 St. nordwestlich von Amsterdam, am holländischen Canal, Eisenbahnstation, mit sehr wichtigem Handel in Getreide, Gemüse, Vieh und Viehprodukten.

Helder, mit den dazu gehörigen Nieuwediep, Fort Erprijn und den Schiffen, 18749 Einw. (als Gemeinde) umfassend, 7 St. nördlich vom Vorigen, an der Nordspitze der nordholländ. Halbinsel, Eisenbahnenendpunkt, durch einen Canal mit dem holländischen Canal verbunden, hat einen schönen und sichern Hafen, mit Raum für 300 Schiffe und große Marineanstalten.

Texel, Insel und Gemeinde, durch den Canal von Mars Diep von Nordholland getrennt, hat eine Riede und einen Hafen, und handelt mit Vieh und Viehprodukten.

Wieringen, Insel, mit etwa 2000 Einw., im nördlichen Theile der Zuidersee, treibt Fischerei und Wollhandel.

Hoorn, Stadt, mit 8906 Einw., an der Zuidersee, nordöstlich von Amsterdam, mit Hafen und guter Riede, ehemals viel bedeutender; treibt jetzt noch lebhaften Handel mit Landesprodukten.

Enkhuizen, 4925 Einw., nordöstlich vom Vorigen, an der Zuidersee, war ehemals eine lebhafte Hansestadt, doch ist ihre Schiffahrt durch eine Sandbank, welche sich zwischen ihr und der Mitte in der Zuidersee liegenden Insel Urk gebildet hat, gehindert worden. Sie treibt noch Fischerei, Fischhandel und Schiffbau. Die Insel Urk hat einen guten Hafen mit Leuchthurm und treibt Fischerei.

Medemblik, Städtchen, mit 1919 Einw., nordwestlich vom Vorigen, an der Zuidersee, mit 3 großen Häfen, ist sehr im Rückgange begriffen.

Terjelling, Insel in der Nordsee, vor der Küste von Friesland, ohne nennenswerthen Ort, treibt Fischerei.

Purmerend, 3870 Einw., 3 St. von Amsterdam, am nordholländischen Canal, mit lebhaftem Landesproduktenhandel.

Edam, 3356 Einw., nordöstlich von Amsterdam, an der Zuidersee, mit kleinem Hafen, berühmt als ein Hauptstz des Käsehandels, mit Schiffs- werften.

Monnikendam, 2323 Einw., an einer Bucht der Zuidersee, treibt bedeutenden Handel mit Anchovis und Käse.

Haarlem, Stadt und Eisenbahnnotenpunkt, mit 27329 Einw., im vorigen Jahrhundert viel bedeutender, alt, schön gebaut und historisch merk- würdig, besonders reich an Stiftungen, Wohlthätigkeitsanstalten und dergl., treibt jetzt noch Baumwollindustrie, Maschinenbau, Leinwand- und Garn- bleicherei, Tuch-, Spitzen- und Zwirnfabrikation, vor Allen aber die groß- artigste Blumenkultur und den bedeutendsten Blumenhandel in Europa (Hya- cinthen, Tulpen, Obst- und Plantagenbäume, Zierkräucher, Treibhausge- wächse, Sämereien). Export hiebon nach allen Theilen der Welt. In der Umgebung die prächtigsten und reichsten Landhäuser und Gärten. Das frühere Haarlemer Meer, mit einem Flächeninhalt von 1800 Hektaren, ist durch Kunst ausgetrocknet und jetzt von einer Gemeinde von über 7000 Seelen besiedelt.

Zaandam, 11905 Einw., Endpunkt einer Zweigbahn, 1½ Stunden nordwestlich von Amsterdam, mit merkwürdigen verschiedenartig gefärbten Holz- gebäuden, hatte ehemals großartigen Schiffbau (Peter der Große weilte hier als Schiffszimmermann) und Grönlandfischerei; jetzt wird starke Papierfabri- kation und Holzsägerei getrieben.

Wormerveer, 2926 Einw., am Flüsschen Zaan, nordwestlich vom Vorigen, treibt Schiffbau und Käsehandel. In der Nachbarschaft die indu- striellen Orte:

Affendelft, 2520 Einw., mit starker Segeltuchweberei.

Krommenie, 2366 Einw., mit Segeltuchfabrikation.

Westzaan, 2266 Einw., mit Papierfabriken.

Zaandijk, 2180 Einw., ebenfalls gewerbsleißig.

#### V. Seeland (Zeeland),

32 □Meilen und 184215 Einw. enthaltend, bildet diese Provinz den süd- westlichsten Theil der Niederlande, grenzt im Norden durch die Grevelingen und das Krammer an Südholland, im Osten an die Osterschelde und die Eindracht, im Süden an Belgien und im Nordwesten an die Nordsee. Die Provinz ist eigentlich ein Gemisch von Land und Wasser, das Mün- dungsgebiet von Maas und Schelde und besteht aus 7 großen Inseln und einem Stück Festland. Vermöge ihrer reichen Bewässerung ist sie sehr frucht- bar, aber feucht und ungesund. Von Bodenprodukten sind der vorzügliche seeländische Weizen, Hülsenfrüchte, Flachs- und Leinsamen zu erwähnen. Die Industrie ist nur bezüglich der Krapp- und der Garancinfabriken und der Callicotweberei erwähnenswerth. Sonst treibt die Provinz starke Fischerei und bedeutenden Getreidehandel. Als Verkehrsmittel dienen hauptsächlich die schon früher erwähnten Strommündungen, Canäle und Fahrwasser. Städte und Ortschaften:

Middelburg, 14714 Einw., auf der Insel Walcheren, durch einen versandeten Hafen mit den seeländischen Canälen und der Nordsee verbunden,



war ehemed viel bedeutender; ist aber jetzt noch eine schöne Stadt mit vielen prächtigen Häusern. Namhaft ist der Handel noch in Getreide, Krapp und anderen Bodenprodukten.

Blissingen, 8929 Einw., südlich vom Vorigen, ebenfalls auf der Insel Walcheren und an der Mündung der Westerschelde, starke Festung und Seehafen mit großartiger Schiffswerfte, Docks, ausgedehnten Magazinen und andern Marineanstalten. Treibt bedeutenden Schiffbau und Handel in Steinkohlen mit England, Belgien und Preußen. Als Endpunkt der seeländischen Eisenbahnlinien ist Blissingen wichtig für den Silbvertehr aus Deutschland nach London, und die Route über Blissingen jetzt sehr beliebt.

Goës, Stadt und Eisenbahnstation, mit 5205 Einw., auf der Insel Südbeveland, hat einen neuen Hafen und treibt Getreidehandel.

Terneuzen (Neuzen), 2613 Einw., Festung an der Westerschelde, mit großem Hafen.

Hulst, 2218 Einw., nahe der belgischen Grenze, treibt Brauerei und Lederfabrikation.

Zierikzee, 7460 Einw., auf der Insel Schouven, an der Mündung der Osterschelde, hat zwei Häfen, war früher viel bedeutender, treibt noch Krapp- und Garancinfabrikation, Schiffahrt und Fischerei, Handel mit Landesprodukten.

Ehoben, 2028 Einw., auf der gleichnamigen Insel, an der Emdracht, treibt Fischerei und Krappbau.

## VI. Utrecht,

25 □Meilen und 181957 Einwohner umfassend, die kleinste Provinz der Niederlande, aber wohlhabend, grenzt nördlich an die Zuidersee, sonst an Geldern, an Süd- und Nordholland. Sie ist von den Rheinarmen, der Becht und Yffel, Greb und Amstel reichlich bewässert. Die Bodenprodukte sind mannigfach und wird mit denselben lebhafter Handel getrieben. Ebenso mit Vieh und Viehprodukten. Auf industriellem Gebiete sind die Thonindustrie und die Cigarrenfabrikation nennenswerth. Städte und Ortschaften:

Utrecht, 57085 Einw., Provinzialhauptstadt und Hauptknotenpunkt des holländischen Eisenbahnnetzes am Krummen Rhein und durch Wasserläufe nördlich mit der Zuidersee und südlich mit dem See verbunden, in einer für den Handel und die Schiffahrt ungemein günstigen Lage, stark befestigt. Die Stadt ist alt und historisch merkwürdig, mit vielen schönen Gebäuden und stattlichen Plätzen, sowie reich an wissenschaftlichen und anderen öffentlichen Anstalten. Die Industrie arbeitet meistens nur für den inneren Consum; wichtig sind die Cigarren- und Maschinenfabriken, Tuchwebereien, Kupfergießereien, Bleichen. Bedeutend ist die Stadt als Marktplatz.

Amersfoort, 11072 Einw., Stadt und Eisenbahnstation, nordöstlich von Utrecht, durch den Fluß Gem mit der Zuidersee verbunden, treibt Baumwollspinnerei, Cigarrenfabrikation, Getreide-, Tabak- und Expeditionshandel.

Rhenen, 1612 Einw., alte Stadt, am rechten Rheinufer, treibt Tabak- und Getreidebau und Viehhandel.

Wyk by Zuurbede, 2356 Einw., alte Stadt, am rechten Rheinufer, mit bedeutendem Getreide- und Viehhandel.

Zeist, 3394 Einw., stattliches Dorf, mit einer Herrnhuter-Colonie, ist sehr gewerbfleißig und hat schöne Umgebungen.

## VII. Friesland.

Die Provinz Friesland, 59 □Meilen und 311246 Einw. umfassend, grenzt nördlich an die Nordsee, östlich an Groningen und Drenthe, südlich an Drenthe und Ober-Iffel, westlich an die Zuidersee. Haupterwerbszweige sind der Ackerbau und die ausgedehnte Viehzucht, die namentlich durch ihre Pferde berühmt ist. Die Industrie ist in der Provinz nur unbedeutend, das Wichtigste die Fabrikation von künstlichen Steinen. Die Provinz ist reich an Verkehrsweegen, Flüssen, Fahrten, Canälen u. s. w. Städte und Ortschaften:

Leeuwarden, 24862 Einw., Provinzialhauptstadt, Sitz mehrerer Behörden und Eisenbahnknotenpunkt, auch durch Fahrwasser nach allen Richtungen hin in bequemer Verbindung, lag früher an einem Meerbusen, der allmählig durch Schlamm angefüllt wurde. Die Gewerbtätigkeit weist Leinenweberei, Papierfabrikation, Möbel- und Instrumentenfabrikation auf; auch Wagenfabrik. Leeuwarden ist Centrum des Getreide- und Viehhandels von Friesland, welcher hier bedeutende Werthe umsetzt.

Ameland, Insel in der Nordsee vor der Küste von Friesland, mit etwa 2200 Einw., treibt Fischerei, Viehzucht und Schifffahrt. Die Insel ist durch die Watten von Friesland, durch das Amelander Loch von der Insel Ter-schelling, und durch das Pinke-Loch von der Insel Schier-Monnik-Dog getrennt.

Harlingen, 9799 Einw., die wichtigste See- und Handelsstadt von Friesland, Eisenbahnenpunkt, am nördlichsten Theile der Zuidersee, durch Canäle mit allen Theilen Frieslands verbunden, hat einen tiefen inneren und äußeren Hafen mit Seeluchte. Die Industrie fabrizirt leinene Säcke und Maschinen; auch Schifffbau. Die friesische Dampfschiffahrtsgesellschaft unterhält regelmäßige Dampfschiffahrten nach Amsterdam, Hull und London.

Franeker, alte Stadt und Eisenbahnstation, östlich vom vorigen, 4698 Einw., commercieell unbedeutend.

Schoderland, große Landgemeinde mit 11577 Einw., in 8 Dörfern, unter welchen Heerenveen, Eisenbahnstation, namhaften Landesproduktenhandel treibt.

Haskerland, große Gemeinde von 6275 Einw., in 7 Dörfern, das wichtigste davon ist Joure, treibt Gartenbau, Handel und Schifffahrt.

Smallingerland, große Gemeinde von 8107 Einw., in 8 Dörfern.

Sneek, 8929 Einw., südwestlich von Leeuwarden, im Mittelpunkte mehrerer Fahrten, treibt bedeutenden Handel mit Vieh und Landesprodukten.

Bolsward, 3900 Einw., westlich vom vorigen, ehemals bedeutende Hansestadt, handelt noch mit Landesprodukten.

Wonseradeel, große Gemeinde mit 11530 Einw., in 28 Dörfern, unter welchen Makkum an der Zuidersee das wichtigste.

Vemmer, kleiner Küstenplatz, mit etwa 2800 Einw., gutem Hafen, Schifffbau und Seilerbahnen, treibt Handel und Schifffahrt.

Workum und Stavoren, früher blühende und bedeutende Städte, sind jetzt unbedeutende Küstenplätze an der Zuidersee.

## VIII. Over-Iffel.

60 □ Meilen und 263008 Einw. enthaltend, grenzt nördlich an Friesland und Drenthe, östlich an das Deutsche Reich, südlich an Geldern, westlich an dasselbe und die Zuidersee. Haupterwerbszweig ist die Landwirtschaft und die Viehzucht, aber auch ausgedehnte Heide- und Torflandschaften vorhanden. Die Industrie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Fabrication von Kunststeinen, mit Baumwollspinnereien und Webereien, Mattenfabrication und Besenbinderei. Die Bewässerung ist sehr reichlich; außer der Iffel und Becht noch die Dedem- und Wilhelmsfahrt, der Canal von Zwolle, das Zwollener und Meppeler Diep und das schwarze Wasser. Lebhafter Vieh- und Landesproduktenhandel. Städte und Ortschaften:

Zwolle, 18824 Einw., Provinzialhauptstadt und Sitz mehrerer Behörden, Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien, am schwarzen Wasser, durch Fahrten in Verbindung mit der Iffel und der Becht, hat Eisengießerei, Baumwollindustrie, Zuder- und Salzraffinerien, erzeugt auch Leder- und Seilerwaaren. Bedeutende Rhederei und Schiffbau, Getreide-, Vieh- und Fischhandel; Dampfschiffahrt nach Amsterdam und den Rheinstädten.

Kampen, 12164 Einw., nordwestlich vom vorigen, an der Mündung der Iffel in die Zuidersee, Eisenbahnenpunkt, mit bedeutender Strumpfwirkererei, Cigarrenfabrication, Getreide- und Viehmärkten, regelmäßigen Dampfschiffahrten und Handel rheinaufwärts.

Zwartsluis, 3581 Einw., am Zusammenflusse des schwarzen Wassers und des Meppeler Diep, treibt Schiffbau und starken Torsexport.

Steenwijk, 4094 Einw., Eisenbahnstation, nördlich von Zwolle, in Canalverbindung mit der Zuidersee, treibt Lederfabrication und starken Getreidehandel.

Deventer, alte Stadt und Eisenbahnstation, 17610 Einw., Sitz mehrerer Behörden und vieler öffentlicher Anstalten, fabrizirt berühmte Leppiche und treibt starken Handel in Landesprodukten und Leinwand, ehemals sehr bedeutende Hansestadt.

Ulmelo, 4132 Einw., Eisenbahnenpunkt, südöstlich von Zwolle, treibt Baumwollindustrie und Getreidehandel.

Enschede, 5072 Einw., südöstlich vom vorigen, nahe der preussischen Grenze, treibt Baumwollindustrie.

Oldenzaal, Eisenbahnstation, nahe der preussischen Grenze, 3441 Einw., treibt Baumwoll- und Wollindustrie.

## IX. Groningen,

41, □ Meilen und 236308 Einw., ist die nordöstlichste Provinz des Landes, grenzt nördlich an die Nordsee, östlich an den Dollart und Deutschland, südlich an Drenthe und westlich an Friesland, hat im Norden vorzügliches Acker- und Wiesenland, im Süden Sand- und Moorland. Die Küste ist gegen den Andrang der Fluth durch starke Deichbauten geschützt. Getreide und andere Bodenprodukte, Vieh sind Haupterzeugnisse; daneben Schiffbau und Torflich sehr wichtig. Bodenprodukte werden nach Belgien, Frankreich und England ausgeführt. Für den Verkehr dienen neben den Eisenbahnen zahlreiche Fahrten und Canäle. Städte und Ortschaften:

Groningen, 34768 Einw., Provinzialhauptstadt und Eisenbahnknotenpunkt, starke Festung und Sitz vieler öffentlicher Anstalten, worunter eine Universität. Lebhaftige Industrie in Papier- und Bürstenfabrikation, Färberei, Wollkämmerei, Gold- und Silberschmieden, Grob- und Antershmieden u. s. w. Starker Getreidehandel und Butterhandel. Das Flüsschen Hunze ist für große Seeschiffe fahrbar gemacht und bildet unter dem Namen Reit-Diep die Verbindung mit der Nordsee.

Hoogezaand, 1904 Einw., am Winschoter Diep, treibt bedeutenden Schiffbau.

Winschoten, 2864 Einw., durch das Winschoter Diep mit Groningen und der deutschen Reichsgrenze verbunden, Eisenbahnstation, gewerbfleißig und mit starken Vieh- und Getreidemärkten.

Beendam, 4796 Einw., südlich vom vorigen, am Doster Diep, hat Schiffswerften, Seilerbahnen, Viehhandel.

Wilderbant, 2157 Einw., am Doster- und Westerdiep, treibt Schiffbau, Seilerei, Schifffahrt u. s. w.

Appingedam, 2163 Einw., am Damsterdiep, hat bedeutende Pferdemarkte.

Delfzijl, 1775 Einw., kleine Festung, an der Mündung der Ems.

#### X. Drenthe,

mit 48 □Meilen Flächeninhalt und 111093 Einw., grenzt diese Provinz nördlich an Friesland, westlich an dasselbe und Oberpfälz, südlich an Oberpfälz und Hannover, östlich an letzteres und an Friesland. Sie ist zwar nicht von Flüssen, aber von zahlreichen Bächen bewässert, und von Canälen durchzogen; der Boden ist meist Haide- und Torflandschaft; Roggen das Hauptprodukt, auch die Schafzucht ausgedehnt, sowie bedeutende Torfgräberei; die Industrie dagegen unbedeutend. Städte und Ortschaften:

Assen, 4325 Einw., Eisenbahnstation, an der Smildefahrt und dem Nordwilhelmskanal, Provinzialhauptstadt, Sitz mehrerer Behörden, treibt Baumwollweberei.

Meppel, 6644 Einw., Eisenbahnstation, südwestlich vom Vorigen, am Zusammenfluß mehrerer Bäche und Fahrten, welche vereinigt unter dem Namen Meppeler Diep einen Wasserweg nach der Zuidersee schaffen, treibt Schiffbau, Seilerei, Viktualienhandel.

Smilde, 5263 Einw. (als Gemeinde), hat starke Torfgräberei und Torfhandel. Export auf der Smildefahrt.

#### XI. Limburg,

40 □Meilen und 230119 Einw. enthaltend, grenzt diese Provinz im Westen an Nordbrabant und das belgische Limburg, im Osten an die Rheinprovinz, und streckt sich lang von Nord nach Süden an der Maas aus; ist auch an den Ufern dieses Flusses sehr fruchtbar, sonst viel Halde- und Sumpflandschaft. Hauptprodukte sind Getreide, Gemüse, Futterkräuter; der landwirthschaftliche Betrieb aber noch wenig ausgebildet. Die Industrie arbeitet hauptsächlich für den lokalen Consum. Als Verkehrsmittel dienen die Maas, die Südwilhelmsfahrt und mehrere Bahnlmnen. Städte und Ortschaften:

**Maastricht**, 27440 Einw., Provinzialhauptstadt und starke Festung, Sitz mehrerer Behörden, Eisenbahnknotenpunkt, am linken Ufer der Maas, mit der Vorstadt Wyk am rechten Maasufer. Große Glas- und Kristallwaarenfabrik, außerdem Fabrikation von Thonwaaren, Borten, Nägeln, Papier, starker Getreide- und Transithandel.

**Roermond**, 8816 Einw., Eisenbahnstation, an der Einmündung der Roer in die Maas, mit ansehnlicher Industrie in Woll- und Baumwollwaaren und Färberei, sowie lebhaftem Handel.

**Venlo**, 6377 Einw., Eisenbahnknotenpunkt, an der Maas und der preussischen Grenze, Festung, treibt Cigarrenfabrikation und Viehhandel.

**Weert**, 2330 Einw., an der Südwilhelmsfahrt, treibt Bierbrauerei und Tabakfabrikation.

### Auswärtige Besitzungen.

Da sich die auswärtigen Besitzungen und Colonieen der Niederlande im II. Bande der „Geographie des Welt Handels“ von R. Andree ausführlich behandelt finden, genügt hier eine summarische Zusammenstellung.

Diese Besitzungen umfassen:

#### I. In Amerika:

	□ Meilen	Bevölkerung
Curacao . . . . .	7,7	20844
Aruba . . . . .	3,6	3792
St. Martin . . . . .	0,6	2853
Bonaire . . . . .	4,6	3816
St. Eustach . . . . .	0,5	1890
Saba . . . . .	0,3	1832
Surinam . . . . .	2150	50778

#### II. In Asien und Australien:

Residentenschaften	□ Meilen	Bevölkerung 1870
Java und Madagora . . . . .	2445	16.891068
West-Sumatra . . . . .	2300	989663
Bentjoelen . . . . .	455	129045
Lampongs . . . . .	475	110906
Palembang . . . . .	2912	481081
Banca . . . . .	237	61269
Billiton . . . . .	119	24999
Niouw . . . . .	825	39604
Borneo, westliche Abtheilung . . . . .	2800	361603
südliche und östliche Abth. . . . .	6568	851519
Celebes . . . . .	2150	345912
Gouvernement der Molukken } Amboina . . . . .	479	236737
} Banda . . . . .	411	
} Ternate . . . . .	1130	
Menabo . . . . .	1267	228051
Timor (1863) . . . . .	1042	900000
Bali und Lombok . . . . .	190	860000
New-Guinea . . . . .	3210	200000

Die ehemaligen Niederlassungen an der afrikanischen Westküste wurden an England abgetreten.

Was die Erträgnisse der Colonieen betrifft, so weist das indische Budget für 1875 eine Einnahme von 128 Millionen gegenüber einer Ausgabe von 119 Millionen auf. Die wichtigsten Colonial-Einnahmen sind die Verpachtung des Opium-Ertrags, die Zölle, der Verkauf von Colonialprodukten in Indien und vor Allem der Verkauf von Colonialprodukten im Mutterlande. Das Budget für Ostindien wird durch die Generalstaaten festgestellt. Die Schulden Ostindiens waren bezahlt, als der Krieg mit Atchin begonnen wurde; dieser hatte bis 1874 schon 13 Millionen gekostet; doch konnten die Kriegskosten lange aus Ueberschüssen bestritten werden.

Die Budgets der amerikanischen Besitzungen schließen regelmäßig mit einem Defizit ab.

Anmerkung. Für die Niederlande wurden hauptsächlich benützt: M. M. v. Baumhauer: Das Königreich der Niederlande (Wappaus, Handb. der Geogr. und Statistik); das Preussische Handelsarchiv u. A.

## Großherzogthum Luxemburg.

Das Großherzogthum Luxemburg mit einer Bodenfläche von 47 □ Meilen und 205158 Einw., ein neutraler Staat, lediglich durch Personalunion mit den Niederlanden verbunden, jedoch zum deutschen Zollverein gehörig, grenzt im Westen an die belgische Provinz Luxemburg, im Osten an die preussische Rheinprovinz und im Süden an Deutsch-Lothringen.

Der Boden ist gebirgig, von den Ardennen durchzogen und besteht vielfach aus Wald- und Heidelandschaft. Die Bewässerung geschieht hauptsächlich durch die Mosel, welche auf einer Strecke von etwa 8 Stunden die Westgrenze des Großherzogthums bildet, und in welche sich fast alle Gewässer des Ländchens ergießen. Ihr wichtigster Nebenfluß ist die von Westen kommende Sauer.

Die Bevölkerung ist größtentheils deutscher Abstammung, die amtliche Sprache jedoch das Französische.

Die Landwirtschaft ist im ganzen Ländchen eine blühende und intensive, so daß über den eigenen Bedarf erzeugt wird. Neben Getreide- und Hülsenfrüchten, vorzüglichen Kartoffeln, Oelpflanzen und Küchengewächsen, wird starker Obstbau und Weinbau, letzterer am linken Moselufer getrieben. Auch die Viehzucht bildet einen namhaften Erwerbszweig.

Das Land ist noch reich an Wäldern; im nördlichen Theile, dem sogenannten Oesling, ergiebige Jagd. Im Oesling sind Lohheiden wichtig, welche aus wenig fruchtbarem Boden bedeutende Quantitäten vorzüglicher Eichenrinde erzeugen, größtentheils zum Export nach Preußen.

An Bergbauprodukten werden 20 Mill. Ctr. Eisenerze in 13 Gruben und 17 Hüttenwerken, und Antimon gewonnen, auch Blei und Kupfer findet sich, sowie 4 Salzwerke.

Die Industrie ist ansehnlich, am wichtigsten die Eisenindustrie mit mehreren großen Werken; die ausgebehnte Leinenweberei, die blühende Lederindustrie, die Tuchfabrikation, die Handschuhfabrikation mit ausgezeichneten Produkten; die Papier- und Tapetenfabrikation, Porzellan- und Steingutfabrikation, Bierbrauereien und Branntweinbrennereien nennenswerth.

Der Handel des Großherzogthums bringt Getreide, Vieh, Schinken, Eisen und Eisenwaren, Leder, Handschuhe, Papier u. A. zur Ausfuhr.

An Verkehrsmitteln sind die luxemburgischen Eisenbahnen etwa 180 Kilometer, durch Vertrag seit 1872 vom Deutschen Reich übernommen. Die sog. luxemburgische Wilhelmsbahn besteht aus den Linien: Luxemburg-Grenze gegen Diedenhofen 2,2 Meilen; Bettemburg-Esch 1,2 M.; Nörzingen-Ottingen 0,8 M.; Luxemburg-Belgische Grenze (Terpenich) 2,5 M.; Luxemburg-Preussische Grenze (Wasserbillig) 3 M.; Luxemburg-Diefkirch 4,8 M. und Ettenbrück-Belgische Grenze bei Trois Vierges 6,4 M.

Der Telegraph umfaßt 290 Kilom. Linien mit 38 Stationen und (1875) 62869 Depeschen.

Für den Credit sorgt die Internationale Bank in Luxemburg, 1857 mit einem Kapital von 40 Mill. Frs. gegründet. Sie emittirt Noten und macht sonst die gewöhnlichen Bankgeschäfte.

Münze, Maß und Gewicht sind die französischen; das meiste umlaufende Geld belgisches, französisches und deutsches.

Die Finanzen weisen in der letzten Zeit ein Budget von über 5 Mill. Frs. auf. Unter den Einnahmen sind die wichtigsten: 1½ Mill. Frs. an direkten Steuern, 1¼ Mill. von Enregistrement, Stempel und Domänen, 1¼ Mill. von Zöllen, Post und Telegraphen. Die Staatsschuld beträgt etwa 12 Mill. Frs. und besteht hauptsächlich aus einem 1863 für Eisenbahnen und ähnliche Zwecke aufgenommenen 4prozentigen Anlehen.

#### Städte und Ortschaften:

Luxemburg, 14440 Einw., Hauptstadt des Großherzogthums und Knotenpunkt von 4 Eisenbahnlinien, an der Alzett reizend gelegen, Sitz der Regierung und mehrerer Behörden, ehemals starke deutsche Bundesfestung, treibt bedeutende Fabrikation in Leder, Tabak, Tuch, Leinwand, Handschuhen, Eisenwaren u. s. f. und handelt hauptsächlich mit Eisen.

Esch an der Alzett, 3385 Einw., Eisenbahnenpunkt, mit Eisenerzgruben.

Diefkirch, 2931 Einw., Eisenbahnstation, an der Sauer, mit lebhaftem Landesproduktenhandel.

Wilz, 3742 Einw., am Ufer des gleichnamigen Flüsschens, mit der bedeutendsten Lederfabrikation des Landes. Auch sonst gewerbfleißig und handelsfähig.

Grevenmacher, 2498 Einw., schön an der Mosel und an der Straße von Luxemburg nach Trier gelegen, treibt Weinbau.

Ehternach, 3385 Einw., an der Sauer, gewerbfleißig und handelsfähig; in der Umgegend Wein- und Hopfenbau.

Mersch, Eisenbahnstation, mit 3140 Einw., in prächtiger Lage an der Alzett, hat bedeutende Eisenerzgruben.





# Register.

- A.**
- Aa (Frankreich) 50.  
 Aa (Holland) 719.  
 Aalborg 712.  
 Aalefjund 699.  
 Aalfi 32.  
 Aalten 735.  
 Aarhus 718.  
 Abbeville 118.  
 Abbiategrafso 459.  
 Aberavon 299.  
 Aberayron 299.  
 Aberdare 299.  
 Aberdeen 315.  
 Aberdour 313.  
 Aberdovey 297.  
 Abergavenny 261.  
 Abergelle 296.  
 Abergelady 302.  
 Abergfwith 299.  
 Abingdon 253.  
 Abo 642.  
 Abrantes 412.  
 Abruzzen (Geb.) 421.  
 Abruzzen (Prov.) 472.  
 Accrington 280.  
 Achaja 499.  
 Achillis Land 175.  
 Acqui 454.  
 Adba 424.  
 Adegem 31.  
 Aderno 431.  
 Adler-Insel 328.  
 Adour 49.  
 Adra 390.  
 Adria 465.  
 Adrianopel 531.  
 Adiphos 501.  
 Aegina 497.  
 Aegion 500.  
 Aeltre 31.  
 Aeren 39.  
 Aerscht 28.  
 Aersfele 35.  
 Aersryde 34.  
 Aetolien 498.  
 Aede 162.  
 Agen 155.  
 Agios Petros 502.  
 Agogna 423.  
 Agordo 464.  
 Aguilar 394.  
 Agos 533.  
 Ain 49, 129.  
 Airrie 306.  
 Aire 179.  
 Aiseau 38.  
 Aisne 48, 117.  
 Aix 169.  
 Aix les Bains 171.  
 Ajaccio 171.  
 Ajarnanien 487, 498.  
 Ajershus 697.  
 Af-3flaf 559.  
 Afferman 638.  
 Affmecht 636.  
 Afrata 488.  
 Aiais 163.  
 Alamana 488.  
 Alar del Rey 377.  
 Alaffio 453.  
 Alaba 379.  
 Alba 454.  
 Albacete 388.  
 Albanergebirg 422.  
 Albanesen 510.  
 Albans 270.  
 Albegna 423.  
 Albenga 457.  
 Alberinghem 36.  
 Albi 161.  
 Albufeira 415.  
 Alcalá de Henares 371.  
 Alcalá la Real 393.  
 Alcamo 483.  
 Alcaraz 388.  
 Alcazar de S. Juan 371.  
 Alcazar de Sal 411.  
 Alcester 267.  
 Alcira 386.  
 Alcoy 387.  
 Aldborough 271.  
 Aldea Gallego 411.  
 Alderney 336.  
 Alem-Lejo 414.  
 Alençon 137.  
 Alessandria 454.  
 Alessio 536.  
 Alexandria (Schottl.) 310.  
 Alexinaç 550.  
 Alfaro 378.  
 Algamest 386.  
 Algarbe (Algarbien) 415.  
 Algeciras 392.  
 Algerien 105.  
 Alhambra 390.  
 Alhandra 411.  
 Alicante 386.  
 Alicudi 481.  
 Alken 44.  
 Alkmaar 740.  
 Alendale 293.  
 Alier 48, 149.  
 Alihais 325.  
 Alloa 311.  
 Almada 411.  
 Almaden 371.  
 Almagro 371.  
 Almania 388.  
 Almeida 412.  
 Almelo 744.  
 Almeria 389.  
 Almondburg 289.  
 Almwäch 295.  
 Alnmouth 293.  
 Alnwid 293.  
 Aloran St. Marie 158.  
 Aloft 32.  
 Alpe Apuana 467.  
 Alpen (Franz.) 46.  
 Alpen (Ital.) 420.  
 Alpes Maritimes 170.  
 Alpujarras 341.  
 Alston 294.  
 Alt-Castilien 376.  
 Altea 387.  
 Alten-Fjord 680.  
 Alto-Douro 399.  
 Alton 252, 266.  
 Altringham 265.  
 Aluta 552.  
 Alva 311.  
 Alyth 315.  
 Amager 710.  
 Amafuti 506.  
 Amalfi 476.  
 Amatiapolis 498.  
 Amariçi 506.  
 Amay 43.  
 Ambelafia 535.  
 Amberi 152.  
 Amble 293.  
 Amboije 147.  
 Ameland 743.  
 Amersfoort 742.  
 Amersham 270.  
 Amiens 118.  
 Amorgo 504.  
 Ampezzaner-Straße 421.  
 Amphiloifton 498.  
 Amplepuis 166.  
 Amstehill 274.  
 Ampuero 377.  
 Amrum 713.  
 Amsterdam 738.  
 Anacapri 475.  
 Anaktorion 498.  
 Anaphe 505.  
 Anatoliko 498.  
 Anghialo 533.  
 Ancona 471.  
 Andalusien 389.

- Anderlecht 27.  
 Andoain 380.  
 Andorra 382.  
 Andover 252.  
 Andria 477.  
 Andros 502.  
 Andujar 393.  
 Angermanna-Elf 648.  
 Angermannland 677.  
 Angers 140.  
 Anglesey 295.  
 Angleur 41.  
 Angoulême 151.  
 Angus 314.  
 Aniene 423.  
 Annan 304.  
 Annech 171.  
 Annonay 164.  
 Anseghem 35.  
 Anseremme 40.  
 Ans et Clain 41.  
 Anstruther 312.  
 Antequera 391.  
 Anttheit 43.  
 Antibes 170.  
 Antiparos 504.  
 Antipago 506.  
 Antivari 536.  
 Antoing 39.  
 Antrim 332, 333.  
 Antwerpen 28.  
 Anzin 122.  
 Aosta 454.  
 Apano-Stepho 504.  
 Apeldoorn 735.  
 Appenninen 421.  
 Appingedam 745.  
 Appleby 295.  
 Applecroß 318.  
 Apt 168.  
 Apulien 477.  
 Aquila 472.  
 Araba 531.  
 Arabatt 565.  
 Aracena 395.  
 Aragonien 359.  
 Aranjuez 371.  
 Arboga 673.  
 Arbois 129.  
 Arbroath 314.  
 Archangel 7629.  
 Arcireale 482.  
 Arcos 381.  
 Arcos de la Frontera 392.  
 Arcos de Val de Ber 413.  
 Arcueil 114.  
 Arda 515.  
 Ardatow 625.  
 Ardèche 49, 164.  
 Ardennen 2.  
 Ardennen-Depart. 123.  
 Ardoge 35.  
 Ardrossan 306.  
 Ardtschisch 560.  
 Arendal 698.  
 Arendouf 30.  
 Arensburg 642.  
 Arenys de Mar 383.  
 Arevalo 377.  
 Arezzo 468.  
 Argamañchi 628.  
 Argenta 466.  
 Argenti 137.  
 Argentaro-Ob. 512.  
 Argenteuil 115.  
 Argentario 504.  
 Argenton 148.  
 Argisch 552.  
 Argolis 498.  
 Argos 499.  
 Argostoli 506.  
 Argyll (Argyle) 309.  
 Argyro-Kastro 537.  
 Ariano 476.  
 Arige 49, 159.  
 Arkadien 500.  
 Arklow 323.  
 Arles 169.  
 Arlon 40.  
 Armagh 331.  
 Armentieres 121.  
 Armillas 381.  
 Arnauten 510.  
 Arnhem 734.  
 Arno 423.  
 Arnold 277.  
 Arona 455.  
 Arquennes 39.  
 Arran 309.  
 Arras 119.  
 Arrò 712.  
 Arroug 48.  
 Arsamaz 625.  
 Arjura 502.  
 Arta 515, 537.  
 Arta (Mallorka) 396.  
 Arta (Wolf von) 487.  
 Arun 179.  
 Arundel 250.  
 Ascoli-Biceno 471.  
 Ascrigg 287.  
 Ashborne (Ashbourn) 277.  
 Ashburton 257.  
 Ashby de la Zouch 275.  
 Ashford 248.  
 Ashover 276.  
 Ashton in Maderfield 283.  
 Ashton under Line 282.  
 Astago 468.  
 Asterjund 673.  
 Astora 488.  
 Astow 635.  
 Astowsches Meer 565.  
 Aspe 387.  
 Aspplangen 649.  
 Aspropotamos 488, 515.  
 Assen 745.  
 Assenbelft 741.  
 Assenede 31.  
 Assisi 472.  
 Asti 455.  
 Astorga 374.  
 Astragon 633.  
 Asturien 375.  
 Athboy 321.  
 Athen 497.  
 Athens 328.  
 Atherton 267.  
 Atherton 283.  
 Athlone 322.  
 Athy 323.  
 Attika 496.  
 Aubagne 169.  
 Aube 48, 124.  
 Aubenas 164.  
 Aubuffon 150.  
 Auch 157.  
 Auchencain 304.  
 Aude 49, 160.  
 Audenarde 33.  
 Audenhobe 33.  
 Audenne 40.  
 Augusta 482.  
 Augustow 644.  
 Aulis 498.  
 Aulne 48.  
 Aurigny 336.  
 Aurillac 153.  
 Auronzo 464.  
 Autun 130.  
 Auvelais 40.  
 Auvergne 47.  
 Auxerre 131.  
 Auxonne 131.  
 Avallon 131.  
 Aveiro 412.  
 Avelghem 35.  
 Avellino 476.  
 Avenza 470.  
 Aversa 476.  
 Avesta 673.  
 Aveyron 156.  
 Avignon 168.  
 Avila 377.  
 Aviles 376.  
 Avlona 537.  
 Avola 482.  
 Avort 179.  
 Avrançes 138.  
 Avrinster 256.  
 Avmouth 256.  
 Avramonte 395.  
 Aylesbury 269.  
 Ayr 307.  
 Ayvalle 42.  
 Ayambuja 411.  
 Azcoitia 380.  
 Azcetao 411.

## B.

- Babadagh 542.  
 Baccarat 126.  
 Badiglione 424.  
 Bachmut 635.  
 Bacup 280.  
 Badajoz 372.  
 Badalona 383.  
 Badia 465.  
 Baelegem 31.  
 Baelen 43.  
 Baena 394.  
 Baesrode 32.  
 Bagitt 297.  
 Bagnalstown 324.  
 Bagnara 479.  
 Bagni S. Giuliano 469.  
 Bagnères 159.  
 Bailleul 122.  
 Baily-By 28.  
 Batau 562.  
 Batwell 277.  
 Battschifarai 636.  
 Bala 297.  
 Balachna 625.  
 Balbriggan 321.  
 Baldob 270.  
 Balearen 395.  
 Balkan 512.  
 Ballater 315.  
 Ballina 329.  
 Ballinasloe 328.  
 Ballintrae 307.  
 Ballis 310.  
 Ballycastle 333.  
 Ballymena 333.  
 Ballymoney 333.  
 Ballyfadare 329.  
 Ballyshannon 334.  
 Balmoral 315.

- Bals-Fjord 680.  
 Balta 638.  
 Baltiſchport 641.  
 Bamberough 298.  
 Hampton in the Buſh 269.  
 Banbridge 332.  
 Banbury 269.  
 Bandon 325.  
 Banff (u. -ſhire) 316.  
 Bangor 296, 331.  
 Banjulufa 540.  
 Bann 180.  
 Bannockburn 311.  
 Bantry 325.  
 Bapaume 119.  
 Bar 536.  
 Barbaſtro 381.  
 Barcellona (Sicil.) 481.  
 Barcelona 382.  
 Bardolino 464.  
 Bardonnechia 454.  
 Barga 470.  
 Bari delle Puglie 477.  
 Bartenſee 650.  
 Barling 249.  
 Bar le Duc 125.  
 Barletta 477.  
 Barmouth 297.  
 Barnard Caſtle 291.  
 Barnſley 289.  
 Barnſtadle 256.  
 Barray 318.  
 Barreiro 411.  
 Barrhead 308.  
 Barrop upon Coir 275.  
 Barrow 179.  
 Barrowben 275.  
 Bar-sur-Aube 125.  
 Barton on Humber 278.  
 Barton upon Irwell 282.  
 Barwid upon Tweed 293.  
 Baſariſchit 543.  
 Baſcles 89.  
 Baſford 277.  
 Baſſicata 478.  
 Baſingſtoke 252.  
 Baſtiſche Provinzen 337.  
 Baſſano 464.  
 Baſſes Alpes 169.  
 Baſſes Pyrénées 158.  
 Baſſelbelle 31.  
 Baſtia 171.  
 Baſtogne 41.  
 Bath 255.  
 Bathgate 302.  
 Bathof 315.  
 Batley 288.  
 Battaglio-Canal 424.  
 Battice 43.  
 Baubour 37.  
 Bavia 455.  
 Bawtry 290.  
 Bayeux 137.  
 Baylen 393.  
 Bayonne 158.  
 Beachyhead 175.  
 Beamſter 254.  
 Beaucaire 163.  
 Beaufort 141.  
 Beaugency 132.  
 Beauley 317.  
 Beaumaris 295.  
 Beaumont 39, 157.  
 Beaune 131.  
 Beauvais 116.  
 Beccles 272.  
 Beckſein 44.  
 Beclaer 30.  
 Bedale 286.  
 Bedarieux 162.  
 Bedford 273.  
 Bedworth 267.  
 Beer Alſton 257.  
 Beeton 277.  
 Begles 154.  
 Beira 411.  
 Beith 308.  
 Beja 415.  
 Bejar 373.  
 Befomo 633.  
 Belfast 332.  
 Belford 293.  
 Belfort 127.  
 Belgien 1.  
 Belgrad 549.  
 Beliza 515.  
 Bellas 410.  
 Belleghem 35.  
 Bellem 31.  
 Bellingham 293.  
 Bell Rod 314.  
 Belluno 463.  
 Belmez 393.  
 Belper 276.  
 Beltourbet 330.  
 Bemfica 410.  
 Benbecula 318.  
 Benders 638.  
 Benevento 476.  
 Benicarlo 335.  
 Benidorm 337.  
 Vera-Dagh 513.  
 Berat 537.  
 Beratino 515.  
 Berchem 29, 33.  
 Berdiſchew 635.  
 Berdjansk 636.  
 Bereſina 568.  
 Bereſina-Canal 572.  
 Bergamo 461.  
 Bergen 699.  
 Bergen op Zoom 734.  
 Bergerac 154.  
 Berfel 719.  
 Berfeley 266.  
 Berthampſtead 270.  
 Berthſhire (Berks) 252.  
 Berlaere 33.  
 Berlat 561.  
 Bernardino 421.  
 Bernay 134.  
 Bernina 421.  
 Berques 122.  
 Bertrix 41.  
 Berwyn-Rette 176.  
 Beſançon 128.  
 Beſſarabien 638.  
 Beſſèges 163.  
 Bèthune 119.  
 Beſſit-See 515.  
 Beveren 32, 36.  
 Beverley 287.  
 Bewbly 262.  
 Berhill 250.  
 Beyne-Geuſay 42.  
 Beziers 162.  
 Biarritz 158.  
 Biceſter 269.  
 Bideford 256.  
 Bidouze 49.  
 Biella 455.  
 Biesboſch 718.  
 Bièbene 39.  
 Bigger 305.  
 Biggleswade 274.  
 Bilbao 379.  
 Billerdon 275.  
 Billen 44.  
 Billſton 266.  
 Binche 38.  
 Bingley 290.  
 Birkenhead 264.  
 Birmingham 267.  
 Birmingham- u. Fare-ley-Canal 180.  
 Birmingham- u. Wor-ceſter-Canal 181.  
 Birthley 291.  
 Biſceglie 477.  
 Biſhop Auckland 291.  
 Biſhops Caſtle 263.  
 Biſhops Rod 259.  
 Biſhopſtoke 252.  
 Biſhop Starſford 270.  
 Biſhops Waltham 252.  
 Bitunia 515.  
 Bitonto 477.  
 Bjelew 626.  
 Bjeloftof 639.  
 Bjeshezt 617.  
 Björneborg 642.  
 Bingham 277.  
 Blaabandsſhut 702.  
 Blackburn 280, 302.  
 Blackheath 246.  
 Blackneſ 302.  
 Blackpool 230.  
 Blackrood 232.  
 Black ſtairs 177.  
 Blackwater 178.  
 Blain 141.  
 Blairgomrie 313.  
 Blanes 382.  
 Landsford 254.  
 Blantferberge 34.  
 Blantyre 305.  
 Blaton 39.  
 Blaydon 292.  
 Blaye 154.  
 Bleſſinge-Lån 674.  
 Bleſley 262.  
 Blois 133.  
 Blyth 293.  
 Bobruisk 638.  
 Boddam 316.  
 Bodmin 258.  
 Bodd 700.  
 Bodeſien 496.  
 Boeza 393.  
 Bogoroditſ 626.  
 Bogorodſt 616.  
 Bogorodſtoje 625.  
 Bohain 117.  
 Bohus-Lån 676.  
 Boiſſſhot 30.  
 Bolbec 136.  
 Bolſhow 628.  
 Bollène 168.  
 Bollington 265.  
 Bologna 466.  
 Bolſward 743.  
 Bommel 735.  
 Bonar Bridge 318.  
 Bonbno 466.  
 Bonhill 310.  
 Bonifacio (Str. v.) 419.  
 Boom 29.  
 Bottle 294.  
 Boras 676.  
 Bordeaux 153.

- Bordenjani 562.  
 Boren 649.  
 Bongerhout 29.  
 Borgholm 675.  
 Borinage 2.  
 Borisfoglebst 627.  
 Bortalo 735.  
 Bormio 460.  
 Bornhem 29.  
 Bornholm 712.  
 Boroughbridge 290.  
 Borowitzski 629.  
 Borowst 626.  
 Borrowdale 204.  
 Borrowshovne 302.  
 Bosna 514, 538.  
 Bosna-Cerai 540.  
 Bosnien 538.  
 Bosporus 511.  
 Boston 279.  
 Bothwell 305.  
 Bottem 41.  
 Bottensee 649.  
 Bottmische Meerbusen 647.  
 Botuschkan 562.  
 Bouches du Rhône 168.  
 Bouffouly 38.  
 Bouillon 41.  
 Boulogne 114, 119.  
 Bourg-en-Bresse 180.  
 Bourges 148.  
 Bourget 50.  
 Bourgoin 167.  
 Bourhon 336.  
 Bournemouth 252.  
 Bouffu 37.  
 Bouvignes 40.  
 Bowling 310.  
 Bowne 294, 302.  
 Boyne 180.  
 Bozzolo 46.  
 Bra 454.  
 Brabant 26.  
 Bradley 274.  
 Bradfield 289.  
 Bradford 288.  
 Bradford on Avon 253.  
 Bradninch 256.  
 Braga 413.  
 Braganca 414.  
 Braila 560.  
 Braine l'Alleud 28.  
 Braine le Chateau 28.  
 Braine le Comte 37.  
 Braintree 249.  
 Bramley 288.  
 Brampton 294.  
 Brandon 272.  
 Brassani Mandan 540.  
 Bratsberg 698.  
 Bray 323.  
 Brechin 314.  
 Brecht 29.  
 Brednod 298.  
 Brecon 298.  
 Breba 734.  
 Breedene 34.  
 Brendon-Hügel 176.  
 Breno 461.  
 Brenta 424.  
 Brentford 248.  
 Brentwood 249.  
 Brescia 461.  
 Brest 145.  
 Brest-Riowst 639.  
 Bretagne 45.  
 Breton le Rors 282.  
 Brianza 458.  
 Briare 132.  
 Bribiesca 378.  
 Bridgenorth 263.  
 Bridgewater 255.  
 Bridgewater-Canal 180.  
 Briblington 287.  
 Bridport 254.  
 Briet 145.  
 Brielle 738.  
 Brierly Hill 267.  
 Brigg 278.  
 Brightoupe 289.  
 Brightlingsea 249.  
 Brighton 250.  
 Brignoles 170.  
 Brindisi 478.  
 Bristol 260.  
 Briton Ferry 299.  
 Brive 152.  
 Brigham 257.  
 Brijanski 628.  
 Broadsea 316.  
 Bromsgrove 262.  
 Bromyard 261.  
 Bronnizy 617.  
 Bronie 481.  
 Broseley 263.  
 Brough 295.  
 Broughton in Furness 280.  
 Broughty Ferry 314.  
 Brown Billy 176.  
 Brügge 38.  
 Brüssel 26.  
 Bruton 255.  
 Bryher 259.  
 Buchan Ref 316.  
 Budie 316.  
 Buckinghamshire 269.  
 Bucks 269.  
 Bude Haven 258.  
 Budgeigh 256.  
 Budrio 466.  
 Bug 568.  
 Buggenhout 32.  
 Bujalance 394.  
 Buzareft (Buzareft) 559.  
 Bulgaren 510.  
 Bulwell 277.  
 Bungay 372.  
 Burano 463.  
 Bure 178.  
 Burgas 533.  
 Burghhead 317.  
 Burgos 378.  
 Burnham 249, 273.  
 Burnley 280.  
 Burntisland 313.  
 Burry Port 298.  
 Burslem 266.  
 Burihon upon Stathet 278.  
 Burihon upon Trent 266.  
 Bury St. Edmonds 272.  
 Busen 560.  
 Buskerud 695.  
 Bute (u. -Shire) 309.  
 Buzancais 148.  
 By-Elf 649.  
 C.  
 Cabra 394.  
 Cabrera 396.  
 Caceres 373.  
 Cadaques 382.  
 Cadiz 391.  
 Cadroipo 463.  
 Cadzand 2.  
 Caen 137.  
 Caerleon 261.  
 Caermarthen 298.  
 Caernarvon 296.  
 Caerphilly 299.  
 Caerwis 297.  
 Cagliari 483.  
 Cagworth 275.  
 Cahirciveen 326.  
 Cahors 155.  
 Caithness 319.  
 Calabrien 478.  
 Calaj 382.  
 Calahonda 390.  
 Calahorra 378.  
 Calais 119.  
 Calasparra 388.  
 Calden 32.  
 Caldas de Rombay 383.  
 Caldas de Reis 375.  
 Caldbed 294.  
 Calderbank 306.  
 Caledonischer Canal 181.  
 Calaja 383.  
 Call of Man 334.  
 Callig-Elf 648.  
 Calloo 32.  
 Calmthout 29.  
 Calpe 387.  
 Callagirone 482.  
 Callanissetta 482.  
 Caluire et Cuire 166.  
 Calvados 137.  
 Calverley 288.  
 Camarinas 375.  
 Cambados 375.  
 Camborne 258.  
 Cambrai 121.  
 Cambridge 271.  
 Cambridgeshire 271.  
 Cambusnethan 306.  
 Caminha 414.  
 Campan 159.  
 Campanien 474.  
 Campbelltown 309.  
 Campina 394.  
 Campine 2.  
 Campobasso 473.  
 Campo de Criptana 371.  
 Campo Grande 410.  
 Canale Abigetto 424.  
 Canale Bianco 424.  
 Canale Cabanella 424.  
 Canale di Vores 424.  
 Canale di Piavejo 425.  
 Canale Scorlico 424.  
 Canale Zanelli 466.  
 Cancale 143.  
 Candelaro 423.  
 Candia 544.  
 Canero 455.  
 Canna 310.  
 Cannes 170.  
 Cannicatti 482.  
 Cannobio 455.  
 Cantabrisches Gebirge 341.  
 Cantal 153.

- Canterbury 247.  
 Cantire 309.  
 Cap de la Hoque 45.  
 Capellen 29.  
 Cap Emineh 511.  
 Cap Gris Nez 45.  
 Capitanata 477.  
 Cap Kali Ultra 511.  
 Cap Landsend 259.  
 Cap Linguetta 510.  
 Cap Malia 487.  
 Cap Matapan 487.  
 Capri 475.  
 Cap Rodoni 510.  
 Capryde 31.  
 Cap S. Maria 419.  
 Cap Strofes 510.  
 Capua 476.  
 Carapella 423.  
 Caravaca 388.  
 Carbonaro 419.  
 Carcagente 386.  
 Carcaffonne 160.  
 Carcavellas 410.  
 Cardiff 299.  
 Cardigan 299.  
 Cardigan Bai 174.  
 Cardiganshire 298.  
 Carbona 384.  
 Carboß 310.  
 Carino 375.  
 Carlingford 321.  
 Carlisle 294.  
 Carlom 324.  
 Carlshamn 674.  
 Carlstrona 674.  
 Carlstrona-Län 674.  
 Carlute 306.  
 Carmagnola 453.  
 Carmaug 161.  
 Carmières 38.  
 Carmona 394.  
 Carnustie 314.  
 Carnthoger-Berge 177.  
 Carpentras 168.  
 Carpi 467.  
 Carrantuo 177.  
 Carrara 470.  
 Carrick 327.  
 Carrick on Shannon 329.  
 Carrickfergus 333.  
 Carron 311.  
 Cartagena 389.  
 Cartmel 280.  
 Casale 455.  
 Casalmaggiore 460.  
 Casalnuovo-Paß 422.  
 Caserta 476.  
 Casletts 336.  
 Casones 410.  
 Castanheiro 412.  
 Castau 37.  
 Castellamare del Golfo 483.  
 Castellamare di Stabia 475.  
 Castellana 419.  
 Castellar 381.  
 Castellon 385.  
 Castellon de Ampurias 382.  
 Castello Branco 412.  
 Castello de Vide 414.  
 Castelnauary 160.  
 Castelnovo 469.  
 Castelfarrafín 157.  
 Castelbetrano 483.  
 Castiglione 46.  
 Castibar 329.  
 Castiblaney 330.  
 Castle Cary 255.  
 Castlecomer 324.  
 Castle Donington 275.  
 Castleford 290.  
 Castletown 335.  
 Castres 161.  
 Castrogiovanni 482.  
 Castro Urdiales 377.  
 Catalonien 381.  
 Catania 481.  
 Catanzaro 479.  
 Catrine 307.  
 Caudan 144.  
 Caudebec-les-Elboeuf 135.  
 Cauderan 154.  
 Caudinische Pässe 422.  
 Caban 330.  
 Caba dei Firreni 476.  
 Cavaillon 168.  
 Cecina 523, 469.  
 Cesalu 480.  
 Cehégin 388.  
 Cento 466.  
 Cerboli 470.  
 Cerfontaine 40.  
 Cerriq 507.  
 Cerigotto 507.  
 Cernagora 545.  
 Cesena 466.  
 Cetta 162.  
 Cettinge 546.  
 Cebennen 46.  
 Cegimbra 399, 411.  
 Chablis 131.  
 Chacim 414.  
 Chacona 498.  
 Chalfidite 511.  
 Chalfis 501.  
 Chalonnnes-sur-Loire 141.  
 Châlons-sur-Marne 123.  
 Châlons-sur-Sadne 130.  
 Chambery 171.  
 Chapel Allerton 288.  
 Chapel en le Frith 277.  
 Chapelle-lez-Perlamont 38.  
 Chard 255.  
 Charente 150, 48.  
 Charente Inférieure 150.  
 Charenton 114.  
 Charenton-le-Pont 114.  
 Charlow 633, 634.  
 Charlbury 269.  
 Charleroi 88.  
 Charleston 313.  
 Charlestown 258.  
 Charleville 123, 325.  
 Charmouth 254.  
 Chartres 133.  
 Chatam 246.  
 Châteaubriand 141.  
 Châteaudun 133.  
 Château-Gontier 139.  
 Châteaurenard 169.  
 Châteauroux 148.  
 Château Thierry 117.  
 Châtelaineau 38.  
 Châtelleraut 147.  
 Châtenay 141.  
 Châtillon-sur-Seine 131.  
 Chand Fontaine 42.  
 Chaumont 124.  
 Chamny 117.  
 Chazelles-sur-Lyon 165.  
 Cheable 266.  
 Cheable Bulkeley 265.  
 Cheable Moseley 265.  
 Chelidonia 487.  
 Chelmer 178.  
 Chelmsford 249.  
 Cheltenham 260.  
 Chesflow 261.  
 Cher 43, 132, 148.  
 Cheratte 42.  
 Cherbourg 139.  
 Cherbourne 254.  
 Cherfon 636.  
 Chertsey 245.  
 Chessham 170.  
 Cheshire 263.  
 Chester 264.  
 Chester le Street 291.  
 Chesterfield 276.  
 Chevot-Hügel 176.  
 Chiana 423.  
 Chiari 461.  
 Chiabari 457.  
 Chiavenna 460.  
 Chichester 250.  
 Chieri 453.  
 Chiers 49.  
 Chieti 473.  
 Chièvres 37.  
 Chiltern-Hügel 176.  
 Chimay 39.  
 Chinchilla 388.  
 Chinnor 269.  
 Chioggia 463.  
 Chippensham 253.  
 Chipping Norton 269.  
 Chipping Sodbury 261.  
 Chiswick 248.  
 Chivasso 453.  
 Chokier 42.  
 Cholet 141.  
 Cholzei 620.  
 Chonée 42.  
 Chora 505.  
 Chorley 283.  
 Chosy-le-Roi 114.  
 Chotin 638.  
 Christchurch 251.  
 Christian 697.  
 Christiania 696.  
 Christiania-Fjord 681.  
 Christiansand 693.  
 Christiansfj 712.  
 Christiansfad 674.  
 Christiansfund 700.  
 Christiansfads-Län 674.  
 Christinesham 673.  
 Christiansstad 643.  
 Church Stretton 263.  
 Cize 388.  
 Ciney 40.  
 Cingoli 471.  
 Cintra 411.  
 Cirencester 260.  
 Cirie 454.  
 Cittadella 465.  
 Citta Vecchia 486.  
 Cindabela 396.  
 Cindab Real 371.  
 Civitavecchia 474.  
 Cladmanna (und -shire) 311.

- Clara-Glf 649.  
 Clara-Insel 175.  
 Clare 272, 327.  
 Clay Croft 276.  
 Clefheaton 289.  
 Clew-Bai 175.  
 Clewton 255.  
 Clew next the Sea 278.  
 Cleobury Mortimer 263.  
 Clerken 36.  
 Clermont 43, 152, 116.  
 Clermont l'Hérault 162.  
 Clifly 114.  
 Clifden 328.  
 Clitherol 280.  
 Clogan 217.  
 Clonakilly 325.  
 Clones 330.  
 Clonmel 327.  
 Clun Forest 262.  
 Cluny 130.  
 Clyde 179.  
 Clyde-Canal 181.  
 Clydesdale 305.  
 Clyth 319.  
 Coalbrookdale 263.  
 Coal Island 834.  
 Coalport 263.  
 Coatbridge 306.  
 Cocentayna 387.  
 Codermouth 294.  
 Codogno 459.  
 Coggeshall 249.  
 Cognac 151.  
 Cogoletto 457.  
 Combmartin 257.  
 Combra 411.  
 Colares 411.  
 Colchester 249.  
 Col da Maddalena 420.  
 Col de Ferret 420.  
 Col de Seigne 420.  
 Col di Tenda 420.  
 Coleraine 333.  
 Colinsburgh 312.  
 Coll 310.  
 Collumpton 256.  
 Colne 178, 280.  
 Colney-Hatch 248.  
 Cologna 464.  
 Colonsay 310.  
 Colyton 256.  
 Comachio 466.  
 Combez 331.  
 Comblain au Pont 43.  
 Combourg 143.  
 Comeragh-Bai 177.  
 Comer-See 460.  
 Comines 36, 121.  
 Comino 435.  
 Comiso 472.  
 Commenry 149.  
 Commercy 125.  
 Como 460.  
 Compiègne 117.  
 Condé 122.  
 Condé-sur-Noireau 138.  
 Condom 157.  
 Condrez 2.  
 Conegliano 464.  
 Conejera 396.  
 Congleton 265.  
 Conil 392.  
 Connamara 328.  
 Connaught 327.  
 Conselve 465.  
 Constantinopel 529.  
 Conlich 29.  
 Conway 296.  
 Coatham 252.  
 Cookstown 334.  
 Coolecamp 35.  
 Cootehill 330.  
 Copparo 466.  
 Corbeil 115.  
 Corbiè 118.  
 Corcubion 375.  
 Cordoba 393.  
 Cort 324.  
 Corleone 480.  
 Cornwall 174, 257.  
 Corregio 467.  
 Corrèze 151.  
 Corfisa 171.  
 Cortie 172.  
 Cortemarc 34.  
 Cortenova 460.  
 Coruna 375.  
 Cosenza 478.  
 Cosne 149.  
 Côte d'Or 47, 130.  
 Cottentin 45.  
 Côtes du Nord 144.  
 Cotrone 479.  
 Cotswold-Hügel 176.  
 Cottische Alpen 46.  
 Coudeleacre 34.  
 Couillet 38.  
 Coul des Sarts 40.  
 Coulommiers 116.  
 Coupar 313.  
 Courbevoie 114.  
 Courcelles 38.  
 Courmayeur 454.  
 Cours 166.  
 Court St. Etienne 28.  
 Coutance 139.  
 Couvin 40.  
 Coventry 267.  
 Covilhao 412.  
 Crail 312.  
 Cramond 302.  
 Cranborne 254.  
 Cranbrook 248.  
 Craon 140.  
 Crediton 256.  
 Crefelbeck 3.  
 Crema 460.  
 Cremona 460.  
 Cresby 235.  
 Crest 167.  
 Creuse 149.  
 Crevilente 387.  
 Crewe 265.  
 Crewkerne 255.  
 Cretton 304.  
 Crick 276.  
 Crick 274.  
 Crickhowell 298.  
 Crieff 313.  
 Crna-Riefa 550.  
 Cromarty (u. -Shire) 318.  
 Cromarty Shire 174.  
 Cromer 273.  
 Cromford 276.  
 Croton 479.  
 Cromle 278.  
 Crom's Nest 305.  
 Cropton 245.  
 Crozon 145.  
 Cruybede 32.  
 Cruyshautem 31.  
 Cuba 397.  
 Cuenca 371.  
 Guerne 35.  
 Guesmes 37.  
 Cuevas de Vera 390.  
 Culenborg 735.  
 Cullen 316, 646.  
 Cumberland 174, 293.  
 Cumnod 307.  
 Cuneo 454.  
 Cupar 312.  
 Cuffet 149.  
 Cycladen 502.  
 D.  
 Dänemark 701.  
 Dagö 641.  
 Dailly 307.  
 Daimiel 371.  
 Dalarn 673.  
 Dalarn 672.  
 Dalbofee 649.  
 Dal-Glf 648.  
 Dalgety 313.  
 Dalham 42.  
 Dalkey 321.  
 Dalmellington 307.  
 Dairy 308.  
 Dalshands-Kanal 650.  
 Dampremy 38.  
 Damster-Diep 720.  
 Dannerora 672.  
 Danneskjold - Canal 703.  
 Dardanellen 511.  
 Dalkeith 302.  
 Darlaston 267.  
 Darlington 291.  
 Darnétal 135.  
 Dartford 246.  
 Dartmoor Forest 176.  
 Dartmouth 157.  
 Darent 178.  
 Darwin 230.  
 Dayentry 274.  
 Dawley Magna 263.  
 Damliff 257.  
 Dag 158.  
 Deal 247.  
 Dearham 294.  
 Decageville 156.  
 Deceagh 532.  
 Dedemsvaart 719.  
 Del 173, 179.  
 Delfshaven 737.  
 Delft 736.  
 Delfzijl 745.  
 Delos 503.  
 Delwino 537.  
 Demer 3.  
 Demirkapi 533.  
 Denain 123.  
 Denbigh 296.  
 Denbighshire 296.  
 Denderhautem 33.  
 Denderleeuw 33.  
 Dendermonde 32.  
 Denderwindete 33.  
 Dendre 3.  
 Denia 387.  
 Denny 311.  
 Dent 290.  
 Denterghem 35.  
 Depiford 246.  
 Derby 276.  
 Derbyshire 276.

- Dertwent 178.  
 Desenzano 461.  
 Desna 568.  
 Despoto-Dagh 512.  
 Dettelbergen 30.  
 Deuerne 29.  
 Deva 379.  
 Deventer 744.  
 Devizes 252.  
 Devonport 257.  
 Devonshire 256.  
 Dewinton 253.  
 Dewsbury 288.  
 Deynze 31.  
 Dhenusso 504.  
 Dickirch 748.  
 Diepenbed 44.  
 Dieppe 135.  
 Dieß 28.  
 Digne 169.  
 Dijon 181.  
 Dimofika 582.  
 Dinan 144.  
 Dinant 40.  
 Dinariſche Alpen 512.  
 Dingle 326.  
 Dingwall 318.  
 Dijon 43.  
 Diß 273.  
 Digmude 36.  
 Dmitrov 617.  
 Dnieper 568.  
 Dnieſtr 568.  
 Doeburg 735.  
 Dötinghem 735.  
 Dofos 499.  
 Dole 129.  
 Dolgelly 297.  
 Dolhaſta 568.  
 Dollar 311.  
 Dolo 463.  
 Dolonia 537.  
 Dolphin Town 259.  
 Domesnäs 642.  
 Domodoffola 455.  
 Don 568.  
 Don (England) 178.  
 Donaghadee 331.  
 Donau 513.  
 Don Benito 373.  
 Doncaſter 239.  
 Donegal 234.  
 Donez 568.  
 Doornyk 39.  
 Dora Baltea 423.  
 Dora Riparia 423.  
 Dorcheſter 254.  
 Dordogne 49, 154.  
 Dordrecht 737.  
 Dorling 245.  
 Dornoch 318.  
 Dorpat 641.  
 Dorſet (Dorſetſhire)  
 Dottignies 35.  
 Douai 122.  
 Douarnenez 145.  
 Doubs 49, 127.  
 Douglas 335.  
 Doullens 118.  
 Douro 399.  
 Douz 37.  
 Dover 247.  
 Dobre-Fjeld 682.  
 Dowlais 299.  
 Down 331.  
 Downham Market 273.  
 Downs 176.  
 Downpatrid 331.  
 Dragomeſtre 498.  
 Dragonera 396.  
 Draguignan 170.  
 Drammen 682, 697.  
 Drams-Elf 682.  
 Drenthe 745.  
 Dreu 133.  
 Drighlington 288.  
 Drina 515.  
 Drino 515.  
 Dröbak 697.  
 Drogheda 321.  
 Droitwich 262.  
 Droma 534.  
 Drôme 167.  
 Drumore 332.  
 Dronſted 277.  
 Drontheim 700.  
 Dſchakowa 536.  
 Dſcheſairi 543.  
 Dſcholorut 515.  
 Dublin 320.  
 Dubniça 541.  
 Dubowka 633.  
 Dudley 262.  
 Däffel 30.  
 Däna 569.  
 Dänaburg 639.  
 Duenas 377.  
 Dünkirchen 122.  
 Düratiſch 536.  
 Duero 342.  
 Dulcigno 536.  
 Dumbarton (u. -Shire)  
 310.  
 Dumfries (u. -Shire)  
 304.  
 Dunbar 303.  
 Dundalk 321.  
 Dundee 314.  
 Dunfermline 313.  
 Dungannon 334.  
 Dunganban 326.  
 Duntinfield 265.  
 Dun le Roi 143.  
 Dunmanway 325.  
 Dunmore 326.  
 Dunſtable 274.  
 Duntocher 310.  
 Dunwich 272.  
 Durance 49.  
 Durazzo 536.  
 Durham (Stadt) 291.  
 Durham (Graffſchaft)  
 290.  
 Dursley 260.  
 Dwina 569.  
 Dymchurch 247.  
 Dyſart 312.  
 E.  
 Eafingwold 286.  
 Eaſt Bourne 250.  
 Eaſt Dereham 273.  
 Eaſt Harling 273.  
 Eaſt Haven 314.  
 Eaſt Labington 253.  
 Eaſt Lothian 302.  
 Eaſt-Love 253.  
 Eaſt Reſford 278.  
 Ebro 343.  
 Ecauffinnes d'Engbien  
 37.  
 Eccles 282.  
 Eccleſfield 289.  
 Eccleſhall 266.  
 Eäternach 748.  
 Ecija 394.  
 Edington 276.  
 Eda 319.  
 Edam 741.  
 Eddyſtone 174.  
 Eden 179.  
 Edgbaſton 268.  
 Edinburgh 301.  
 Edinburghſhire 301.  
 Edirné 531.  
 Edmonton 248.  
 Eſſoo 31.  
 Egglesham 308.  
 Egrijo 501.  
 Egrijo-Dagh 512.  
 Eibar 380.  
 Eidsvold 697.  
 Eigg 318.  
 Eindhoven 733.  
 Eiſerne Räfte 702.  
 Eiß 636.  
 Elba 470.  
 Elbas 415.  
 Elbaſtan 536.  
 Elbeuf 135.  
 Elburg 735.  
 Elche 387.  
 Elba 387.  
 Eleuſis 498.  
 Elfsborgs-Län 676.  
 Elfsnabben 672.  
 Elgin 317.  
 Elginſhire 316.  
 Elfsnabben 672.  
 Elis 499.  
 Eliland 289.  
 Elſmere 263.  
 Elſmere Port 264.  
 Elouges 37.  
 Ely 271.  
 Emilia 465.  
 Empoli 468.  
 Encartaciones 379.  
 Enfield 248.  
 Engbien 37.  
 England 235.  
 Enſeren 29.  
 Enthuizen 740.  
 Entſping 672.  
 Ennis 327.  
 Enniscothy 323.  
 Enniſkillen 330.  
 Enſche 744.  
 Enſham 269.  
 Enſibal 48.  
 Entre Douro e Minho  
 412.  
 Eprenay 123.  
 Epinal 126.  
 Epsom 245.  
 Epworth 278.  
 Eregli 531.  
 Erembodeghem 33.  
 Erſprins 740.  
 Ericeira 411.  
 Erigal 177.  
 Erill-Caſtell 382.  
 Erith 246.  
 Erne 336.  
 Ermeton 40.  
 Erne 180.  
 Erne-Seen 180.  
 Ernée 140.  
 Erneghem 34.  
 Erroë 313.  
 Ertvelde 31.  
 Ervadoce 412.  
 Eſch 748.  
 Eſche-St. Biévin 33.  
 Eſtucha 381.



- Eski Dschumna 543.  
 Eskifstuna 672.  
 Eski Saghra 533.  
 Esparraguera 384.  
 Espérance 42.  
 Espichel 399.  
 Espiel 393.  
 Eskromtanal 703.  
 Eskåen 29.  
 Effez 248.  
 Eite 464.  
 Etepona 391.  
 Esthland 641.  
 Extremadura (Span.) 372.  
 Extremadura (Port) 409.  
 Estampes 115.  
 Etangs 45.  
 Etichove 33.  
 Eton 270.  
 Etruria 266.  
 Etish 424.  
 Etterbeef 27.  
 Eu 136.  
 Eubda 501.  
 Eupatoria 636.  
 Eure 48.  
 Eure u. Loire 133.  
 Everghem 31.  
 Evesham 262.  
 Evora 414.  
 Evreux 134.  
 Evron 139.  
 Exaerde 33.  
 Exeter 256.  
 Exmouth 256.  
 Extremer 414.  
 Eye 272.  
 Eyemouth 303.  
 Eyne 33.  
 Epton Woods 286.
- F.**
- Fabriano 471.  
 Faenza 466.  
 Fairfield 282.  
 Fairhead 175.  
 Falaise 137.  
 Falkirk 311.  
 Falmouth 258.  
 Falslet 385.  
 Faltter 711.  
 Faltterbo 647.  
 Falun 673.  
 Famenne 2.  
 Fano 472.  
 Fano 713.
- Farcennes 38.  
 Fareham 251.  
 Farena 385.  
 Farnham 245.  
 Farnworth 283.  
 Faro 415. 481.  
 Farber 713.  
 Farrington 253.  
 Favara 482.  
 Fabersham 247.  
 Fécamp 136.  
 Feddenham 262.  
 Feltre 464.  
 Feluy 39.  
 Fene 165.  
 Fenny Stratford 270.  
 Feodosia 636.  
 Fergus 179.  
 Fermanagh 330.  
 Ferno 471.  
 Fermoy 325.  
 Ferrara 466.  
 Ferrol 375.  
 Ferryport 312.  
 Festiniog 297.  
 Fiesole 468.  
 Fifehire 312.  
 Figeac 156.  
 Figueira de Foz 412.  
 Figueras 382.  
 Filibé 532.  
 Filicudi 481.  
 Fimalborgo 458.  
 Finalemarina 458.  
 Finale Pia 458.  
 Findehorn 317.  
 Finistère 144.  
 Finnmarken 701.  
 Finnland 642.  
 Fintona 384.  
 Fiorenzuola 467.
- Firth of Clyde 174.  
 Firth of Forth 174.  
 Firth of Tay 174.  
 Fitzfield 252.  
 Fiumefreddo 479.  
 Fivizzano 470.  
 Fjords 681.  
 Flamboroughhead 173.  
 Flamierge 41.  
 Flandern 2.  
 Fleetwood on Wyre 280.  
 Flekkefjord 699.  
 Flémalle Grande 42.  
 Fléron 42.  
 Fleums 39.  
 Fleint 297.  
 Flintshire 297.  
 Flirk 137.
- Flobecq 39.  
 Floresse 40.  
 Florennes 40.  
 Florenz 467.  
 För 713.  
 Foggia 477.  
 Foig 160.  
 Fokhani 562.  
 Foldsnesfjord 680.  
 Folehill 267.  
 Foligno 472.  
 Folfestone 247.  
 Folticzeni 562.  
 Foltaine l'Évêque 38.  
 Fontenay le Comte 146.  
 Fontainebleau 116.  
 Forchies la Marche 38.  
 Forthingbridge 252.  
 Forest 27.  
 Foret 42.  
 Forfar (u. -shire) 314.  
 Forli 466.  
 Formby 285.  
 Formentera 396.  
 Forridon 318.  
 Forth 178.  
 Fort Augustus 317.  
 Fort George 317.  
 Fort William 317.  
 Fortore 423.  
 Fossano 454.  
 Fossa Polese 424.  
 Fossombrone 472.  
 Fostha 541.  
 Fougères 142.  
 Fougères 129.  
 Fourchambault 149.  
 Fourmies 121.  
 Fournon 164.  
 Fowey 258.  
 Foyle 180.  
 Foynes 326.  
 Fraga 381.  
 Frameries 37.  
 Francabilla Fontana  
 Francer 743.  
 Frankreich 44.  
 Frascati 474.  
 Fraserburgh 316.  
 Freiburg 628.  
 Fredericia 718.  
 Frederikshald 697.  
 Frederikshaldskanal  
 683.  
 Frederikshavn 712.  
 Frederikshad 697.  
 Frederiksbærts - Canal  
 703.
- Freigo d'Espadacinta  
 414.  
 Fresnes 123.  
 Friesland 743.  
 Friedheim 314.  
 Frodoham 264.  
 Frome 255.  
 Frostnone 474.  
 Finen 711.  
 Fuente de Cantos 372.  
 Furio-Paß 421.  
 Furnes 280.
- G.**
- Gabrowo 512.  
 Gaeta 476.  
 Gaillac 161.  
 Gainsborough 278.  
 Gairloch 313.  
 Galashiels 303.  
 Galaz 561.  
 Galaxidi 498.  
 Galicien 374.  
 Galicijhes Bergland  
 341.  
 Galitsch 619.  
 Gallarate 459.  
 Gallipoli 478. 532.  
 Galfon 308.  
 Galtymore-Berge 177.  
 Galway 323.  
 Galway-Bai 175.  
 Gannat 149.  
 Ganos 532.  
 Gap 167.  
 Gard 163.  
 Gargano 419.  
 Gargnano 461.  
 Garigliano 423.  
 Garlieston 305.  
 Garonne 49.  
 Garston 285.  
 Garth 296.  
 Gartsherrie 306.  
 Gastuni 500.  
 Gatehouse of Fleet 304.  
 Gateshead 292.  
 Gavern 31.  
 Gawron 502.  
 Gesele 677.  
 Geseleborgs-Län 677.  
 Geldern 734.  
 Gellibara 678.  
 Gembloux 40.  
 Gemona 463.  
 Genappe 28.  
 Gent 30.  
 Gentilly 114.

- Genua 456.  
 Georgionisi 503.  
 Gerace 479.  
 Gerardmer 127.  
 Gerona 382.  
 Géronville 40.  
 Gers 157.  
 Gertruidenberg 734.  
 Gebaudan-Berge 47.  
 Gheel 30.  
 Gheluwe 36.  
 Ghiffelles 34.  
 Ghoy 39.  
 Giarre 482.  
 Gibraltar 392.  
 Gien 132.  
 Giffert 302.  
 Gijon 376.  
 Gilsford 332.  
 Gilly 38.  
 Gilmerton 302.  
 Gipping 178.  
 Girgenti 482.  
 Gironde 49, 153.  
 Girvan 307.  
 Gits 86.  
 Giulianova 472.  
 Giura 502.  
 Giuregulon 502.  
 Gurgevo 560.  
 Gibet 123.  
 Givors 166.  
 Gjøvig 697.  
 Glamorganshire 299.  
 Glasgow 306.  
 Glenarn 333.  
 Glencuce 305.  
 Glenmore-Fhal 176.  
 Glézin 144.  
 Glin 326.  
 Glommen 682.  
 Glons 42.  
 Glouglough 330.  
 Glossop 287.  
 Gloucester 259.  
 Gloucestershire 259.  
 Glouchow 634.  
 Godalming 245.  
 Godstone 245.  
 Goez 742.  
 Götta-Rite 673.  
 Götteborg 676.  
 Göttha-Canal 649.  
 Göttha-Elf 649.  
 Gollegao 411.  
 Gollefies 38.  
 Gollowiza-See 511.  
 Golspie 319.  
 Gomersall 288.  
 Gonesse 115.  
 Gongaga 461.  
 Goole 290.  
 Gorinchem 738.  
 Gortum 798.  
 Gorodisjtsche 631.  
 Gorton 282.  
 Gosport 251.  
 Gotthenburg 676.  
 Gotthard 421.  
 Gotthlands-Län 676.  
 Gouda 737.  
 Gourdon 156, 315.  
 Gouy le Piéton 39.  
 Govan 307.  
 Gozzo 485, 544.  
 Grâce-Verleur 42.  
 Gracia 383.  
 Grajische Alpen 46.  
 Grammont 33.  
 Grampian-Berge 177.  
 Granada 390.  
 Grand-Canal 181.  
 Grandlieu 50.  
 Grand-Trunt-Canal 180.  
 Grandville 138.  
 Grangemouth 311.  
 Grandollers 383.  
 Grantham 279.  
 Granton 302.  
 Grao 385.  
 Grasse 170.  
 Graudet 161.  
 Gravelines 122.  
 s'Gravenhage 736.  
 Gravelend 246.  
 Gray 128.  
 Grajalema 392.  
 Greasley 277.  
 Great Driffield 287.  
 Great Grimshby 278.  
 Great Iford 249.  
 Great Malvern 262.  
 Great Marlow 270.  
 Great Yarmouth 273.  
 Greenof 308.  
 Greenwich 246.  
 Grenoble 166.  
 Grevelingen Kramet 718.  
 Grevenmacher 748.  
 Grez-Doiceau 28.  
 Grißfi 627.  
 Griechenland 486.  
 Griesspaß 420.  
 Grimstad 698.  
 Grißlehamn 672.  
 Grivegnée 41.  
 Grodno 639.  
 Grönlo 735.  
 Groningen (Provins) 744.  
 Groningen (Stadt) 745.  
 Großbritannien 172.  
 Groß-Cumbrae 309.  
 Großer Belt 702.  
 Groffeto 469.  
 Guadalajara 371.  
 Guadalquivir 342.  
 Guadarrama - Gebirge 341.  
 Guadiana 342.  
 Guadix 390.  
 Guarda 412.  
 Guardamar 387.  
 Guardbridge 312.  
 Guastalla 467.  
 Guben-La 703.  
 Submunland-Canäle 703.  
 Guéméné-Penfac 142.  
 Guerande 142.  
 Guéret 150.  
 Guernsey 335.  
 Guimaraes 413.  
 Guincamp 144.  
 Guipavas 145.  
 Guipuzcoa 379.  
 Gulbrandsdal 682.  
 Gurgusjovak 550.  
 G.  
 Haag 736.  
 Haarlem 741.  
 Haddington (u. -Shire) 302.  
 Hadleigh 271.  
 Haecht 28.  
 Haelfert 33.  
 Haenebeet 3.  
 Haesboud 32.  
 Hageland 2.  
 Haigh 282.  
 Hainaut 36.  
 Haine St. Paul 37.  
 Haine St. Pierre 38.  
 Hal 27.  
 Halaucesti 563.  
 Hales Owen 262.  
 Halesworth 272.  
 Halifax 288.  
 Haliartos 498.  
 Hallands-Län 676.  
 Halluin 121.  
 Halmstadt 676.  
 Halstead 249.  
 Hamar 697.  
 Hamilton 305.  
 Hamme 33.  
 Hammerfest 701.  
 Hampshire 251.  
 Hampton 248.  
 Handsworth 267.  
 Handjaeme 34.  
 Hanley 266.  
 Hansbete 31.  
 Hants 251.  
 Hanwell 248.  
 Haparanda 678.  
 Harbanger-Fjeld 682.  
 Harbanger-Fjord 681.  
 Hardevot 735.  
 Harefield 248.  
 Haringvliet 718.  
 Harlebeke 35.  
 Harlingen 743.  
 Harlow 249.  
 Haro 378.  
 Harris 318.  
 Harold 273.  
 Harrowgate 290.  
 Harrow on the Hill 248.  
 Hartland Quay 257.  
 Hartlepool 291.  
 Hartley 293.  
 Harwich 249.  
 Haslingden 230.  
 Hasparren 158.  
 Hasselt 43.  
 Haslerland 743.  
 Hastings 250.  
 Haut-Rhin 127.  
 Haute-Garonne 159.  
 Haute-Loire 164.  
 Haute-Marne 124.  
 Haute-Pyrénées 158.  
 Haute-Saône 128.  
 Haute-Savoie 171.  
 Haute-Bienne 151.  
 Hautem-St. Lévin 33.  
 Hautes-Alpes 167.  
 Haberfordwest 300.  
 Haberhill 272.  
 Habes 237.  
 Håbre 136.  
 Hawik 304.  
 Haworth 290.  
 Hayfield 277.  
 Hayle 258.  
 Hazebrouk 122.  
 Headingley 288.  
 Heage 276.  
 Hece-Despit 563.  
 Hedmondwide 288.

- Hedemarten 697.  
 Heerenveen 743.  
 Heffert 35.  
 Helder 740.  
 Helensburgh 310.  
 Helgoland 336.  
 Hellespont 511.  
 Hellesvoetsluis 738.  
 Hellen 388.  
 Helmond 733.  
 Helmsdale 245.  
 Helmsingborg 674.  
 Helmsingfors 642.  
 Helmsingör 711.  
 Hemel Hampstead 270.  
 Hemigem 29.  
 Hemsdale 319.  
 Hendon 248.  
 Hennebout 144.  
 Hennegau 36.  
 Heptonstall 289.  
 Hérauli 161.  
 Herajies 371.  
 Hereford 261.  
 Hérent 27.  
 Herenthals 30.  
 Herenthout 30.  
 Hérim-Viétard 119.  
 Herme 336.  
 Hermione 499.  
 Hermopolis 503.  
 Herne Bay 247.  
 Hernö 677.  
 Hernefhand 677.  
 Héron 43.  
 Hersforth 288.  
 Herthal 41.  
 Hertford 270.  
 Hertfordshire 270.  
 Hertogenbosch 733.  
 Herts 270.  
 Herve 43.  
 Herzele 33.  
 Herzogenbosch 733.  
 Hessaye 2.  
 Heston le Hole 391.  
 Heule 35.  
 Heusden 31.  
 Heusies 37.  
 Heverlé 27.  
 Hemorth 292.  
 Hergham 298.  
 Heyst 34.  
 Heyst op den Berg 30.  
 Heystenburg 253.  
 Heywood 281.  
 Hiendelaencina 371.  
 High Wycombe 270.  
 Hilberfum 740.  
 Hindley 283.  
 Hindu 681.  
 Hingene 29.  
 Hinxley 275.  
 Hitchin 270.  
 Hitteren 681.  
 Hjelmar 648.  
 Hjelmar-Canal 649.  
 Hjörning 712.  
 Hobimont 43.  
 Hoefelt 44.  
 Hoelplaert 27.  
 Holfham 273.  
 Hollandsdiep 718.  
 Holmestrand 698.  
 Holmfirth 289.  
 Hologne 42.  
 Holyhead 295.  
 Holywell 297.  
 Holywood 331.  
 Hondeng-Nimeres 37.  
 Honfleur 138.  
 Honiton 256.  
 Honley 289.  
 Hoogezaand 745.  
 Hooghebe 36.  
 Hoogstraeten 30.  
 Hoorn 740.  
 Horion Hojement 42.  
 Horncastle 279.  
 Hornu 37.  
 Horsens 713.  
 Horsensfjord 702.  
 Horesham 250.  
 Horta 383.  
 Horwich 282.  
 Hospital 326.  
 Hospitalet 384.  
 Hougaerde 28.  
 Houghton 291.  
 Hounslow 248.  
 Housley Hill 282.  
 Howden 288.  
 Howden Pans 292.  
 Howth 321.  
 Hoy 319.  
 Huddersfield 289.  
 Hudibswall 677.  
 Huelsa 395.  
 Huesca 380.  
 Hughtown 259.  
 Hull 287.  
 Hulst 742.  
 Hulste 35.  
 Humber 178.  
 Hungersford 252.  
 Hunje 745.  
 Hunsen 719.  
 Huntingdon 274.  
 Huntingdonshire 274.  
 Hunts 274.  
 Hush 561.  
 Husquara 675.  
 Huy 43.  
 Huyffe 31.  
 Hyde 265.  
 Hydra 499.  
 Hyères 170.  
 Hyllton 291.  
 Hythe 247.  
 J.  
 Jberisches Geb. 341.  
 Jbftod 272.  
 Jbfteghem 34.  
 Jcolmkill 310.  
 Jble 288.  
 Jdubeda-Geb. 341.  
 Jglefias 484.  
 Jgualada 384.  
 Jfracombe 257.  
 Jhavo 412.  
 Jlfleton 276.  
 Jlle & Vilaine 142.  
 Jlminster 255.  
 Jmbros 543.  
 Jmola 466.  
 Jnca 396.  
 Jnce 282.  
 Jnámarnoch 309.  
 Jndals-Elf 648.  
 Jndre 147.  
 Jndre & Loire 147.  
 Jngelmünfter 35.  
 Jntra 455.  
 Jntrobbio 460.  
 Jnverary 309.  
 Jnverbervie 315.  
 Jnverest 302.  
 Jnvergordon 318.  
 Jnverteithing 313.  
 Jnvernef (u. -Shire) 317.  
 Jnverury 316.  
 Jpæl 536.  
 Jpſwich 271.  
 Jraklia 504.  
 Jrbrit 630.  
 Jrland 320.  
 Jronbridge 263.  
 Jrun 379.  
 Jrbine 308.  
 Jrmwell 179.  
 Jſakſki 542.  
 Jſchia 476.  
 Jſleggem 35.  
 Jſere 49, 166.  
 Jſjum 634.  
 Jſter, 513, 515.  
 Jſla (Jſlag) 309.  
 Jſla de Leon 392.  
 Jſland 714.  
 Jſſoire 152.  
 Jſſoudin 148.  
 Jſſy 114.  
 Jſſib 537.  
 Jſtrandſka 512.  
 Jſtalien 417.  
 Jſhala 506.  
 Jſtre 28.  
 Jver 270.  
 Jvinghoe 270.  
 Jvija 396.  
 Jvrea 454.  
 Jwanoma 619.  
 Jvelles 26.  
 Jaca 381.  
 Jaen 393.  
 Jagobina 550.  
 Jajga 540.  
 Jalhay 43.  
 Jalomitza 552.  
 Jambes 39.  
 Jamboli 533.  
 Jamiolo 40.  
 Janina 536.  
 Jantra 542.  
 Jarksberg 698.  
 Jarnac 151.  
 Jaroslavl 618.  
 Jaffy 561.  
 Jauja 615.  
 Javea 387.  
 Jeantown 318.  
 Jedburgh 303.  
 Jefremo 626.  
 Jefaterinenburg 630.  
 Jefaterinoſlaw 635.  
 Jelabuga 631.  
 Jeleſy 628.  
 Jeliffariemo 625.  
 Jemappes 37.  
 Jemelle 40.  
 Jemeppe 42.  
 Jemilands-Van 677.  
 Jenibazar 540.  
 Jemifche-See 515.  
 Jerez de la Frontera 392.  
 Jerſey 335.  
 Jerſi 471.  
 Jeſmond 292.  
 Jethon 336.  
 Jette 27.

- Jezero-See 515.  
 Jodoigne 28.  
 Jönköping 675.  
 Jönköpings-Län 675.  
 Johnshaven 315.  
 Johnstone 308.  
 Joigny 131.  
 Jona 310.  
 Jonische Inseln 505.  
 Jonitshenst 636.  
 Jouré 743.  
 Jütland 712.  
 Jugorische Straße 564.  
 Jumet 33.  
 Jumilla 338.  
 Jupille 41.  
 Jura 47, 129.
- R.**
- Rabrera 501.  
 Ragilnit 515.  
 Ralevrita 500.  
 Ralama 515.  
 Ralamata 500.  
 Ralarafsch 560.  
 Ralatsch 633.  
 Ralisch 643.  
 Raljasin 618.  
 Rallundborg 711.  
 Ralmar 675.  
 Ralmar-Sund 647.  
 Raluga 626.  
 Ramenez-Pobolst 638.  
 Ramengrad 540.  
 Rampen 744.  
 Ramtschit 515.  
 Ranalinsejn 335.  
 Ranea 544.  
 Ranin 564.  
 Rapjaki 507.  
 Raradagh 512, 545.  
 Rarakal 561.  
 Raraju 515.  
 Rarassu 534.  
 Rarassubasar 636.  
 Rarotowa 537.  
 Raratshew 628.  
 Rarische Pforte 564.  
 Raridana 500.  
 Rarlas-See 515.  
 Rarlsgraben 649.  
 Rarlsftad 673.  
 Rarnabad 533.  
 Raro 504.  
 Rarvitsberg 678.  
 Rarjan 631.  
 Rarshin 617.  
 Rarsch 643.
- Raffandro 511.  
 Raffinow 626.  
 Raffoira 535.  
 Rafforia-See 515.  
 Raffro 543, 544.  
 Raffron (Milo) 504.  
 Ratapola 505.  
 Katharinen-Canal 572.  
 Rattegat 646, 702.  
 Ratunki 625.  
 Ratwyl 736.  
 Rattwyl-Canal 719.  
 Ravalla 534.  
 Ravaronisi 503.  
 Ravarna 543.  
 Rea 502.  
 Ready 331.  
 Rebrille 514.  
 Reje 636.  
 Reiglay 290.  
 Reith 316.  
 Reifo 303.  
 Rendal 295.  
 Renilworth 267.  
 Renmare 326.  
 Rent 245.  
 Rephalonia 506.  
 Rephissus 488.  
 Rerry 177, 325.  
 Rersley 282.  
 Rerssch-Zenitale 636.  
 Resjanst 512, 533.  
 Reswid 294.  
 Rettering 274.  
 Rew 245.  
 Rezem 36.  
 Reyssham 255.  
 Ribderminster 262.  
 Rielbrucht 32.  
 Rielgorod 627.  
 Riejew 634.  
 Riebeggan 322.  
 Ribbirnie 308.  
 Ribbare 323.  
 Rilia-Donau 513.  
 Rilfee 327.  
 Rilkenny 324.  
 Rillaloe 327.  
 Rillarneij 325.  
 Rillery-Hafen 328.  
 Rimarnock 307.  
 Rilrea 333.  
 Rilkenny 312.  
 Rilrush 327.  
 Rilsiyth 311.  
 Rilwinnig 308.  
 Rimi 501.  
 Rimoli 504.  
 Rimpina 560.
- Rimpolung 560.  
 Rincardinehire 314.  
 Rinda-Kanal 650.  
 Rineschma 619.  
 Ringborn 312.  
 Ringsbridge 257.  
 Kings County 322.  
 Kings Lynn 273.  
 Kings Norton 262.  
 Kingston 245.  
 Kingston upon Hull 287.  
 Ringtown (Irland) 321.  
 Rington 262.  
 Rintardine 313.  
 Rintrosch 312.  
 Rintroschhire 311.  
 Rinjale 325.  
 Rintore 316.  
 Rippen 311.  
 Rirkalby 312.  
 Rirkby Moorside 287.  
 Rirkby Stephen 295.  
 Rirkcudbright 304.  
 Rirkham 280.  
 Rirkhillise 533.  
 Rirkindiloch 310.  
 Rirkoswald 294.  
 Rirkshall 288.  
 Rirkwall 319.  
 Rirkrimuir 314.  
 Rirkshenew 638.  
 Rirkfamo 544.  
 Rirkhaeron 488.  
 Rirkronisi 504.  
 Rirkterlings 334.  
 Rirkely 644.  
 Rirkelje 644.  
 Rirkdige 711.  
 Rirkjolen 647.  
 Rirkarenja 500.  
 Rirklein-Brabant 2.  
 Rirkleiner Belt 702.  
 Rirklin 617.  
 Rirkmaresborough 290.  
 Rirkneffelaere 31.  
 Rirknjaginin 925.  
 Rirknoedmeledown - Bai 177.  
 Rirknottingley 290.  
 Rirknutsford 265.  
 Rirkola 564.  
 Rirkobiliza 512.  
 Rirkodelberg 27.  
 Rirkopriil 537.  
 Rirkostendil 541.  
 Rirkofino 544.  
 Rirkolbing 713.
- Rolding-Na 703.  
 Roldingsfjord 702.  
 Rokolonna 617.  
 Rokolubara 515, 550.  
 Rokolmi 303.  
 Rokonge-Na 703.  
 Rokongsberg 698.  
 Rokongsdinger 682, 697.  
 Rokoningshoydt 30.  
 Rokonotop 634.  
 Rokopenhagen 710.  
 Rokopparberg-Län 673.  
 Rokorfu 505.  
 Rokorinth 498.  
 Rokorinth (Stadt) 499.  
 Rokoron 501.  
 Rokoroneia 498.  
 Rokorsför 711.  
 Rokortschena 618.  
 Rokofelst 626.  
 Rokoslow 627.  
 Rokostroma 619.  
 Rokoulleri Bourga 532.  
 Rokowel 633.  
 Rokowno 639.  
 Rokowrow 619.  
 Rokragerö 698.  
 Rokragujevack 550.  
 Rokrajova 561.  
 Rokramer 718.  
 Rokreeterat 718.  
 Rokrementschug 634.  
 Rokreta 544.  
 Rokrüd 544.  
 Rokrjutow 634.  
 Rokrolowez 634.  
 Rokronnenie 741.  
 Rokronborg 711.  
 Rokronoberg-Län 774.  
 Rokruschewas 550.  
 Rokrubenischer Canal 572.  
 Rokrüfendische 542.  
 Rokrunder 719.  
 Rokuller-Gid 633.  
 Rokungur 630.  
 Rokupio 643.  
 Rokurbetka Planina 512.  
 Rokurland 642.  
 Rokrsk 627.  
 Rokrsknejt 633.  
 Rokvenang-Fjord 680.  
 Rokvpariffia 501.  
 Rokrthera 507.
- S.**
- Saaland 711.  
 Saaven 632.  
 Sabaur 161.

- La Bonanza 392. La Roche - sur - Don 320.  
 La Chartre 148. 146. Leiria 411.  
 La Ciotat 169. La Roda 388. Leiston 271.  
 Ladoga-See 569. Lafarte 380. Leith 301.  
 Ladybank Junction 312. Las Cabras 395. Leitrim 329.  
 Laeken 27. La Selva 385. Le Mans 140.  
 Laerne 32. La Seyne 170. Lembecq 27.  
 La Ferté-Macé 137. Latijana 463. Lembeke 31.  
 La Ferté-sous-Jouarre 116. Laugen 682. Lemmer 743.  
 La Flèche 140. Laugharne 298. Lemnos 543.  
 La Gineta 388. Laurencekirk 315. Lendelede 35.  
 Lago die Como 425, 460. Laurvig 682, 698. Lendinara 465.  
 Lago di Garda 425. Laume 35. Lennortown 311.  
 Lago d'Isèo 425. Lavagna 457. Lens (Belgien) 37.  
 Lago di Lugano 425. Labal 139. Lens (Frankreich) 119.  
 Lago Fucino 425. La Bal d'Agol 127. Lenton 277.  
 Lago Maggiore 425, 455. Labensham 272. Leon (Römgr.) 373.  
 Lagoš 415. Laybiff 272. Leon (Stadt) 374.  
 Lago Trafimeno 425. Layton 249. Le Palais 144.  
 La Grande Combe 168. Lajio 478. Le Bus 164.  
 Lagunen 419. Lajise 464. Le Ceris 457.  
 Laholm-Bucht 646. Lea 177, 276. Lerida 382.  
 Laigle 137. Leabhills 305. Lerwid 319.  
 Lafonten 501. Leamington 267. Les Andelys 134.  
 Lamballe 144. Leatherhead 245. Leslie 312.  
 Lambert 42. Lebedin 634. Lessa 499.  
 Lambéjeller 145. Lebedjan 627. Lessines 39.  
 Lambourn 253. Le Blanc 148. Leti 514.  
 Lamego 412. Lebrija 395. Le Treport 136.  
 Lania 498. Le Cateau Cambresis 122. Lettertenny 334.  
 Lamash 309. Lecce 477. Leulsa 498.  
 Lanark (u. Schire) 305. Lecco 460. Leulabisches Vorgebirge 506.  
 Lancashire 279. Lech 460. Leuze 39.  
 Lancaster 280. Le Chambon Fouge- Lezangeur 700.  
 Lanciano 473. rolles 165. Lebanto 457.  
 Landegem 31. Lechade 260. Lebango 483.  
 Landen 43. Led 718. Leven 312.  
 Landernau 145. Le Creusot 130. Le Vigan 163.  
 Landes 157. Lectoure 157. Lebuda 487.  
 Landskrona 674. Ledbury 261. Lewes 250.  
 Langeland 712. Ledo 32. Lewis 318.  
 Langemarq 36. Ledeburg 30. Leyburn 286.  
 Langres 124. Ledeghem 35. Leyden 736.  
 Langport 255. Lee 179. Liatura 488.  
 Languidic 144. Leeds 288. Ribau 642.  
 Lannion 144. Leef 166. Ribourne 154.  
 Lanoeken 44. Lees 282. Ricata 482.  
 Laon 117. Leeuwarden 743. Richfield 266.  
 Lappen 678. Leew St. Pierre 27. Richtervelde 34.  
 Lappmarten 678. Leestwich 265. Ribney 259.  
 Laredo 377. Legnago 464. Riège 41.  
 Largo 312. Le Grand = Fougeray 143. Rier 30.  
 Lariffa 535. Leicefter 275. Rifford 334.  
 Larkhall 305. Leiden 736. Rigurien 455.  
 Larne 333. Leigh 282. R'yle Jourdain 157.  
 La Rochelle 150. Leighton Buzzard 274. Lille 121.  
 Leinster 320. Lilleshammer 697.  
 Leiria 411. Siliers 119.  
 Leiston 271. Sille Fojen 700.  
 Leith 301. Silleshall 263.  
 Leitrim 329. Simburg (Belg.) 43.  
 Le Mans 140. Simburg (Holl.) 745.  
 Lembecq 27. Simerid 326.  
 Lembeke 31. Simi 501.  
 Lemmer 743. Sim-Hjorð 701.  
 Lemnos 543. Simoges 151.  
 Lendelede 35. Simour 160.  
 Lendinara 465. Sinares 393.  
 Lennortown 311. Lincoln 278.  
 Lens (Belgien) 37. Lincolnshire 278.  
 Lens (Frankreich) 119. Sigen-Hjorð 680.  
 Lenton 277. Sindhing 675.  
 Leon (Römgr.) 373. Sindhing-Sån 675.  
 Leon (Stadt) 374. Sinitshgow (u. Schire) 302.  
 Le Palais 144. Sinton 271.  
 Le Bus 164. Sipari 481.  
 Le Ceris 457. Siparische Inseln 481.  
 Lerida 382. Sipest 627.  
 Lerwid 319. Siria 386.  
 Les Andelys 134. Siris 423.  
 Leslie 312. Siskburn 333.  
 Lessa 499. Sisteuz 138.  
 Lessines 39. Sisleard 258.  
 Leti 514. S'zle 168.  
 Le Treport 136. Sismore 310, 327.  
 Lettertenny 334. Siffabon 409.  
 Leulsa 498. Sifter 698.  
 Leulabisches Vorgebirge 506. Siteni 562.  
 Leuze 39. Sittlehampton 250.  
 Lezangeur 700. Sivadia 498.  
 Lebanto 457. Sibato 506.  
 Lebango 483. Sivenza 425.  
 Leven 312. Siverpool 283.  
 Le Vigan 163. Sivland 641.  
 Lebuda 487. Sivny 628.  
 Lewes 250. Sivry 39.  
 Lewis 318. Sivorno 469.  
 Leyburn 286. Sijuri 506.  
 Leyden 736. Sjesh 536.  
 Liatura 488. Manarth 299.  
 Ribau 642. Mandubno 296.  
 Ribourne 154. Manellly 298.  
 Ricata 482. Manfair 298.  
 Richfield 266. Mangabod 298.  
 Richtervelde 34. Mangattof 298.  
 Ribney 259. Mangafni 296.  
 Riège 41. Mangollen 296.  
 Rier 30. Mangumdir 298.  
 Rifford 334. Manidloes 297.  
 Rigurien 455. Manfa 382.  
 R'yle Jourdain 157. Floret de Mar 382.  
 Lille 121. Robbes 39.  
 Lilleshammer 697. Loch Broom 318.  
 Siliers 119.  
 Sille Fojen 700.  
 Silleshall 263.  
 Simburg (Belg.) 43.  
 Simburg (Holl.) 745.  
 Simerid 326.  
 Simi 501.  
 Sim-Hjorð 701.  
 Simoges 151.  
 Simour 160.  
 Sinares 393.  
 Lincoln 278.  
 Lincolnshire 278.  
 Sigen-Hjorð 680.  
 Sindhing 675.  
 Sindhing-Sån 675.  
 Sinitshgow (u. Schire) 302.  
 Sinton 271.  
 Sipari 481.  
 Siparische Inseln 481.  
 Sipest 627.  
 Siria 386.  
 Siris 423.  
 Siskburn 333.  
 Sisteuz 138.  
 Sisleard 258.  
 S'zle 168.  
 Sismore 310, 327.  
 Siffabon 409.  
 Sifter 698.  
 Siteni 562.  
 Sittlehampton 250.  
 Sivadia 498.  
 Sibato 506.  
 Sivenza 425.  
 Siverpool 283.  
 Sivland 641.  
 Sivny 628.  
 Sivry 39.  
 Sivorno 469.  
 Sijuri 506.  
 Sjesh 536.  
 Manarth 299.  
 Mandubno 296.  
 Manellly 298.  
 Manfair 298.  
 Mangabod 298.  
 Mangattof 298.  
 Mangafni 296.  
 Mangollen 296.  
 Mangumdir 298.  
 Manidloes 297.  
 Manfa 382.  
 Floret de Mar 382.  
 Robbes 39.  
 Loch Broom 318.

- Lochem 735.  
 Loderbie 304.  
 Lobelinsart 38.  
 Lohève 162.  
 Lobi 459.  
 Lohz 644.  
 Loffia 672.  
 Lögfför 712.  
 Löwen 27.  
 Lofoten 681.  
 Logrono 378.  
 Logrojan 373.  
 Loir 48, 182.  
 Loire 48, 180, 133, 165.  
 Loire Inférieure 141.  
 Loiret 48.  
 Loja 390.  
 Loseren 32.  
 Lolland 711.  
 Lom 515.  
 Lombardi 458.  
 Lom Palanta 541.  
 Lomþja 644.  
 Londerzeel 27.  
 London 235.  
 Londonderry 333.  
 Longarone 464.  
 Longford 322.  
 Longhor 300.  
 Longjumeau 115.  
 Longos 511.  
 Longport 266.  
 Longton 266.  
 Longtown 294.  
 Lonigo 464.  
 Lons le Saunier 129.  
 Loockristy 31.  
 Loon op Zand 733.  
 Loos 121.  
 Looterhulle 31.  
 Lorca 388.  
 Lorieul 143.  
 Loznika 551.  
 Lofflemouth 317.  
 Loffwithiel 258.  
 Lot 49, 155.  
 Lot & Garonne 155.  
 Loubear 144.  
 Loubun 147.  
 Lougen 682.  
 Loughborough 275.  
 Lough Corrib 180, 327.  
 Lough Derg 180.  
 Lough Foyle 175.  
 Lough Mask 180.  
 Lough Neagh 180.  
 Lough Ree 180.  
 Lough Swilly 175.
- Lourdes 159.  
 Louth 279, 321.  
 Louviers 134.  
 Louzao 412.  
 Lovet 132.  
 Lovestoff 272.  
 Lovere 163.  
 Lublin 643.  
 Lucca 470.  
 Lucena 394.  
 Lucmanier 421.  
 Luçon 146.  
 Ludlow 263.  
 Lüttich 41.  
 Lugo 375, 466.  
 Lufjanow 625.  
 Lulea 678.  
 Lulea-Elf 648.  
 Lum 515.  
 Lundeſter 291.  
 Lund 674.  
 Lundy 257.  
 Lunel 162.  
 Luneville 126.  
 Lungro 479.  
 Lurgan 331.  
 Luton 274.  
 Lutterworth 275.  
 Luxemburg 747, 748.  
 Luyt 638.  
 Lym Regis 254.  
 Lymington 251.  
 Lynn 273.  
 Lyon 166.  
 Lypſam 280.
- M.**
- Maas 2, 49, 718.  
 Maaspluis 737.  
 Macclesfield 265.  
 Macerata 471.  
 Madelen 31.  
 Madjinteth 298.  
 Maçon 130.  
 Macroon 325.  
 Maddaloni 476.  
 Madelape 263.  
 Madrid 370.  
 Madridejos 372.  
 Malar 648.  
 Mälſtrom 681.  
 Maeſeyd 44.  
 Maſſa 411.  
 Maſgarb 681.  
 Magherafelt 333.  
 Magra 423.  
 Mahon 396.  
 Maidenhead 252.
- Maidſtone 246.  
 Maigne 179.  
 Mailand 459.  
 Mairie 43.  
 Maine et Loire 140.  
 Mainland 319.  
 Maira 424.  
 Mairſons-ſuffort 114.  
 Makariäs 504.  
 Malajarjew 619, 625.  
 Maltroniſi 502.  
 Makrytantalos 502.  
 Malaga 390.  
 Malahide 321.  
 Malamocco 463.  
 Malangen-ſjörd 680.  
 Malbegem 31.  
 Maldon 249.  
 Malgrat 383.  
 Mallorca 395.  
 Mallo 325.  
 Malmeſbury 253.  
 Malmö 674.  
 Malmöhus-Län 673.  
 Maloja (Maloggia) 421.  
 Malta 485.  
 Maltot 287.  
 Malufine 464.  
 Marners 140.  
 Man 334.  
 Manaeor 396.  
 Manche 138.  
 Mancheſter 281.  
 Mandal 698, 699.  
 Mangalia 542.  
 Mangonari 514.  
 Maniaco 463.  
 Manningtree 249.  
 Mand 713.  
 Manosque 169.  
 Manreſa 384.  
 Mansfield 278.  
 Manteigas 412.  
 Mantès 115.  
 Mantua 461.  
 Manthick 568.  
 Manzanarez 371.  
 Marathon 498.  
 Marazion 258.  
 Marbais 28.  
 Marche en Famenne 41.  
 Marche les Dames 39.  
 Marchena 395.  
 Marchienne au Pont 38.  
 Marchin 43.  
 Marciana 470.  
 Marcineſe 38.  
 Marcq 37.
- Margate 247.  
 Mariager-ſjörd 702.  
 Mariembourg 40.  
 Marien-Canal 572.  
 Marinha grande 411.  
 Marittimo 483.  
 Mariga 515.  
 Mariupol 636.  
 Marten 470.  
 Market Deeping 279.  
 Market Drayton 263.  
 Market Harborough 275.  
 Martind 312.  
 Marlagne 2.  
 Marlborough 253.  
 Marly-le-Roi 115.  
 Marmande 155.  
 Marmara 504.  
 Marmara-ſeer 511.  
 Marne 48, 115, 123.  
 Marple 265.  
 Marſala 483.  
 Marſden 289.  
 Marſeille 168.  
 Marſhfield 261.  
 Martingue 169.  
 Martod 255.  
 Martorell 384.  
 Martos 393.  
 Marvejols 164.  
 Maryborough 323.  
 Maryhill 307.  
 Maryport 294.  
 Marjanaja 386.  
 Maſnou 383.  
 Maſſa 470.  
 Maſſa Maritima 469.  
 Maſthugget 676.  
 Maſtricht 746.  
 Mataro 383.  
 Matera 478.  
 Matloč 276.  
 Maubeuge 121.  
 Mavro Nero 488.  
 Mavropotamos 515.  
 Maywell Town 304.  
 Mayenne 139.  
 Mayo 328.  
 Mayrena del Alcor 394.  
 Mazanret 161.  
 Mazare del Vallo 483.  
 Mazzaron 389.  
 Mearns 315.  
 Meath 321.  
 Meaux 116.  
 Medeln 29.  
 Medelpad 677.  
 Medemblic 740.

- Medina del Campo 377. Middleborough 287. Molins del Rey 384. Montreux-Saint-Jean 116.  
 Medina de Rioseco 377. Middlesex 248. Mollie 472. Montz 383.  
 Medway 178. Middleton 251, 325. Mollitia 477. Mont Cénèvre 420.  
 Metz 626. Ribhurst 250. Mol 30. Montgomerie 297.  
 Meurbete 33. Ridleston 318. Mollet 383. Montgomerystre 297.  
 Meurdré 31. Rid Lothian 301. Molaga 618. Montilla 394.  
 Meulestaple 544. Rilago 481. Romagnies 39. Montmeilid 323.  
 Megapetamos 489. Wilborne Port 255. Ronaco 485. Montmorency 115.  
 Méhun sur Yèvre 148. Rildenhall 272. Ronaghan 330. Montmarillon 147.  
 Meire 32. Rilsford 300. Ronastir 535. Montoro 398.  
 Meirebete 31. Rillau 156. Roncaba 383. Montpelier 162.  
 Melcombe Regis 254. Rillbroof 252. Roncalieri 453. Montragon 380.  
 Melent 619. Rillport 309. Roncean - sur - Sambre 38. Montreuil 114, 120.  
 Melin 478. Rilmthorpe 295. Roncean - sur - Sambre 38. Montrose 314.  
 Melle 31. Rilo 504. Ronchique 415. Montserrat 384.  
 Melrose 304. Rilverton 255. Rondegio 400. Mont-sur-Marchienne 38.  
 Melfie 32. the Rind 174. Rondegio 400. Montvicq 149.  
 Melton Mowbray 275. Rinchin-Champton 260. Rondob 454. Monza 459.  
 Melun 116. Rincio 424. Ronembaria 501. Ronzon 381.  
 Menai 174. Rinehead 255. Ronfance-Canal 424. Ronzele 35.  
 Mende 164. Rink 638. Ronferrato 455. Roosfel 32.  
 Mendeli 488. Riraffa 500. Ronforte 387. Roorslede 36.  
 Mendip-Hügel 176. Miranda de Ebro 378. Ronjuich 383. Roatalla 388.  
 Menin (Meenen) 35. Mirandola 467. Ronmouth 261. Rooslede 36.  
 Menorca 396. Mirecefi 568. Ronmitendam 741. Rooslede 36.  
 Menton 170. Mirecourt 127. Ronopoli 477. Rooslede 36.  
 Meppel 745. Mirfield 288. Ronoval 387. Rooslede 36.  
 Meppeler Diep 745. Miro 412. Ronreale 480. Rooslede 36.  
 Merden 36. Miswri 533. Ron 36. Rooslede 36.  
 Mere 253. Missolonghi 498. Ronfelice 465. Rooslede 36.  
 Merida 373. Miskley 249. Ronfummano 470. Rooslede 36.  
 Merioneth 297. Miskra 501. Ronfagnies - sur - Sam-  
 Merich 748. Ritau 642. bre 38. Rooslede 36.  
 Mersey 179. Ritgel Dean 259. Ronfagnies - sur - Sam-  
 Merthyr Tydfil 299. Ritrovia 540. Ronfagnies - sur - Sam-  
 Merville 122. Ritzenhead 175. bre 38. Rooslede 36.  
 Merwe 718. Ridsenfee 682. Ronargis 182. Rooslede 36.  
 Merxem 29. Rodena 466. Ronagrana 465. Rooslede 36.  
 Messaria 503. Rodica 482. Ronauban 156. Rooslede 36.  
 Messency 40. Rodon 501. Ronbeliard 128. Rooslede 36.  
 Messenien 500. Roden 711. Ronblanc 420. Rooslede 36.  
 Messina 480. Rönasteras 675. Ronblanch 385. Rooslede 36.  
 Messines 36. Roerbete 31. Ronbrison 165. Rooslede 36.  
 Mestre 463. Roerfete 33. Roncean - les - Mines 130. Rooslede 36.  
 Methana 499. Roerfete 33. Ron - Cenis - Bahn 441. Rooslede 36.  
 Methven 313. Roerfete 33. Ron de Marjan 157. Rooslede 36.  
 Metudon 115. Roerfete 33. Ronbidier 118. Rooslede 36.  
 Meusebete 35. Roerfete 33. Ron Dore 47. Rooslede 36.  
 Meurthe 125. Roerfete 33. Ron Amiata 422. Rooslede 36.  
 Meuse 125. Roerfete 33. Roncatini 469, 470. Rooslede 36.  
 Mevagissey 258. Roerfete 33. Roné Gimart 167. Rooslede 36.  
 Mexborough 289. Roerfete 33. Roné Corno 422. Rooslede 36.  
 Meze 162. Roerfete 33. Ronl Christ 470. Rooslede 36.  
 Mezères 123. Roerfete 33. Ronteleone 479. Rooslede 36.  
 Mezzovo 536. Roerfete 33. Ronlesupo 468. Rooslede 36.  
 Middelburg 741. Roerfete 33. Ronle Moro 420. Rooslede 36.  
 Middelport 712. Roerfete 33. Ronle Moro 420. Rooslede 36.  
 Middelham 286. Roerfete 33. Ronle Moro 420. Rooslede 36.  
 Molina de Aragon 371. Roerfete 33. Ronle Moro 420. Rooslede 36.



- Moy 180.  
 Mozet 40.  
 Muirkirk 307.  
 Muhl 310.  
 Mullet 175, 328.  
 Mullingar 322.  
 Mundsley 273.  
 Munster 324.  
 Mungochion 497.  
 Murano 463.  
 Murcia 387.  
 Murcia (Stadt) 388.  
 Muretto-Paß 421.  
 Murom 619.  
 Muroß 375.  
 Murray Firth 174.  
 Murriß 328.  
 Murviedro 386.  
 Muffelburgh 302.  
 Mylene 499.  
 Myloni 503.  
 Myzens 628.
- N.**
- Naarden 740.  
 Nairn 317.  
 Namos 700.  
 Namur 39.  
 Nancy 126.  
 Nanterre 114.  
 Nantes 141.  
 Nantwich 265.  
 Narbonne 161.  
 Narba 587.  
 Nardo 478.  
 Narenta 515.  
 Nargö 641.  
 Narowa 570.  
 Narwa 641.  
 Nauplia 498.  
 Naufa 508.  
 Nauffa 504.  
 Nawan 321.  
 Navarino 501.  
 Navarra 380.  
 Naviglio di Brenta 424.  
 Naviglio grande 428.  
 Naviglio Revesoli 425.  
 Naxos 508.  
 Nazareth 31.  
 Neapel 474.  
 Neath 299.  
 Nedens 698.  
 Nederbrakel 33.  
 Reglina 615.  
 Negotin 550.  
 Negroponte 501.
- Neiflon 308.  
 Nemours 116.  
 Nen 178.  
 Renthead 294.  
 Nera 523.  
 Nérac 155.  
 Nerefta 619.  
 Nerwi 457.  
 Neston 264.  
 Nethe 8.  
 Nether Gopland 289.  
 Neu-Capilien 369.  
 Neufchateau 41.  
 Neuilly 114.  
 Neu-Nejerig 644.  
 Neu-Orfowa 550.  
 Neuve-Eglise 86.  
 Neuzen 742.  
 Netzele 31.  
 Netvers 149.  
 Nevin 296.  
 Newa 569.  
 Newark upon Trent 277.  
 Newbridge 299.  
 New-Brighton 264.  
 Newburgh 312, 315.  
 Newcafle 292.  
 Newcafle (Irl.) 326.  
 Newcafle Emlyn 298.  
 Newcafle under Lyme 266.  
 Newchurch 280.  
 Newent 259.  
 Newhaven 250, 301.  
 New-Banark 305.  
 Newnham 259.  
 Newport 252, 261, 263, 300, 312, 329.  
 Newport Bagnell 270.  
 New-Quay 299.  
 New-Romney 247.  
 Newry 331.  
 New-Storeham 350.  
 Newton Ards 331.  
 Newton in Waderfield 283.  
 Newtown 297.  
 Newtown - Simabady 333.  
 Newtown - Stewart 334.  
 Nicastro 479.  
 Nicotera 479.  
 Nicofia 482.  
 Niederlande 715.  
 Niemen 569.  
 Nieuport 36.  
 Nieuwediep 740.
- Nieuwerkerken 32.  
 Nidre 149.  
 Nilolaisbad 648.  
 Nilolajew 637.  
 Nilofki 630.  
 Nilopoli 541.  
 Nilorefti 561.  
 Nifuria 506.  
 Nimes 168.  
 Nimp-Waizieres 37.  
 Nimoven 33.  
 Nio 504.  
 Niort 146.  
 Niffon 501.  
 Nifch 541.  
 Nifhni - Nowgorod (Nifhegorod) 620.  
 Niffa 541.  
 Niffumfjord 702.  
 Nive 49.  
 Nivelles 28.  
 Nizza 170.  
 Njegufch 546.  
 Niefhin 634.  
 Nocera inferiore 477.  
 Nogen-le-Rotrou 133.  
 Noirmoutier 146.  
 Nola 476.  
 Noordwyf 736.  
 Nord 120.  
 Nordbrabant 733.  
 Nordcanal 719.  
 Nordholland 738.  
 Nordland 700.  
 Nordmber-Toldfted 700.  
 Nordre Bergenhuf 699.  
 Nordre Thronthjem 700.  
 Nord-Eid 682.  
 Nordwifhelmsfahrt 719.  
 Norfoll 272.  
 Norrbotten 678.  
 Norrbyping 675.  
 Norrland 677.  
 Nörre Sundby 712.  
 Norrström 648.  
 Nors-Gif 649.  
 Norst 141.  
 North Allerton 286.  
 Northampton 274.  
 Northamptonfhire 274.  
 North Berwick 302.  
 North Bierley 238.  
 North Ronaldfha 319.  
 North Shields 292.  
 North Sunderland 293.  
 Northumberland 292.  
 North Walfham 273.
- Northwich 264.  
 North Woolwich 246.  
 Norwegen 679.  
 Norwich 272.  
 Norwood 245.  
 Noto 482.  
 Nottingham 277.  
 Nottinghamfhire 277.  
 Novara 455.  
 Novofda 387.  
 Novi 454.  
 Novibazar 540.  
 Nowgorod 629.  
 Nowo Tcherkaf 635.  
 Nowo-Ufun 632.  
 Noya 375.  
 Noyon 117.  
 Nuneaton 267.  
 Nya Elfsborg 676.  
 Nyborg 712.  
 Nykerf 734.  
 Nyftöbbing 711.  
 Nyftöbbing auf Nors 712.  
 Nyftöping 672.  
 Nyftöping-N 649.  
 Nyland 642.  
 Nymwegen 735.
- O.**
- Oafham 275.  
 Oafhampton 256.  
 Oban 309.  
 Obourg 37.  
 Odtföy Syet 566.  
 Ocana 372.  
 Ochrida 585.  
 Odelefäti 562.  
 Odemira 415.  
 Odenfe 712.  
 Odenfe-Na 708.  
 Odenfe-Kanal 703.  
 Odensholm 641.  
 Odeffa 637.  
 Odelem 34.  
 Oeiras 410.  
 Oeland 30, 675.  
 Oelen 30.  
 Oelgun 536.  
 Oerebro 673.  
 Oerebro-Län 673.  
 Oerefund 682, 702.  
 Oefel 642.  
 Oefling 747.  
 Oefterby 672.  
 Oefterdal 648, 682.  
 Oeftergöthlands - Län 675.

- Defers 713.  
 Deferrisjöder 698.  
 Defterjund 677.  
 Dfanto 423.  
 Dginsfischer Canal 572.  
 Dglio 424.  
 Dglio-Thal 421.  
 Dieren 682.  
 Dife 3, 48, 114, 116.  
 Dfa 567.  
 Dfna 562.  
 Ddbury 262.  
 Ddbcafile 321.  
 Ddbenzaal 744.  
 Ddbham 281.  
 Ddb Melbrum 316.  
 Ddb Swinford 262.  
 Ddhaio 415.  
 Ddne 43.  
 Ddney 270.  
 Ddnez 629.  
 Ddnot 382.  
 Ddne 31.  
 Ddteniga 560.  
 Ddlymp 513.  
 Ddmagh 334.  
 Ddmbrome 423.  
 Ddneza 629.  
 Ddneza-See 569.  
 Ddneza 458.  
 Ddntiente 386.  
 Ddftacker 31.  
 Ddftcamp 34.  
 Ddfterbout 734.  
 Ddfterveele 31.  
 Ddftnicuwerke 36.  
 Ddftroojsbeke 35.  
 Ddporto 413.  
 Ddorange 168.  
 Ddrage 158.  
 Ddrhomenos 498.  
 Ddrel 627.  
 Ddrenburg 632.  
 Ddrenfe 374.  
 Ddrihuela 387.  
 Ddritano 484.  
 Ddriney - Infeln 174, 319.  
 Ddrlans 132.  
 Ddrnftirt 283.  
 Ddrne 48, 136.  
 Ddrphano 534.  
 Ddrtag 336.  
 Ddrter Alpen 421.  
 Ddrigueira 375.  
 Ddrtona 473.  
 Ddrviato 472.  
 Ddrvaffen 698.  
 Ddftarshamn 675.  
 Ddftma 515.  
 Ddftmanen 509.  
 Ddftmet 288.  
 Ddftafchtow 618.  
 Ddftende 34.  
 Ddftersfelde 718.  
 Ddftflandern 30.  
 Ddftiglia 424, 461.  
 Ddftrom 628.  
 Ddftuni 478.  
 Ddftuna 395.  
 Ddftwaldwiftle 280.  
 Ddftweftry 263.  
 Ddftley 290.  
 Ddfttery 256.  
 Ddfttignies 28.  
 Ddfttranto 477.  
 Ddftdenarde 33.  
 Ddftudenbofch 734.  
 Ddftughterard 328.  
 Ddftugrée 42.  
 Ddftulins 166.  
 Ddfturthe 3.  
 Ddftufe 178.  
 Ddftuze 178.  
 Ddftvar 412.  
 Ddftvermaire 33.  
 Ddftverfchje 27.  
 Ddftver-Jffel 744.  
 Ddftviedo 376.  
 Ddftwram 289.  
 Ddftxford 269.  
 Ddftxford Canal 180.  
 Ddftxfordshire 268.  
 Ddft.  
 Ddftidham 280.  
 Ddftidftow 258.  
 Ddftidua 465.  
 Ddftidjana-See 570.  
 Ddftidaglia 423.  
 Ddftidagnton 257.  
 Ddftidainswid 260.  
 Ddftidaisley 308.  
 Ddftidalamos 382.  
 Ddftidalanfa 537.  
 Ddftidalencia 377.  
 Ddftidalermo 480.  
 Ddftidallanza 455.  
 Ddftidalma 396.  
 Ddftidalmajola 470.  
 Ddftidalmantuova 463.  
 Ddftidalmario 457.  
 Ddftidalmi 479.  
 Ddftidalomaf 331.  
 Ddftidalos 395.  
 Ddftidamiers 160.  
 Ddftamplona 330.  
 Ddftanaria 481.  
 Ddftanaro 424.  
 Ddftanorino 503.  
 Ddftantellaria 483.  
 Ddftapola 479.  
 Ddftapu 502.  
 Ddftar 258.  
 Ddftarameras-Geb. 341.  
 Ddftaraz-le-Ronial 130.  
 Ddftarga 537.  
 Ddftarghelia 479.  
 Ddftarifka 504.  
 Ddftaris 106.  
 Ddftarigate 264.  
 Ddftarma (St.) 424.  
 Ddftarma 467.  
 Ddftaros 504.  
 Ddftarret 179.  
 Ddftarthenay 146.  
 Ddftarjages 379.  
 Ddftarjcani 563.  
 Ddftar de Calais 119.  
 Ddftarjage 325, 326.  
 Ddftarjarrowiz 550.  
 Ddftarjfenbaele 36.  
 Ddftarjley Bridge 290.  
 Ddftarjerno 481.  
 Ddftarjtras 499.  
 Ddftarjaturages 37.  
 Ddftarjau 158.  
 Ddftarjbaue 287.  
 Ddftarjbavia 459.  
 Ddftarjago 506.  
 Ddftarjpedrogas grande 411.  
 Ddftarjpeebles (u. Shire) 303.  
 Ddftarjpeel 335.  
 Ddftarjpeipus-See 570.  
 Ddftarjpelagonifi 502.  
 Ddftarjpeloponnes 487.  
 Ddftarjpeibray 298.  
 Ddftarjpeibridge 262.  
 Ddftarjpeimbroke 300.  
 Ddftarjpeimbrokefhire 300.  
 Ddftarjpenafiel 413.  
 Ddftarjpenaranda 373.  
 Ddftarjpenminifche Alpen 46.  
 Ddftarjpenminifche Geb. 176.  
 Ddftarjpenrhyn 296.  
 Ddftarjpenrith 294.  
 Ddftarjpenryn 258.  
 Ddftarjpenfa 631.  
 Ddftarjpentedactylon 488.  
 Ddftarjpentelicos 488.  
 Ddftarjpentewan 258.  
 Ddftarjpenzance 258.  
 Ddftarjpepinfter 43.  
 Ddftarjperanera 382.  
 Ddftarjpereslawf-Saleftij 619  
 Ddftarjperigueur 154.  
 Ddftarjperiferi 502, 532.  
 Ddftarjpern 630.  
 Ddftarjpernau 641.  
 Ddftarjperpignan 160.  
 Ddftarjperonne 118.  
 Ddftarjperferin 536.  
 Ddftarjperth (u. Shire) 313.  
 Ddftarjpertuif 168.  
 Ddftarjperugia 472.  
 Ddftarjperumelz 39.  
 Ddftarjperwez 28.  
 Ddftarjpefcara 423, 473.  
 Ddftarjpefcaro 471.  
 Ddftarjpefcia 470.  
 Ddftarjpefciera 464.  
 Ddftarjpetalidi 501.  
 Ddftarjpetterborough 274.  
 Ddftarjpetterhead 315.  
 Ddftarjpetit Rechain 43.  
 Ddftarjpetrofawotf 629.  
 Ddftarjpetfchora 569.  
 Ddftarjpezenas 162.  
 Ddftarjpezo da Regna 414.  
 Ddftarjphaleron 497.  
 Ddftarjphelos 502.  
 Ddftarjpherjala 535.  
 Ddftarjphibari 488.  
 Ddftarjphiliada 503.  
 Ddftarjphilippeville 40.  
 Ddftarjphilippopol 532.  
 Ddftarjphiloti 504.  
 Ddftarjphofis 493.  
 Ddftarjphorkys 506.  
 Ddftarjphoros 504.  
 Ddftarjphiflow 628.  
 Ddftarjphithiotis 498.  
 Ddftarjphicenza 467.  
 Ddftarjphiano di Sorrento 475.  
 Ddftarjphianofa 470.  
 Ddftarjphiatra 562.  
 Ddftarjphiave 425.  
 Ddftarjphiazza Armerina 482.  
 Ddftarjphidering 287.  
 Ddftarjphiedimonte d'Alife 476.  
 Ddftarjphiemont 453.  
 Ddftarjphiebe di Cadore 464.  
 Ddftarjphillington 281.  
 Ddftarjphindus 487.  
 Ddftarjphinerolo 454.  
 Ddftarjphionbino 419.  
 Ddftarjphioftrow 644.  
 Ddftarjphiove 465.  
 Ddftarjphiovejo 424.  
 Ddftarjphiperi 502.  
 Ddftarjphirus 497.  
 Ddftarjphivot 541.  
 Ddftarjphifa 469.

- Biftoja 468.  
 Bitea 678.  
 Bitea-Gif 648.  
 Bitefti 560.  
 Bithaora 499.  
 Bithiviers 132.  
 Bithyufen 395.  
 Bittenweem 312.  
 Bithem 35.  
 Bizzo 479.  
 Blara 515.  
 Blafencia 373, 380.  
 Blatañ 498.  
 Plateau von Langres 47.  
 Bloegheert 36.  
 Bloermel 144.  
 Bloermeur 144.  
 Bloijefcht 560.  
 Bleffé 142.  
 Pleurtuit 143.  
 Blomb du Cantal 47.  
 Blögl 644.  
 Blougaftef - Daoulas 145.  
 Blouguerneau 145.  
 Blouguernon 145.  
 Plymouth 257.  
 Bo 423.  
 Bodgoriga 536.  
 Bodolien 638.  
 Bodolif 617.  
 Bodol-Blojei 563.  
 Pointe St. Matthieu 45.  
 Poitiers 147.  
 Polders 2.  
 Polen 643.  
 Polefella 465.  
 Poligny 129.  
 Politandro 504.  
 Polino 504.  
 Pollenza 396.  
 Pollockshaw 308.  
 Poltawa 634.  
 Pomona 319.  
 Pompeji 476.  
 Pont à Cellés 39.  
 Pont-à-Mouffon 126.  
 Pontarlier 128.  
 Pontarlington 322.  
 Pont Audemer 134.  
 Pont de Loup 38.  
 Pontedera 469.  
 Ponte do Lima 413.  
 Pontefract 290.  
 Pontelungo-Canal 424.  
 Pontesbury 263.  
 Pontevedra 374.  
 Pontevico 461.  
 Pontioy 144.  
 Pontoglio 424.  
 Pontoife 115.  
 Pontremoli 470.  
 Pontypool 261.  
 Pool 298.  
 Poole 254.  
 Poperinghe 36.  
 Pordenone 463.  
 Pori 507.  
 Porlof Quay 255.  
 Poros 499.  
 Porfanger-Fjord 680.  
 Porsgrund 698.  
 Portadown 331.  
 Portaferry 331.  
 Portalegre 414.  
 Port Clarence 291.  
 Port Erin 335.  
 Port Glasgow 309.  
 Port of Cawl 299.  
 Portici 475.  
 Portifhead 255.  
 Portiflaja 514.  
 Portmadoc 296.  
 Port Mary 304.  
 Portobello 301.  
 Porto Empedocle 482.  
 Porto Ferrajo 470.  
 Portofino 419, 457.  
 Porto Lungone 470.  
 Portomaggiore 466.  
 Porto Maurizio 458.  
 Porto S. Giorgio 471.  
 Portotorres 484.  
 Portovenere 457.  
 Port Patrid 305.  
 Port Quay 334.  
 Portrush 333.  
 Portsmouth 251.  
 Portfoy 316.  
 Port Stewart 333.  
 Port Talbot 299.  
 Portugal 398.  
 Portugalete 379.  
 Port William 305.  
 Portfchareway 550.  
 Portfchiavo 461.  
 Potenza 478.  
 Potenza (St.) 423.  
 Pottou 274.  
 Poooa de Barjim 413.  
 Pozzuoli 476.  
 Prafonifi 503.  
 Prato 468.  
 Prelepe 535.  
 Premana 460.  
 Presbau-See 515.  
 Prescot 233.  
 Prefidioz 396.  
 Preftaigne 300.  
 Prefton 280.  
 Prefton Banks 302.  
 Prifuki 634.  
 Principato citeriore 476.  
 Principato ulteriore 476.  
 Priskrend 536.  
 Priftina 537.  
 Privat 164.  
 Procida 476.  
 Procefa 537.  
 Provins 116.  
 Pruth 552.  
 Puerz 29.  
 Puerto de la mala mu-  
 ger 388.  
 Puerto de Santa Maria 392.  
 Puerto Real 392.  
 Punta della Campa-  
 nella 419.  
 Punta dell' Alice 419.  
 Burmerend 740.  
 Bufchlab 461.  
 Buteaug 114.  
 Butte 30.  
 Buy de Dôme 152.  
 Buy de Saucy 47.  
 Buy laurens 161.  
 Bwllheli 296.  
 Byrænden 46, 341.  
 Byrændes Orientales 160.  
 Byrgos 500, 503.  
 D.  
 Qualb 681.  
 Quaregnon 37.  
 Quarnholm 675.  
 Queens County 322.  
 Queensferry 302.  
 Queensstown 325.  
 Quimper 145.  
 Quimperlé 145.  
 Quintanar de la Orden 372.  
 Quivrain 37.  
 H.  
 Raafey 318.  
 Rabafens 161.  
 Radcliffe 282.  
 Radford 277.  
 Radnorfhire 300.  
 Radom 643.  
 Ragufa (Sicil.) 482.  
 Rainford 283.  
 Rambervillez 127.  
 Rambouillet 115.  
 Ramet 42.  
 Ramsbotton 281.  
 Ramsgate 247.  
 Randalftown 333.  
 Randers 713.  
 Rands-Fjord 682.  
 Ranea-Gif 648.  
 Ranfart 39.  
 Rapallo 419, 457.  
 Rasgrad 543.  
 Rafin-See 514.  
 Raftrid 289.  
 Rathfryland 332.  
 Rathmelfon 334.  
 Ravenslaf 294.  
 Rabenna 466.  
 Rammarfh 289.  
 Reading 252.  
 Rebecq-Regnon 28.  
 Recanati 471.  
 Recco 457.  
 Redditch 262.  
 Redgrave 272.  
 Redon 142.  
 Redruth 258.  
 Reen-Gif 682.  
 Reeth 286.  
 Reggio di Calabria 479.  
 Reggio nell' Emilia 467.  
 Reigate 246.  
 Reims 124.  
 Reimofa 377.  
 Reit-Diep 745.  
 Remiremont 127.  
 Renair 33.  
 Renfrew (u. Shire) 308.  
 Remingheft 36.  
 Rennes 142.  
 Reno 424.  
 Renterica 379.  
 Requena 386.  
 Refina 475.  
 Reihel 123.  
 Reithy 30.  
 Reitimo 544.  
 Reus 384.  
 Reval 641.  
 Rebel 159.  
 Redere 461.  
 Reytifjavif 714.  
 Regé 141.

- Rhein 717.  
 Rheitron 506.  
 Rhenea 503.  
 Rhenen 742.  
 Rhode-St. Genèse 27.  
 Rhodéz 156.  
 Rhodope 512.  
 Rhône 49, 165.  
 Rhyddlan 297.  
 the Rhynns 174.  
 Rhynns of Galloway  
 Rianjo 375.  
 Riaschl 626.  
 Ribble 179.  
 Ribe 718.  
 Riccarton 308.  
 Richmond 245, 286.  
 Ridmansworth 270.  
 Rieti 472.  
 Riga 641.  
 Riloweg 515.  
 Rilo Dagh 512.  
 Rimini 466.  
 Rinnit 560.  
 Ringwood 252.  
 Rinkjöbing 713.  
 Rinkjöbingfjord 702.  
 Riom 152.  
 Riomaggiore 457.  
 Rio Major 411.  
 Rio Tinto 395.  
 Ripley 276.  
 Ripon 290.  
 Rivarolo 454.  
 Rive de Gier 165.  
 Rivesaltes 160.  
 Riviera 419.  
 Rivier Flaffee 718.  
 Rivoli 453.  
 Rizetto 419.  
 Rjaefan 625.  
 Roanne 165.  
 Rochdale 281.  
 Rochefort 150.  
 Rochers du Calvados  
 45.  
 Rochester 246.  
 Robing 177.  
 Robosto 532.  
 Robne 712.  
 Röraas 700.  
 Roermond 746.  
 Rörvig 711.  
 Røstfide 711.  
 Roelg 37.  
 Rogliano 479.  
 Roisin 37.  
 Roja 423.  
 Rolleghem 35.  
 Roly 40.  
 Rom 473.  
 Roman 562.  
 Romans 167.  
 Romeilly-sur-Seine  
 125.  
 Romford 249.  
 Romny 634.  
 Romø 713.  
 Romorantin 193.  
 Romsdal 682, 699.  
 Romsey 252.  
 Rona 318.  
 Roncaille-Canal 424.  
 Ronda 391.  
 Rosas 382.  
 Roscommon 329.  
 Roscrea 327.  
 Rosehardy 316.  
 Rosendaal 734.  
 Roß 261, 318, 323.  
 Roß (Roßcarbery) 325.  
 Rossano 479.  
 Rossini 628.  
 Rosum 618, 635.  
 Rota 392.  
 Rothentburmpag 552.  
 Rotherham 309.  
 Rotherham 736.  
 Rotherham 289.  
 Roubairg 121.  
 Rouchepouart 151.  
 Rouen 185.  
 Roulers (Rouffelaer) 35.  
 Rousbrügge Haringhe  
 36.  
 Roug 38.  
 Rovigo 465.  
 Rowno 638.  
 Rowja 319.  
 Roxburghshire 303.  
 Rogen 649.  
 Royal-Canal 181.  
 Royton 271.  
 Røflew 618.  
 Ruabon 296.  
 Rudderboorde 34.  
 Rugby 267.  
 Rugeley 266.  
 Ruginosa 563.  
 Rum 310.  
 Rumänien 551.  
 Rumbete 35.  
 Rumelian 535.  
 Rumes 39  
 Rumlilly 171  
 Runcorn 264.  
 Runo 642.  
 Ruotivara 678.  
 Rupel 3.  
 Rupelmonde 32.  
 Ruphea 488.  
 Rusa 617.  
 Rusß 321.  
 Rußland 563.  
 Rußischul 543.  
 Rutherglen 307.  
 Rutlandshire 275.  
 Ruven 33.  
 Ruyflede 35.  
 Rybinsk 619.  
 Ryde 252.  
 Rye 250.  
 S.  
 Sabadell 384.  
 Sabiner-Gebirge 422.  
 Sablé 140.  
 Sables d'Onnes 146.  
 Sacavem 410.  
 Sacile 463.  
 Saddleworth with  
 Duid 289.  
 Sado 400.  
 Saffron Walbon 249.  
 Sagori 536.  
 Sagra Sierra 342.  
 Sagres 415.  
 Saima-See 570.  
 Saintes 150.  
 Saitshar 550.  
 Sala 673.  
 Salamanca 873.  
 Salambria 515.  
 Salamis 497.  
 Salat 49.  
 Salcombe Regis 257.  
 Salerno 476.  
 Salford 281.  
 Salies 158.  
 Salina 481.  
 Saline 469.  
 Salisbury 253.  
 Salo 461.  
 Salon 169.  
 Salona 498.  
 Saloniki 533.  
 Salop 262.  
 Salthire 238.  
 Salten-Fjord 681.  
 Salterton 256.  
 Saltscotts 308.  
 Saltfleet 279.  
 Saltfröm 681.  
 Saluzzo 454.  
 Sambre 3.  
 Samsö 711.  
 San Andrés de Palo-  
 mar 383.  
 San Carlos-Canal 343.  
 San Chibrian 377.  
 San Daniele 463.  
 San Felipe de Jativa  
 386.  
 San Felix de Guigols  
 382.  
 San Fernando 392.  
 San Gervasio 383.  
 San Giovanni in Per-  
 ficeto 466.  
 San Giovanni Rotondo  
 477.  
 San Idefonso 378.  
 San Juan de las Agui-  
 las 389.  
 San Juan del Puerto  
 395.  
 San Marino 484.  
 San Martin de Pro-  
 vensals 383.  
 San Martino 412.  
 San Miguel de Cullera  
 382.  
 San Miniato 468.  
 San Pier d'Arina 457.  
 San Remo 458.  
 San Roque 392.  
 San Sebastian 379.  
 San Severo 477.  
 San Vicente 377.  
 San Vicente de Raspeig  
 387.  
 San Vito 463.  
 St. Afrique 156.  
 St. Agnes (Leuchthurm)  
 259.  
 St. Agnes 258.  
 St. Amand 29.  
 St. Amand 122.  
 St. Amand-Mont-  
 Rond 148.  
 St. Andrews 312.  
 St. Austell 258.  
 St. Barthélemy 678.  
 St. Bernhard 420.  
 St. Blazey 258.  
 St. Oricur 144.  
 St. Chamond 165.  
 St. Claude 129.  
 St. Cloud 115.  
 St. Davids 297, 313.  
 St. Daye 258.  
 St. Denis 114.  
 St. Dié 127.  
 St. Dizier 124.  
 St. Etienne 165.

- St. Flour 153. St. Stephanos 503. Savona 457. Semoy 49.  
 St. Gaudens 159. St. Troud 44. Sag 387. Senefse 39.  
 St. Génols 35. St. Baast 37. Sarigo 319. Sentiga 512.  
 St. Georges 43. St. Baléry-sur-Somme 318. Scalpay 318. Senjen 681.  
 St. Georges d'Aleron 118. Scarborough 287. Senlis 117.  
 150. Scarpe 50. Senne 3.  
 St. George's-Arm 514. St. Vincent 399. Scaug 114. Sens 131.  
 St. Germain-en-Raye 115. St. Yves 411. Schabaz 550. Seraing 42.  
 St. Germans 258. Sanda 319. Schadrinsk 630. Serajewo 540.  
 St. Ghislain 37. Sandbag 265. Schaerbed 27. Serbien 546.  
 St. Gilles 26, 163. Sandgate 247. Schardagh 512. Seres 534.  
 St. Gilles - lez - Termonde 32. Sandomir-Berge 566. Schargan 551. Sereth 552.  
 St. Gilles-Waes 32. Sandwich 247. Schartoi 541. Serphanto 504.  
 St. Helens 283. Sandy 274. Schatista 535. Serpbo 504.  
 St. Helier 335. Sangro 423. Schelbe 3, 718. Serpophulos 504.  
 St. Hubert 41. Sanlucar 392. Schellebelle 32. Serg 336.  
 St. Jrieix 151. Sant' Angelo 475. Scheweningen 536. Serra de Montezinho 399.  
 St. Jacques 138. St. Cruz de Rubela 371. Schevezele 35. Serrania de Ronda 342.  
 St. Jean d'Angely 150. Sans 383, 384. Schiedam 737. Serravalle-Pag 421.  
 St. Joffe-ten-Nordre 27. Santarem 411. Schinuja 504. Serravezza 470.  
 St. Julien-en-Jarret 165. Sant' Elpidio a Mare 471. Schio 464. Sefia 423.  
 St. Junien 151. Santa Margherita 457. Schistowa 542. Sefia Aurunea 476.  
 St. Just 259. Santa Maria 476. Schjandra 626. Sesto 468.  
 St. Kilda 318. Santa Maura 506. Schlumbi 515. Sesto Calende 459.  
 St. Léger 40. Santander 376. Schoderland 743. Sestri Levante 457.  
 St. Leonard 151. Santa Pola 387. Schonen 648. Sestri Ponente 457.  
 St. Leonards 250. Santerno 424. Schoonhoven 737. Settle 290.  
 St. Lo 138. Santiago de Cacem 415. Schottland 301. Setval 411.  
 St. Malo 142. Santiago de Compo- fela 375. Schulja 619. Sebern 179.  
 St. Marc 40. Santia 377. Schumna 543. Sevilla 394.  
 St. Martins 259. Santorin 505. Schweden 644. Sevre Rantaise 48.  
 St. Mary 259. Saone 40, 130. Schyl 552. Sevre Riorlaise 48.  
 St. Maur des Fossés 114. Sapienza 501. Schyn 3. Sevres 115, 146.  
 Sainte Menchould 124. Sardiniën 483. Sciacca 482. Seganne 124.  
 St. Michel 45, 643. Saransk 631. Scilly-Inseln 259. Seham 179.  
 St. Nihil 125. Sarlat 154. Seaton Delavel 293. Shannon Harbour 322.  
 St. Nonance 312. Sarno 477. Sedha 424. Chapinsha 319.  
 St. Nazaire 142. Carpsborg 697. Sedan 123. Sheepshed 275.  
 St. Nicolas 32, 41. Carria 383. Sedgley 267. Sheerneß 246.  
 St. Nikola 506. Sarppen-Fos 682. Seealpen 46. Sheffield 289.  
 St. Nicolas - du - Pont 126. Sarrthe 48, 140. Seeforth 285. Shelton 266.  
 St. Omer 120. Sarjana 457. Seeland 741. Shepton Mallet 255.  
 St. Petersburg 639. Sarjeau 143. Segobia 378. Schetland-Inseln 319.  
 St. Peters Port 335. Saffina 460. Segre 243. Chiffnall 263.  
 St. Pierre 335. Sathonay 130. Segura 387. Schiple 288.  
 St. Pierre-lès-Calais 120. Sauer 747. Seilles 43. Schitimir 638.  
 St. Pol-de-Léon 145. Saumur 141. Seine 47, 114, 115. Shottley Bridge 292.  
 St. Pons 162. Saventhem 27. Seine (Dep) 106. Shrewsbury 263.  
 St. Quentin 117. Savignone 27. Seine-Inferieure 134. Shropshire 262.  
 St. Rémy 153, 169. Savigliano 454. Selanit 533. Sicilien 479.  
 St. Servan 143. Savote 170. Selby 290. Siemendria 550. Sibmouth 256.  
 Seleffin 42. Siemenow 625. Sellirk (u. Shire) 303. Siena 468.  
 Selota 502. Sierra de Oredos 341.  
 Semendria 550. Sierra Morena 341.  
 Semenov 625. Sierrita Nevada 341.  
 Sigtuna 671.

- Silido 504.  
 Sile 425.  
 Siliftria (Siliftré) 542.  
 Silkeborg 713.  
 Silkeborg-Kanal 703.  
 Silflone 289.  
 Silla 386.  
 Sillu 37.  
 Silvermine-Bai 177.  
 Simoje Dzero 511.  
 Simplon 420.  
 Sinay 32.  
 Sines 399, 415.  
 Singny 40.  
 Simigaglia 471.  
 Siphnos 504.  
 Siracusa 482.  
 Sifantos 504.  
 Sisebolu 533.  
 Siftowo 542.  
 Sittes 334.  
 Sjedlez 644.  
 Sjusna-Elf 648.  
 Skären 647, 681.  
 Skärgård 681.  
 Stagen 712.  
 Stagens Horn 702.  
 Stantzura 502.  
 Skaraborgs-Län 676.  
 Steder Viten 646.  
 Stelestea 677.  
 Stelestea-Elf 648.  
 Sterrier 321.  
 Stiathos 502.  
 Stibberen 325.  
 Stien 698.  
 Stiens-Elf 682.  
 Stipetaren 510.  
 Slipton 290.  
 Stjern-Na 703.  
 Stonofa 506.  
 Stopelos 502.  
 Stopia 537.  
 Stovin 626.  
 Stripho 504.  
 Stull 325.  
 Stutari 536.  
 Styros 502.  
 Styje 317.  
 Stäbafen 649.  
 Elaney 180.  
 Stautoft 632.  
 Sleydinge 31.  
 Stigo 329.  
 Sligo-Bai 175.  
 Smaalenene 697.  
 Smalingerland 743.  
 Smederemo 550.  
 Smetshwid 267.  
 Emilbe 745.  
 Smolensk 628.  
 Snape 271.  
 Sneed 743.  
 Snennton 277.  
 Snowden 176.  
 Snöderhamn 677.  
 Söderbping 675.  
 Södermanland - Län 672.  
 Söddertelje 649, 671, 672.  
 Söndre Bergenhus 699.  
 Söndre Thronbhjem 700.  
 Sofia 541.  
 Sogne-Fjord 681.  
 Soham 271.  
 Soho 267.  
 Soignies 37.  
 Soissons 117.  
 Solau 384.  
 Solemes 122.  
 Soller 396.  
 Solway Firth 174.  
 Solmona 472.  
 Solsona 382.  
 Solva (Solfach) 300.  
 Solre-sur-Sambre 39.  
 Somagne 42.  
 Sombresse 40.  
 Somergem 31.  
 Somerset 254.  
 Sormme 118.  
 Sommorostro 379.  
 Sondrio 460.  
 Soira 378.  
 Sorrento 575.  
 Soetegem 93.  
 Sotteville-Ides - Rouen 135.  
 Southampton 251.  
 Southend 249.  
 Southmolton 256.  
 Southport 285.  
 South Ronaldsba 319.  
 South Shields 291.  
 South Wist 318.  
 South Weald 249.  
 Southwell 277.  
 Southwold 271.  
 Sowerby 289.  
 Spa 43.  
 Spalding 279.  
 Sparta 501.  
 Spartimento 419.  
 Spey 178.  
 Splügen 421.  
 Spanien 338.  
 Spercheus 488.  
 Spezzapulon 499.  
 Spezzia 457.  
 Spezzia (Griechenland) 499.  
 Spiffa 544.  
 Spithead 251.  
 Spoleto 472.  
 Sporaden 501.  
 Spofito 504.  
 Squillace 419.  
 Stamara 632.  
 Starapul 631.  
 Staratow 632.  
 Sferdohst 633.  
 Sfergijewskij 617.  
 Sferpuchow 617.  
 Sjewastopol 636.  
 Sfibirsk 631.  
 Sfimferopol 636.  
 Sflobodskoi 631.  
 Sfolitamsk 630.  
 Sfuma 629.  
 Sfumy 634.  
 Sfura 567.  
 Sfsudal 620.  
 Sfwalki 644.  
 Sfwenigorod 617.  
 Staben 36.  
 Stadsanal 719.  
 Staffa 310.  
 Stafford 266.  
 Staffordshire 265.  
 Staines 248.  
 Stairhaven 305.  
 Stalimene 543.  
 Stalybridge 265.  
 Stambul 529.  
 Stamford 279.  
 Standia 544.  
 Standon 270.  
 Stanhope 291.  
 Stanley 313.  
 Stapodi 503.  
 Stari Maydan 540.  
 Stavanger 699.  
 Stavelat 43.  
 Staveley 276.  
 Stavoren 743.  
 Stavri 504.  
 Stawropol 632.  
 Steenberg 734.  
 Steenterque 37.  
 Steenwyk 744.  
 Stefene 32.  
 Stewarton 308.  
 Stillfer Joch 421.  
 Stilo 479.  
 Stilton 274.  
 Stirling (und -Shire) 311.  
 Stockholm 670.  
 Stockholms-Län 671.  
 Stockport 265.  
 Stockton 291.  
 Stole Prior 262.  
 Stote upon Trent 266.  
 Stokesley 287.  
 Stone 266.  
 Stonehaven 315.  
 Stonehouse 257, 260.  
 Stony Strafford 269.  
 Stor-Na 703.  
 Stora-Bee 650.  
 Stornoway 318.  
 Stour 178.  
 Stourport 262.  
 Stowmarket 272.  
 Stralene 335.  
 Strandjea-Dagh 512.  
 Strangford 331.  
 Stranorlar 334.  
 Stranraer 305.  
 Strates 544.  
 Stratford 249.  
 Stratford on Avon 267.  
 Strathaven 305.  
 Stratton 258.  
 Strengnäs 672.  
 Strépy 37.  
 Stretford 282.  
 Strömö 713.  
 Strömsholms - Canal 650.  
 Stromboli 481.  
 Strome Ferry 318.  
 Stromneß 319.  
 Strongshlo 504.  
 Stronja 319.  
 Stroud 260.  
 Struga 535.  
 Stry 568.  
 Strymon 515.  
 Studleigh 267.  
 Suances 377.  
 Subapennin 422.  
 Sudona 569.  
 Sudbury 272.  
 Suderö 713.  
 Sueca 386.  
 Südholland 735.  
 Südwilhelmsfahrt 719.  
 Suffolk 271.  
 Suir 180.  
 Sulina-Windung 514.  
 Sulitelma 647.





- Trögen 499.  
 Trollhätta-Kanal 649.  
 Trollhätta-Wasserfälle 649.  
 Tromar 411.  
 Tromsø 681, 700.  
 Tronchiennes 30.  
 Troon 307.  
 Troja 672.  
 Trouville 138.  
 Trombridge 253.  
 Tromijt 632.  
 Tropez 125.  
 Trubshewsk 628.  
 Trujillo 373.  
 Truro 258.  
 Tschatal 514.  
 Tschatschal 551.  
 Tschertassy 635.  
 Tschernaboda 542.  
 Tschernetz 561.  
 Tschernigow 634.  
 Tschektaja-Bai 564.  
 Tschjstapol 631.  
 Tschjola 531.  
 Tschupria 550.  
 Tschuffowaja 567.  
 Tuam 328.  
 Tuhise 28.  
 Tudela 380.  
 Tuente-Ovejuna 393.  
 Túrkei 508.  
 Tula 626.  
 Tullamore 322.  
 Tulle 152.  
 Tultscha 542.  
 Tunhall 266.  
 Tunbridge 248.  
 Tunbridge Wells 248.  
 Tura 309.  
 Turin 453.  
 Turnhout 30.  
 Turnova 535.  
 Turn-Severin 561.  
 Turriß 316.  
 Tuy 375.  
 Tweed 178.  
 Tweedale 303.  
 Twer 617.  
 Twerça 567.  
 Twidenham 248.  
 Twiberton 255.  
 Tyne 178.  
 Tynewmouth 293.  
 Tyri-Fjord 682.  
 Tyrintz 499.  
 Tyrone 333.  
 Tzeara Romaneasca 559.
- U.**
- Ubeda 393.  
 Uccle 27.  
 Uddevalla 676.  
 Udine 463.  
 Uesflup 537.  
 Ufsa 632.  
 Ugès 163.  
 Uggerby-Na 703.  
 Uglitsch 619.  
 Uleaborg 643.  
 Ulea-See 570.  
 Ulapool 318.  
 Uls-Fjord 680.  
 Ulfster 330.  
 Ulva 310.  
 Ullerston 280.  
 Umbrien 472.  
 Umea 677.  
 Umea-Elf 648.  
 Unionanal 181.  
 Unna 514.  
 Upholland 283.  
 Upjala 672.  
 Ural (Fl.) 567.  
 Ural (Geb.) 566.  
 Uralst 632.  
 Urbino 472.  
 Urf 740.  
 Urjel 31.  
 Urfjiga 551.  
 Urst 179.  
 Uffica 480.  
 Uffjug-Beifji 630  
 Ufundschova 520, 532.  
 Ulfredt 742.  
 Utrera 394.  
 Utrillas 281.  
 Ugbridge 248.
- V.**
- Vado 457.  
 Vadso 701.  
 Vaines 143.  
 Valbagno 464.  
 Valdepenas 371.  
 Valbobbadiene 464.  
 Valenca 413.  
 Valenca do Douro 412.  
 Valence 167.  
 Valencia (Stadt) 386.  
 Valencia 385.  
 Valencianisches Geb. 341.  
 Valenciennes 122.  
 Valetta 486.  
 Valladolid 377.
- Ballet 141.  
 Vallona 537.  
 Valls 385.  
 Valognes 139.  
 Val Tellino 421.  
 Valverde 395.  
 Vanves 114.  
 Var 169.  
 Varallo 455.  
 Varanger-Fjord 680.  
 Varage 457.  
 Varbar 515.  
 Varde 713.  
 Varde-Na 703.  
 Vardö 701.  
 Varese 460.  
 Vargita 424.  
 Variendi 488.  
 Varna 543.  
 Varrone 460.  
 Vasto 473.  
 Vathi 506.  
 Vaucluse 168.  
 Vaut sous Chèvremont 42.  
 Vaubert 163.  
 Vecht 718.  
 Vechte 719.  
 Veer 2.  
 Veendam 745.  
 Veesp 740.  
 Veghel 733.  
 Veile 713.  
 Veile-Na 703.  
 Veile-Fjord 702.  
 Velaine 40.  
 Velaz Malaga 391.  
 Velaz Rubio 390.  
 Velino 423.  
 Velletri 474.  
 Velfique-Rudbershove 33.  
 Veltlin 421.  
 Vendée 145.  
 Vendôme 133.  
 Venedig 462.  
 Venetien 461.  
 Venetio 501.  
 Venlo 746.  
 Ventimiglia 458.  
 Ventnor 252.  
 Vera 390.  
 Verdas 514.  
 Vercelli 455.  
 Verdon fur Menfe 125.  
 Verefti 562.  
 Vergara 380.  
 Verolanuova 461.  
 Vermon 134.
- Verona 464.  
 Versailles 115.  
 Vertou 142.  
 Verbiers 42.  
 Vesoul 128.  
 Veurne 36.  
 Vianna 461.  
 Vianna do Castello 413.  
 Vianen 738.  
 Viareggio 470.  
 Viborg 712.  
 Vicenza 464.  
 Vich 384.  
 Vichy 149.  
 Vielsalm 41.  
 Vienne 48, 146, 167.  
 Vierzon-Village 148.  
 Vierzon-Ville 148.  
 Viefte 477.  
 Vigevano 459.  
 Vigo 374.  
 Vilaine 48.  
 Vilafeca 384.  
 Villa de Conde 413.  
 Villafrauca del Pana-des 384.  
 Villagarcia 375.  
 Villajoyosa 387.  
 Villanova de Milfontes 415.  
 Villanova de Portimao 415.  
 Villar 388.  
 Villar del Salz 381.  
 Villa Real 414.  
 Villareal de S. Antonio 415.  
 Villaroblede 388.  
 Villaroja 482.  
 Villars le Bonillet 43.  
 Villasar de Mar 383.  
 Villefranche 156, 166.  
 Villena 387.  
 Villeneuve 155.  
 Villeneuve fur Yonne 131.  
 Villers-Bretonneux 118.  
 Villeurlanne 166.  
 Vilvorde 27.  
 Vincennes 114.  
 Vire 43, 138.  
 Virginal 28.  
 Vixton 40.  
 Vifé 42.  
 Vifta Alegre 412.  
 Vitarbo 474.  
 Vittoria 379.  
 Vitry 143.

- Bitry-le-Francois 124. Warrenspoint 332. West-Lobe 258. Wirksworth 276.  
 Bitulo 501. Warrington 283. West Lothian 302. Wisbeach 271.  
 Bivara 476. Warwick 643. Westmanlands - Län 672. Wisby 677.  
 Bixaya 379. Warwid 267. Westmeath 322. Wischni Wolotshof  
 Bizeu 412. Wasa 643. Westmoreland 294. (Canal) 571.  
 Blaardingen 737. the Wash 173. Weston super Mare 255. Wisshaw 306.  
 Blämen 1. Waffil 625. Westport 329. Witebst 639.  
 Blamerhyngh 36. Waterford 326. Westra 319. Witham 178.  
 Bliffingen 742. Waterloo 28, 285. Westroosebete 36. Withernsea 287.  
 Bogesen 47. Watermål - Voitsfort 27. Westsaan 741. Witshegda 569.  
 Boghera 459. Watterlos 121. Wetteren 32. Wiveliscombe 255.  
 Boiron 167. Waveney 178. Wettersee 649. Wjasma 628.  
 Bolte Rat 718. Wavre 28. Wewelghem 35. Wjasnik 620.  
 Bolo 535. Wavre Notre Dame 30. Wegford 323. Wjaika 631.  
 Bolterra 469. Wavre St. Catherine 30. Wegis 674. Wladimir 619.  
 Boltri 457. Wagnskeet 279. Weiburg 269. Woburn 274.  
 Boltarno 423. Wagnskeet 279. Whithaven 294. Wörden 736.  
 Boluzja-Geberg 513. Weir 178. Whitney 269. Woiniza 540.  
 Boorburg 736. Weede 552. Whithorn 291. Wofjua 515.  
 Bosges 126. Wednesbury 267. Whithorn 291. Woking 245.  
 Bracene 32. Weeden 274. Whithorn 291. Wokingham 253.  
 Brakhori 498. Weert 746. Whithorn 291. Wolds 236.  
 Bullano 481. Weichsel 568. Whithorn 291. Wolga 576.  
 W. Weidlo 618. Whithorn 291. Wolgaw 570.  
 Waal 717. Welland 178. Whithorn 291. Wolhynien 638.  
 Waalwyf 733. Wellington 274. Whithorn 291. Wolist 638.  
 Waachtebete 231. Wellington 263. Whithorn 291. Wologda 630.  
 Wachen 35. Wells next the Sea 273. Whithorn 291. Wolverhampton 266.  
 Wadley 289. Wellspool 298. Whithorn 291. Wolverton 269.  
 Wadregem 35. Wendover 270. Whithorn 291. Wombbridge 263.  
 Wärschott 31. Wendenborg 676. Whithorn 291. Wondelgem 31.  
 Wäs 2. Wenersee 649. Whithorn 291. Wonsjeradeel 743.  
 Wäsmänster 33. Wenslof 263. Whithorn 291. Woodbridge 271.  
 Wagentingen 734. Werchoturje 680. Whithorn 291. Woodstock 269.  
 Wakefield 288. Werschtyer 28. Whithorn 291. Wodale 289.  
 Walachei 559. Wereja 617. Whithorn 291. Woolwich 246.  
 Walcheren 741. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worcester 262.  
 Walcourt 40. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worlington 294.  
 Walbai 566. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worsley 278.  
 Walders-Lhal 682. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wortum 743.  
 Wales 295. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wormerbeer 741.  
 Waljemo 550. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worms 641.  
 Walker 292. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wormser Joah 421.  
 Wallingford 253. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Woroneh 627.  
 Walliser Alpen 420. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worsborough 289.  
 Wallonen 1. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worsley 282.  
 Wallonisch-Prabant 2. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Worthing 250.  
 Walljend 292. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wortley 289.  
 Walmersley 281. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wottegem 33.  
 Waltham Abbey 249. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wostreffenski 617.  
 Walthamston 249. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wostreffensloje 625.  
 Walton le Dale 280. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wotton-umber - Edge  
 Wandre 42. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. 260.  
 Ware 270. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wranja 537.  
 Waremm 42. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wrexham 296.  
 Warrminster 253. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Brodwardine 263.  
 Warneton 36. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wye 179.  
 Warrminster 253. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wyring 740.  
 Warrminster 253. Wermalands-Län 673. Whithorn 291. Wyring 740.