

# AUSTRIA

Archiv für Consularwesen,  
volkswirtschaftliche Gesetzgebung und Statistik.

Redigirt im Auftrage des gemeinsamen k. k. Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten.

Erscheint jeden Sonnabend.

Expedition in Wien  
Verlag

k. k. Hof- und Staatsdruckerei,  
Singerstrasse Nr. 26.

Inseraten-Aufnahme:  
für die einmalige Einschaltung:  
die dreispaltige Petit-  
zeile 5 kr. = 1 Ngr.

Für das Ausland übernehme  
Pränumeration alle Postämter  
und Buchhandlungen.

Inserate werden im Verlage  
der k. k. Hof- und Staats-  
druckerei übernommen.

Pränumerationspreis  
in Wien:

ganzj. fl. 6, halbj. fl. 3,  
viertelj. fl. 1.50.

Einz. Nummern 15 Nkr.

Mit Post und im Buchhandel:  
ganzj. fl. 7, halbj. fl. 3.50,  
viertelj. fl. 1.75.

Für das Ausland  
(ohne Postversendung):

ganzj. 4 Rth. 20 Ngr.,  
halbj. 2 Rth. 10 Ngr.,  
viertelj. 1 Rth. 5 Ngr.

XXII. Jahrgang.

Wien, 20. August 1870.

Nr. 34.

Inhalt: Ernteberichte und Getreidehandel: Pest, 4. August 1870. — Leipzig, 30. Juli 1870. — London, 25. Juli 1870. — Cardiff, 23. Juli 1870. — Galatz, 31. Juli 1870. — Ibraila, 25. Juli 1870. — Odessa, 1. August 1870. — Reval, 22. Juli 1870. — Consularberichte: Wittenberge, Mitte Juni 1870. (Kettenschiffahrt auf der sächsischen Elbe.) — Cardiff, Mitte Juni 1870. (Monatsbericht.) — Boulogne sur mer. (Jahresbericht für 1869.) — Tarent. (Jahresbericht für 1869.) — Cavalla, Anfangs Juni 1870. (Monatsbericht.) — Monastir, Anfangs Juli 1870. (Monatsbericht.) — Serres, Mitte Juni 1870. (Monatsbericht.) — St. Petersburg, Anfangs Juli 1870. (Monatsbericht.) — Volkswirtschaftliche Gesetzgebung: Oesterreich. — Norddeutscher Bund. — Baiern. — Württemberg. — Dänemark. — Belgien. — Frankreich. — Brasilien. — Honduras. — Verschiedene Mittheilungen: Ernteergebnisse des Jahres 1869 in Böhmen. — Getreide-Durchschnittspreise. — Getreideumsatz in Triest. — Arnauer Spar- und Vorschuss-Verein. — Sparcasse in Budweis. — Sparcasse in Hohenelbe. — Sparcassen in Oesterreich. — Ausstellung in Mähr.-Neustadt. — Bielitz-Bialaer Ausstellung 1870. — Marktwilligungen. — Zeitschrift des allgemeinen Beamtenvereines. — Verbesserung der preussischen Elbestrecke. — Ueber den europäischen internationalen Holzhandel.

## Ernteberichte und Getreidehandel.

(Vgl. Nr. 27—33 der „Austria“ vom 1. J.)

**Pest, 4. August 1870.** (Ernteergebnisse in Ungarn.)  
Laut den an das k. ung. Handelsministerium eingelangten Berichten ergibt sich, dass von 296 Berichten über Weizen:

72 eine gute und sehr gute,  
176 „ mittlere,  
48 „ schlechte

Ernte in Aussicht stellen.

Von 290 über den Stand des Roggens eingelaufenen Berichten lauten:

74 für eine gute und sehr gute,  
176 „ „ mittlere,  
40 „ „ schlechte Ernte.

Von 280 Berichten über den Stand des Sommergetreides versprechen:

128 eine gute und sehr gute,  
140 „ mittlere,  
12 „ schlechte Ernte.

Aus diesen Berichten kann auf Grund der statistischen Aufnahmen früherer Jahre nach der durchschnittlichen jährlichen Aussaat und dem jochweisen Ertrage der verschiedenen Ernten auf folgendes Ernteergebniss des Wintergetreides geschlossen werden:

Es steht zu erwarten ein Ertrag an Weizen von nahezu 58½ Millionen Metzen, an Roggen von 28½ Mill., zusammen 82 Mill. Metzen Brodfrüchte.

Diesem Gesammttertrage steht der Bedarf gegenüber, und swar:

Durchschnittlicher jährlicher Bedarf an Brodfrüchten . 57 Mill.  
Bedarf an Saatgut. . . . . 13 „

Zusammen... 70 Mill.

Metzen.

Verbleibt für den Export disponibel ein Quantum von 12 Mill. Metzen.

Ueber die Menge der etwa noch aus dem Vorjahre erhaltenen Vorräthe liegen dem Ministerium keine verlässlichen Daten vor, doch dürften sich diese Vorräthe an vorjähriger Frucht auf

ein ganz geringes Quantum belaufen, da bei den günstigen Preisen des Monates Juni dieselben grösstentheils aufgekauft wurden.

**Leipzig, 30. Juli 1870.** Bei der fortdauernden und voraussichtlich weit in den nächsten Monat noch sich erstreckenden Unterbrechung des Frachttransportes auf den Eisenbahnen und der Störung im Post- und Telegraphenverkehre hat sich in der unregelmässigen Lage, in welche der Getreidehandel durch die Ereignisse gebracht worden ist, nichts geändert.

Die Manipulationen der Berliner Productenbörse, wo man des Ultimoabschlusses wegen die Notirungen zu werfen bestrebt ist, helfen die herrschende Unregelmässigkeit noch erweitern.

Für den hiesigen Platz ist im Allgemeinen die Situation ohne namhafte Veränderung; nur Hafer wurde wieder höher und bis 35 Thlr. für 1176 Pfd. netto bezahlt.

Der Fortgang der Erntearbeiten in den ebenen Lagen ist von der Witterung begünstigt worden. Von dem in hiesiger Gegend eingeheimsten Winterroggen rühmt man die Qualität; über die Resultate etwaiger Probedrusche wurde bis jetzt noch nichts bekannt.

Hält die günstige Witterung an, so wird der Weizenschnitt wesentlich früher, als man erwartete, beginnen können.

**London, 25. Juli 1870.** Das schöne Wetter der vorigen Woche machte einer unerträglichen tropischen Hitze Platz. Die Wiesen haben all ihr Grün eingebüsst und diejenigen, welche zuwarteten, haben nun fast gar nichts, jedenfalls statt Heu nur Stroh. Die Knollenfrucht ist sehr gering und die Kartoffeln der frühen Ernte sind gut, aber die Nachernte wird schlechter werden. Die Körnerfrucht, welche nun ganz reif geworden, dürfte, wenn dieses trockene Wetter andauert, in bester Ordnung eingebracht werden.

An vielen Orten hat der Schnitt begonnen und Weizen wird in jedem Falle eine volle Mittelernte geben.

Der Weizenmarkt war unstät und die Preise waren unregelmässig.

**Cardiff**, 23. Juli 1870. Die Ernte steht fast im ganzen Amtsgebiete dieses Consulates im vollen Zuge, und die günstige Witterung jüngster Zeit ist den Saaten in qualitativer Beziehung sehr zu Statten gekommen.

Die Weizenpreise sind seit dem letzten Berichte, hauptsächlich in Folge des ausgebrochenen Krieges, welcher einige Störungen in den Zufuhren und eine nicht unbedeutende Steigerung der Seefrachten verursacht, um 6—8 Schilling pr. Quarter höher gegangen.

**Galatz**, 31. Juli 1870. Laut eingelangten authentischen Nachrichten ist der Stand des Weizens, Roggens und der Gerste im Galatzer Bezirke ziemlich gut, die Schnitzeit hat begonnen und man hofft auf ein befriedigendes Ergebniss. Mais steht in schöner Fülle da und wird das Ergebnis hievon, wenn nicht schadenbringende Umstände eintreten, jenes des Vorjahres 1869 übersteigen. Der gegenwärtige Krieg hat auf den hiesigen Platz sehr drückend gewirkt. Der Verkehr stockt ganz und Geldmangel ist eingetreten. Bis vor 12 Tagen wurden noch Verkäufe in Weizen zum Preise von 218—247 Galatzer Piaster pr. Kilo und von Roggen zu 146—150 Pstr. gemacht; seit der Zeit liegen die Geschäfte damit ganz darnieder. Gegenwärtig ist nur Nachfrage nach Mais und werden nicht geringe Quantitäten mittelst Dampfern nach England, mehr aber nach Frankreich exportirt. Für den Kilo wird 142—144 Pstr. in den hiesigen Magazinen gekauft und von denselben aus bis zum Landungsplatze transportirt, bezahlt, für die Partie-Waare aber, welche mittelst Kaiks (grosse Flussbarken) aus den oberen Donauhäfen eintrifft und ohne Ueberführung in Magazine unmittelbar auf das die Ladung abwartende Schiff überladen wird, um 2 Piaster mehr, sonach 146 Pstr. Die Käufe von Mais dauern fort und nur gegen sogleiche Bezahlung des Preises.

**Ibraila**, 25. Juli 1870. Die Berichte, welche in der verfloffenen Woche bezüglich der diesjährigen Ernte in den Cerealien aus den Districten der Fürstenthümer anher gelangt sind, lauten sehr günstig. Der Schnitt der Gerste und des Weizens ist bereits in den meisten Gegenden beendet. Was die Schüttung der beiden Cerealiegattungen anbelangt, so ist dieselbe im Durchschnitt eine gute; die Qualität der Frucht eine vorzügliche. Innerhalb wenigen Tagen wird auch der Schnitt des noch ausstehenden Weizens und Roggens vor sich gehen; nur in den Hochgegenden wird derselbe noch hinausgeschoben werden müssen.

Die Hirse geht auch der Reife entgegen, und stehen die Hirsefelder im Allgemeinen gut, daher auch eine gute Ernte gewärtigt wird.

Die Maisfelder haben ein ausgezeichnetes Aussehen und man verspricht sich davon ein sehr gutes Erträgniss; ein ausgiebiger Regen, der in der letzten Zeit gleich, gefallen und die darauf eingetretene Hitze hat auf das Wachsthum und die Entwicklung dieser Pflanze den heilsamsten Einfluss geübt.

Nur einige Gegenden haben durch Hagel und grosse Regengüsse Schaden gelitten, der aber nur unbedeutend sein soll.

Obst ist nicht überall gerathen, dagegen gedieh das Futtergewächse in hinreichender Menge und Gemüse und Knollengewächse stehen so gut, als man nur wünschen kann.

Die Berichte bezüglich des Gedeihens des Weines sind sehr befriedigend.

**Odessa**, 1. August 1870. Die Ernte im Amtsbereiche dieses k. u. k. General-Consulates ist durchaus so gut als gesichert und was Menge und Güte der Bodenfrüchte anbelangt, in den Vorjahren noch selten übertroffen worden. Dabei sind die

Vorräthe aus den Feichungen des Jahres 1869 noch so bedeutend, dass täglich 36 Trains von 20 bis 40 Waggons mit Getreide hier anlangen. Das Materiale der Eisenbahn, welche nur ein Geleise hat, ist für diesen Transport nicht ausreichend und es würde die Einnahme, die nun täglich 30.000 Silberrubel beträgt, ohne diese Uebelstände leicht auf 50.000 Silberrubel pr. Tag gebracht werden können.

**Reval**, 22. Juli 1870. In den letzten Tagen hat etwas regnerisches Wetter geherrscht, wodurch das Sommergetreide und die Kartoffeln bedeutend gewonnen haben sollen. Allem Anschein nach kann man in Esthland auf eine gute Durchschnittsernte und, falls die ausländischen Preise hoch sind, auf einigen Export rechnen.

## Consularberichte.

**Wittenberge**, Mitte Juni 1870. (Kettenschiffahrt auf der sächsischen Elbe.) Seitdem die Eisenbahnen angefangen haben, auch in Bezug auf den Transport der Massengüter der Schiffahrt eine höchst empfindliche Concurrenz zu bereiten, hat die Dampfkraft zwar auch auf dem Elbestrome zur Beförderung von Gütern insoferne Anwendung gefunden, als man Dampfschiffe einfuhrte, welche theils zum Schleppen der Lastkähne, theils zur Aufnahme der Güter selbst bestimmt waren. Gegenwärtig mögen an 36 solcher Raddampfer auf der Elbe in Thätigkeit sein. Der Erfolg dieser Remorqueure hat sich zwar durch eine ziemlich bedeutende Herabminderung der Frachtsätze geltend gemacht, dennoch ist der Nutzen, welchen die Schiffahrt und der Handelsstand davon gezogen haben, kein sehr grosser. Die Concurrenz der Eisenbahnen ist mittelst dreifach und mehr geringerer Frachtsätze nicht gebrochen, die Beförderung ist nur theilweise eine gleich schnelle und bleibt vor Allem in peinlicher Abhängigkeit von dem Wasserstande, so dass der Befrachter nie mit Gewissheit auf prompte Besorgung seines Gutes rechnen kann. Die Klagen des Handelsstandes über langsame und unsichere Beförderung und die des Schifferstandes über die geringeren und unzuverlässigen Dienste der Remorqueure dauern fort. Zur Beseitigung der mit dem jetzigen Betriebe verbundenen Uebelstände scheint die sog. Kettenschlepp- oder Drahtseil-Schleppschiffahrt besonders geeignet. Dieses System, das vorzugsweise in Frankreich seine Ausbildung gefunden und seitdem zu vielfachen Nachahmungen Veranlassung gegeben hat, ist seit dritthalb Jahren bereits bei Magdeburg zur versuchsweisen Anwendung gelangt und hat die besten und aufmunterndsten Resultate gegeben. Das Verdienst der ersten practischen Einführung des Kettenschiffes auf einem deutschen Flusse gebührt dem Director der Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hrn. Graff. Für die Brahe von Bromberg bis zur Weichsel sind Lieferungscontracte für diese Einrichtung schon abgeschlossen, und für den Rhein wird die Concession, wenn nicht schon ertheilt, täglich erwartet. Für den lebhaften Schiffahrtsverkehr auf der sächsischen Elbe, der in 1869 bei Schandau 13 $\frac{1}{10}$  Mill. Ctr. Güter die sächsisch-böhmische Grenze passiren liess, und in Dresden allein einen Umschlag von ca. 6 Mill. Ctr. erreichte, konnten die in anderen Ländern gemachten Erfahrungen kaum unversucht bleiben und bildete sich im Mai vorigen Jahres eine Actiengesellschaft, um deren Gründung die Herren Director Bellingrath, Moriz Sasse und Ingenieur Müller (sämmlich in Dresden) sich besondere Verdienste erworben haben. Die „Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe“ beabsichtigt die Strecke von der sächsisch-böhmischen Grenze (Schandau-Schmilka) bis Magde-

burg, also in einer Länge von 45 Meilen, mit der Kette zu be-  
fahren, und ist dazu ein Capital von 800.000 Thlr. vorgesehen,  
wovon im vorigen Herbste, jedoch nur für die Belegung der  
sächsischen Elbestrecke, Actien für einen Betrag von 350.000  
Thlr. aufgelegt wurden. Die günstige Meinung, welche in Han-  
delskreisen, sowie seitens der Capitalisten für das Unternehmen  
vorhanden war, zeigte sich ganz deutlich in einer sofortigen  
und ziemlich namhaften Ueberzeichnung, und in Folge dessen  
gelang es der Gesellschaft, bereits im Herbst '1869 auf der  
Strecke zwischen Dresden und Meissen ihren Betrieb zu eröffnen,  
worauf 3 Monate später die Kettenschiffahrt von Meissen bis  
zur preussischen Grenze und vom Juni d. J. ab von Dresden  
bis zur böhmischen Grenze eröffnet ward, so dass von jetzt ab  
die ganze 15-62 Meilen lange sächsische Elbe mittelst Ketten-  
schiff befahren wird. Noch vor Ende dieses Jahres sollen die  
noch unbegebenen Actien im Belaufe von 450.000 Thlr. aufge-  
legt und mit der Kettenlegung von der sächsisch-preussischen  
Grenze bis Magdeburg (27-72 Meilen) begonnen werden. Da bei  
Magdeburg bereits über 7 Meilen der Elbe mit der Kette befa-  
hren werden und die Weiterführung bis Hamburg als gesichert  
betrachtet werden darf, so wird bis zum Frühjahr 1871 darauf  
zu rechnen sein, dass die Kettenschiffahrt auf der ganzen Elbe-  
strecke von der böhmischen Grenze bis Hamburg zur Durch-  
führung gelangt ist. Was die Vortheile der Kettenschiffahrt  
betrifft, so ist es längst kein Geheimniss mehr, dass die Leistun-  
gen der Remorqueure denen der Segelschiffahrt überlegen sind,  
und dass letztere unterliegen müsste, wenn die Betriebsmittel  
der bisherigen Dampfschiffahrt angemessen vermehrt würden.  
Für die Würdigung der Kettenschiffahrt wird es darum genü-  
gen, nur die Räderdampfschiffahrt mit derselben in Vergleich  
zu stellen. Der hauptsächlichste Nachtheil der Raddampfer be-  
steht darin, dass von denselben eine grössere Kraft aufgewandt  
werden muss, als zur Ueberwindung des Widerstandes nöthig  
ist. Die Schaufeln der Raddampfer suchen ihren Stützpunkt in  
dem Wasser, welches indessen vermöge der Beweglichkeit  
seiner Theile dem auf dasselbe ausgeübten Drucke ausweicht  
und den gesuchten Widerstand nur dadurch leistet, dass die  
Masse des Wassers der Verdrängung durch die Schaufeln wider-  
strebt. Für die Kette dagegen ist der Angriffspunkt weit gün-  
stiger, die effective Kraftleistung weit wirksamer, in Folge  
dessen können die Toueurs leichter gebaut und selbst bei sehr  
niedrigem Wasserstande noch verwendet werden. Selbstver-  
ständlich steht dem geringeren Kraftaufwande eine ansehnliche  
Ersparniss an Brennmaterial zur Seite. Im nächsten Zusammen-  
hange mit diesen Betriebsverbesserungen steht dann weiter  
eine raschere Beförderung, die Einhaltung einer sicheren Lie-  
ferfrist und, sobald der billigere Transport den Schiffer über-  
zeugt haben wird, dass sein eigener Vortheil ihm empfiehlt, sich  
und sein Schiff schleppen zu lassen, der Wegfall der Leinpfade,  
deren Erhaltung dem Staate bisher meist unverhältnissmässig  
hohe Kosten verursacht hat. Für den Schiffer ergeben sich, wie  
namentlich in Sachsen der Schifferstand rasch zu begreifen  
scheint, folgende bedeutende Vortheile: 1. Die Bedienung eines  
Kahnes wird nur 2 Mann erfordern. 2. Masten und Takelage,  
welche ihm jährlich an 80—100 Thaler Unterhaltungskosten auf-  
legen, werden überflüssig. 3. Die Kähne können um das Ge-  
wicht dieser Gegenstände mehr beladen werden. 4. Das zeit-  
raubende Niederlegen der Masten fällt fort. 5. Der Schiffer ist  
ungünstigen Witterungsverhältnissen und dem Aufenthalte durch  
Hochwasser weniger ausgesetzt. 6. Jedes Fahrzeug kann eine  
grössere Anzahl Fahrten machen. 7. Der Schiffer braucht darum  
weniger Fahrzeuge, um jährlich ein bestimmtes Güterquantum zu  
befördern. 8. Bei Beginn der Fahrt kann genau berechnet wer-  
den, wann der Kahn zu einer neuen Verladung bereit ist und  
welchen Gewinn eine bevorstehende Fahrt erzielen wird. Ueber  
die Resultate der sächsischen Kettenschiffahrt liegen, nachdem  
ein Theil der Strecke erst vor wenigen Monaten, die ganze

Tour erst vor wenig Tagen dem Betriebe übergeben worden  
ist, ausreichende statistische Daten noch nicht vor. Dass das  
junge Unternehmen jedoch trotz mancherlei Lehrgeld, das von  
jeder neuen Gesellschaft zu zahlen ist, prosperirt und noch  
mehr prosperiren wird, ist ganz unzweifelhaft und documentirt  
sich wohl auch in dem steigenden Course der Actien eine äh-  
nliche Ansicht der öffentlichen Meinung. Der Tarif der Gesell-  
schaft beruht auf folgenden allgemeinen Grundzügen: Ein leerer  
Kahn zahlt pr. Meile bergabwärts bei einer Ladungsfähigkeit  
bis zu: 1. Classe 600 Ctr. 1 Thlr., 2. Classe 1000 Ctr. 1-4 Thlr.,  
3. Cl. bis 1500 Ctr. 1-8 Thlr., 4. Cl. 2000 Ctr. 1-12 Thlr., 5. Cl.  
2500 Ctr. 1-16 Thlr., 6. Cl. 3000 Ctr. 1-20 Thlr., 7. Cl. 3500 Ctr.  
1-24 Thlr., 8. Cl. 4000 Ctr. 1-28 Thlr., 9. Cl. 5000 Ctr. 2-2 Thlr.,  
10. Cl. 6000 Ctr. 2-6 Thlr., 11. Cl. 7000 Ctr. 2-10 Thlr., 12. Cl.  
8000 Ctr. 2-14 Thlr. Für die Ladung sind tarifmässig für je  
100 Ctr. pr. Meile  $2\frac{1}{2}$  Ellen zu zahlen, und wird hiebei das Ge-  
wicht der Ladung so abgerundet, dass eine Menge unter 50 Ctr.  
nicht, 50 Ctr. und darüber als 100 Ctr. berechnet werden. Beträgt  
die Fahrt weniger als 4 Meilen, so wird zu den Normalsätzen ein  
Zuschlag bezahlt, und zwar bis zu 3 Meilen 25 pCt., für 4 Meilen  
15 pCt. Diese Tarifsätze gelten für alle Wasserstände bis zu  
1 Elle über Null am Dresdner Pegel. Bei einem höheren Wasser-  
stande erfolgt ein Zuschlag zu dem Gesamtsatze, und zwar:  
bei 1—2 Ellen über Null 10 pCt., bei 2—3 Ellen über Null 20 pCt.

Cardiff, Mitte Juni 1870. (Monatsbericht.) Im letzt-  
abgelaufenen Monate herrschte hier in den Geschäften grosse  
Ruhe, welche verschiedenen Umständen zuzuschreiben ist. In  
dieser Jahreszeit nämlich sind die Seefrachten verhältnissmässig  
höher in den Häfen von London und Liverpool, und Schiffe,  
namentlich von grösserer Tragfähigkeit, fahren in Folge dessen  
nach diesen Häfen, um eine Rückfracht zu erhalten. Ferner hat  
die von den Kohlengrubenarbeitern in Südwaales verlangte und  
kürzlich auch erhaltene Lohnerhöhung die Eigenthümer der  
Kohlgewerke veranlasst, die Kohlenpreise verhältnissmässig  
zu erhöhen, daher die Abnahme in der Nachfrage. Die  
Kohlengrubenarbeiter befinden sich jetzt trotz der Lohn-  
erhöhung in einer ungünstigeren Lage als früher, indem in Folge  
der Abnahme des Kohlenexportes in den Kohlenbergwerken im  
Durchschnitte bloß die halbe Zeit gearbeitet wird. Im vorigen  
Monate sind etwa 200 Schiffe weniger angekommen, als während  
der gleichen Periode des Vorjahres. Die Anzahl der Einläufe  
betrug nämlich 545 Schiffe, gegen 768 im gleichen Zeitraume  
1869. Die Abfahrten beziffern sich auf 645, gegen 712. Von  
den eingelaufenen Schiffen waren bloß 200 beladen. Seit 1. Jänner  
l. J. sind hier im Ganzen 2174 Schiffe angekommen und 3062  
abgesegelt. Die im Mai bei dem auswärtigen Handel thätig ge-  
wesenen Schiffe vertheilen sich der Flagge nach, wie folgt:  
Britische 193 (69.464 Tonnen), darunter 65 Dampfer (27.321 T.),  
französische 54 (9020 T.), darunter 4 Dampfer (854 T.), italie-  
nische 21 (9230 T.), norddeutsche 23 (8113 T.), amerikanische  
14 (15.846 T.), schwedisch-norwegische 14 (4354 T.), hollän-  
dische 6 (845 T.), darunter 2 Dampfer (266 T.), portugiesische  
5 (804 T.), österreichisch-ungarische 4 (1407), russische 3  
(2591 T.), darunter 1 Dampfer (1646 T.), dänische 3 (290 T.);  
ferner 205 Küstenfahrer. Von den unter österreichisch-ungari-  
scher Flagge eingelaufenen 4 Schiffen kam je 1 aus Oran,  
Alicante, Dublin und Havre. Das von Oran angekommene brachte  
125 T. Eisenerz und 150 T. Espartogras, jenes aus Alicante  
130 Tonnen Espartogras. Abgesegelt sind 10 nationale Schiffe  
von 5390 T., u. zw.: 2 nach Triest, 2 nach Kertsch, je 1 nach  
Constantinopel, Barcelona, Malta, Trapezunt, Venedig und  
Syra. Die Frachten, welche dieselben für die hier eingenommene  
Kohlenladung erzielten, waren: Triest 16 s., Kertsch 13 s. 9 d.,  
Constantinopel 14 s. 9 d., Barcelona 18 s. 3 d., Malta 13 s., Tra-  
pezunt 14 s. 9 d., Venedig 18 s. 3 d. und Syra 15 s. 6 d. Die Haupt-