

B e r i c h t

des

schweiz. Konsuls in Rotterdam (Hrn. Ferdinand Koch von
Zürich) über das Jahr 1871.

(Vom 9/15. März 1871.)

An den hohen schweiz. Bundesrath.

Tit. I

Das Jahr 1871 begann, insbesondere für die Niederlande, unter sehr günstigen Auspizien. Durch den großen Abzug von Kolonialwaaren und Lebensmitteln nach Deutschland und längs Elsaß und Lothringen nach Frankreich hatten sich für diese Artikel namhafte Preissteigerungen entwickelt, und durch den fortdauernden Krieg und das damit verbundene weitere Vordringen der Deutschen in Frankreich schienen sich die Absatzquellen dahin noch mehr erweitern zu wollen; auch drängten sich die Hoffnungen auf eine baldige Beendigung des Krieges in den Vordergrund, und Alles dieses ließ, trotz der seit 20. Dezember 1870 durch heftigen Frost angehaltenen Unterbrechung der Schifffahrt und durch den mangelhaften Eisenbahntransport, auf eine sehr lebhaftige Campagne rechnen. Doch hielten diese Hindernisse so lange an, daß sich die Erfüllung der gehegten Erwartungen immer weiter hinausshob und der am 28. Januar 1871 erfolgte Abschluß eines dreiwöchentlichen Waffenstillstandes quasi spurlos vorüberging.

Die Schifffahrt wurde erst in der zweiten Hälfte Februars 1871 wieder frei; der Eisenbahntransport blieb aber nach wie vor mangelhaft, da einestheils die Kriegsrequisiten von Transportwaggonen nicht

aufhörten und andertheils die Bahndirektion während des ganzen Jahres so eigennützig und willkürlich zu Werke ging, daß vielerlei Klagen darüber erhoben und später auch bei der hiesigen Handelskammer eingereicht wurden, welche sich der Sache annahm und der Bahndirektion eine mahnende Nota zu Gunsten des niederländischen Handels zugehen ließ, die auch gute Früchte getragen hat.

Kurz nach Wiedereröffnung der Schifffahrt wurde am 26. Februar der Friede geschlossen, welcher aber ebenso wie der Waffenstillstand, nicht den mindesten belebenden Einfluß auf den Waarenhandel ausübte. Die segensreichen Wirkungen dieses so heiß ersehnten Ereignisses schienen schon vorher escomptirt worden zu sein, und es trat gegen alles Erwarten ein ruhigerer Zustand ein, welcher bis Ende Mai anhielt, als auch der schreckliche Bürgerkrieg in Frankreich ein Ende nahm.

Mit dem Monat Juni beginnt eine lebhaftere Geschäftsperiode, welche, mit Ausnahme der gewöhnlichen Sommerstille — zweite Hälfte Juli und erste Hälfte August — und der geschlossenen Schifffahrt im Dezember, ununterbrochen bis zu Ende des Jahres anhielt, und während welcher der Waarenhandel zu einer seltenen Lebhaftigkeit emporblühte, reichen Segen spendend für Alle, welche die Bewegungen der einzelnen Branchen mit Sachkenntniß und Umsicht für sich auszubenten verstanden.

Besonders für unsern Hauptartikel Kaffee gestaltete sich bei zunehmend lebhaftem Umsatz eine denkwürdige Preissteigerung, welche an allen Märkten der Welt bis jetzt anhielt und sich hauptsächlich auf bedeutende Erndte-Defizite in Brasilien, Java und Ceylon gründete und auf die kolossale Zunahme des Verbrauchs in den Vereinigten Staaten, in welchem merkwürdigen Lande mit jedem neuen Jahr eine so große Zunahme der Bevölkerung, der Wohlfahrt und des Reichthums konstatiert wird, daß es uns diesseits des Ozeans immer mehr geboten ist, den Einfluß davon auf alle Branchen des Handels und der Industrie streng zu erwägen und zu würdigen. Hier bewegte sich guter ordinärer Javakaffee von 35 C. zu Anfang des Jahres auf 36 à 36 $\frac{1}{2}$ C. im Februar, auf 33 à 33 $\frac{1}{2}$ C. im März und von da an fortwährend steigend bis auf 43 C., per $\frac{1}{2}$ Kil. zu Ende des Jahres, also seit März um 33 0/0. Bei brasilianischem Kaffee war die Bewegung noch viel großartiger. Good first Rio, in London am 1. Januar 1871 50/- à 50/3, im Februar 53/- à 53/6, im März 50/6 à 51/6 und von da an steigend bis auf 69/6 à 70/- am 31. Dezember, also seit März um beinahe 40 0/0.

Zucker hat i. J. 1871 bedeutende Fluktuationen erfahren; die Preise standen zu Anfang des Jahres, unter dem Einflusse des Krieges, so hoch, wie man sie seit 1857 nicht mehr gekannt hatte; sie ließen jedoch

nach, als die französischen Fabriken wieder in regen Betrieb kamen. Diese retrograde Bewegung artete bei den von allen Seiten her einlaufenden Berichten, die außerordentlich reiche Runkelrüben-Ernten in Aussicht stellten, in eine wahre Panik aus, wodurch die Preise um volle Fr. 11 unter den zu Anfang des Jahres höchst bezahlten Werth fielen. Als sich diese Gerüchte später als übertrieben erwiesen, befestigte sich der Markt wieder nach und nach, so daß das Jahr 1871 für raffinierten Prima mit Fr. 38 per 100 Kil. schließt, gegen Fr. 44 am 1. Januar. Hoher folgte beinahe durchgehends dem Lauf von raffinirtem.

Ganz besondere Erwähnung verdient die Ausdehnung der Runkelrübenkultur und Fabrikation hier in den Niederlanden, welche mit jedem Jahre neue und überraschende Fortschritte und somit dem indischen Rohrzucker immer stärkere Konkurrenz macht. Es sind in den Niederlanden jetzt wieder 8 bis 10 Fabriken zu diesem Zweck im Bau begriffen.

Gewürze haben, in Folge eines im Juni erhaltenen Telegrammes, daß ein furchtbarer Orkan auf Banda die Erndte geschädigt habe, und in Folge starker Exporte nach Amerika und England, ebenfalls eine bedeutende Rolle gespielt. Von Anfang bis zu Ende des Jahres stiegen Muskatnüsse Nr. 1 von 127 à 128 G. auf 196 à 198 G., Macis von 218 à 220 G. auf 275 G., Nelken nur von 27 G. auf 31 $\frac{1}{2}$ G., Alles per $\frac{1}{2}$ Kil. Pfeffer fluktuirte stark, fiel von 32 G. per $\frac{1}{2}$ Kil. bis im Mai auf 30 $\frac{1}{2}$ G., stieg bis im Oktober auf 39 à 40 G., um von da an bis zu Ende des Jahres auf 32 G. zurückzugehen.

Baumwolle stieg von 48 à 49 G. für good middling nordamerikanische bis auf 57 $\frac{1}{2}$ à 58 G. per $\frac{1}{2}$ Kil.

Banca-Zinn, vom 1. Januar 1871 Fr. 77 per 50 Kil. notirt, schließt das Jahr mit Fr. 87 $\frac{1}{4}$.

Auch die Preise von Tabak gingen bedeutend höher.

In Farbwaaren war regelmäßiges Geschäft. Nach dem Friedensschluß begannen alle Fabriken wieder mit vollem Eifer zu arbeiten, und da hier die Vorräthe der Rohstoffe klein waren und die Frage dagegen zunahm, so gingen die Preise voraus, in einzelnen Fällen selbst sehr belangreich.

In Fettwaaren war der Abzug höchst befriedigend; in einigen Artikeln entwickelte sich selbst eine große Lebhaftigkeit bei umfangreichern Zufuhren, als je zuvor.

Der Handel im Getreide hat für den hiesigen Platz eine bedeutende Zunahme aufzuweisen. Die 1871er Zufuhren sind nicht allein die größten der letzten 10 Jahre, sondern übertreffen alle, welche es je an der Maas gegeben hat und liefern den deutlichsten Beweis, daß,

zufolge der außerordentlichen Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs, an den Seeplätzen Massen von Quantitäten aus den großen Produktionsländern, aus Gegenden herbeigeschafft werden können, welche früher dem Verkehr ganz verschlossen waren, und daß durch die Zunahme der Dampfschiffahrt die Waaren oft in dreifach kürzerer Zeit, als per Segler, nach den Konsumländern geliefert werden können, was den enormen Vortheil hat, daß das Kapital um so rascher umgesetzt wird, die Geschäfte an Umfang gewinnen und man mit größerer Zuversicht eine gute und gesunde Ueberkunft der Waare erwarten darf. Die Preise erreichten zur Zeit der geschlossenen Schiffahrt bis kurz nach derselben, im März, ihren höchsten, im August, als Gerüchte reicher Erndten im Umlauf waren, ihren niedrigsten Standpunkt; später aber, als sich ein ungünstiges Ernteergebniß im benachbarten Deutschland herausstellte, erholten sie sich wieder, ohne daß das zu irgend welchen Uebertreibungen Anlaß gab.

Gleich dem Importhandel hat auch der Transitverkehr einen erfreulichen Aufschwung genommen; die Zunahme der Verkehrsmittel auf Maas und Rhein ist bedeutend und hielt damit gleichen Schritt.

Ueber die Rhedereien von Segelschiffen läßt sich nur das im vorjährigen Bericht darüber Gesagte wiederholen; der Bau von Segelschiffen geräth nach und nach in Verfall. Das Kapital wendet sich mehr und mehr davon ab und dem Dampfbootverkehr zu, welcher denn auch in 1871 bedeutend an Ausdehnung gewonnen hat.

Die voriges Jahr erwähnte Gesellschaft „Nederland“ hat i. J. 1871 einen regelmäßigen Dienst zwischen Nederland und Java via Suezkanal eingerichtet und hatte zu diesem Zweck vier große Dampfboote bauen lassen:

Willem III.	3000	Tonnen,	1600	Pferdekraft.
Prinz van Oranje	3000	„	1600	„
Prinz Hendrik	3500	„	1600	„
Conrad	3500	„	1600	„

Diese Dampfer sind 320 à 380 englische Fuß lang und haben bei 2300 à 2400 Tonnen Ladung reichlich 22 Fuß Tiefgang; sie sind prächtig für Passagiere eingerichtet, deren sie 90 in erster Klasse und 30 in zweiter Klasse aufnehmen können.

Die Maschinen sind „Componed Engines“ von 400 Pferdekraft nominell.

Der erste dieser 4 Steamer, Willem III., fuhr am 18. Mai Abends von Niembiediep nach Batavia ab. Am 19. Mai Abends, in der Nähe der Insel Wight, entdeckte man Feuer an Bord, welches so rasch und verheerend um sich griff, daß die an Bord befindlichen Personen nichts

als das nackte Leben zu retten vermochten, und auch dieses nur einem stillen prächtigen Wetter und der Nähe eines englischen und eines französischen Schiffes zu danken hatten, welche beide die ganze Mannschaft aufnahmen und in Portsmouth wohlbehalten an Wall brachten. Dieses prächtige Schiff, mit einer Ladung im Werth von einigen Tonnen Goldes, ist total verbrannt. Ueber das Entstehen des Feuers hat man noch nichts Genaueres ermitteln können.

Der Prinz van Oranje, Kapitän Baat, ging mit einer vollen Ladung und vielen Passagieren am 30. Juli von Niemvediep ab, legte am 13. August in Port Said an und war am 8. September in Batavia, nach einer glücklichen Reise von 38 Tagen. Nach und nach wurden später auch der Prinz Hendrik und der Conrad in die Fahrt gebracht. Nächsten Sommer soll ein neuer Willem III. von Niemvediep nach Java abgehen.

Die Einrichtung dieser Boote für Passagiere und deren Behandlung werden allgemein sehr gerühmt, und ist es sehr zu wünschen, daß die Resultate sich so günstig ausweisen, daß durch den Bau weiterer solcher Dampfboote ein regelmäßiger monatlicher Dienst zwischen Holland und Java zu Stande gebracht wird.

Außer der Gesellschaft „Nederland“ beabsichtigen die Herren B. und J. Craig, Rheder in Glasgow, eine regelmäßige Fahrt zwischen Niederland und Java einzurichten; sie wollen vorläufig mit einem Steamer, welcher im nächsten Juli die erste Reise machen soll, anfangen, um bei günstigen Resultaten das Unternehmen auszudehnen.

Die im vorjährigen Bericht erwähnten zwei Dampfboote zwischen hier und Newyork sind nahezu fertig und heißt das eine „Rotterdam“, das andere „Maas“; sie halten je circa 1500 Tonnen Ladung und sind, den Tiefgang betreffend, so eingerichtet, daß sie bis in unsern Hafen kommen können. Eines dieser Boote soll im Mai den Dienst eröffnen. Außer dem Transport von Waaren hat man bei dieser Verbindung hauptsächlich auch die Expedition von Auswanderern im Auge, und man will, bei günstigen Erfolgen, auch diesem Dienst eine größere Ausdehnung geben.

Für Rotterdam, durch seine geographische Lage der vortheilhafteste und zweckmäßigste Expeditionsplatz zwischen dem Continent und den übrigen Welttheilen, ist allen diesen Unternehmungen das beste Gelingen und Gedeihen zu wünschen. Aber auch für den Exporthandel der Schweiz dürften diese Dampfbootverbindungen von großem Gewicht sein, da sie erstens mehr Sicherheit für ein gutes und gesundes Ueberkommen der Waaren und zweitens durch den bedeutend rascheren Transport auch Zinsersparniß gewähren.

Für die Assurance Compagnien, welche in 1870 so große Schläge erlitten, so daß einige davon zur Liquidation schreiten mußten, sind die Resultate des Jahres 1871 verschieden gewesen; während die Einen durch zu starke Betheiligung an einzelnen Ladungen, namentlich an Getreide und auch Petroleum, bei immer mehr geschmälerten Prämien, durch mehrere Unglücke in starke Verluste gerathen, so daß Einzelne sich genöthigt sahen, zu liquidiren, sind Andere glücklich durchgekommen und haben gute Geschäfte gemacht. Im Ganzen genommen kann aber die Reissite des Jahres 1871 nicht glänzend genannt werden.

Wichtig für den ganzen Niederländischen Handel ist der am 8. November 1871 in einer Versammlung von stimmberechtigten Actionären der Niederländischen Handel-Maatschappij mit 357 gegen 7 Stimmen gefasste Beschluß, den Contract derselben auf weitere 25 Jahre nach Ablauf des am 31. Dezember 1871 zu Ende gegangenen vorigen Vertrages zu erneuern, mit dem Vorbehalt, in den Statuten an einer näher anzuberaumenden Versammlung einige Abänderungen zu treffen.

Der Discounto fiel von 4 o/o am 15. Februar auf $3\frac{1}{2}$ o/o, am 6. Juni auf 3 o/o, und so blieb er bis zu Ende des Jahres. Die Ursache dieses billigen Zinsfußes liegt in den massenhaften Silberzufuhren aus England, wodurch sich der Baarvorrath bei der Niederländischen Bank — mit einem Capital von 16 Millionen Gulden — derart steigerte, daß er sogar einmal 190 Millionen Gulden und am 4. März 1872 166 Millionen Gulden betragen hat.

In Folge der Einführung des Gold-Standardes in Deutschland geht man auch hier ernstlich mit dem Gedanken um, für die Niederlande den Gold-Standard anzunehmen. Man glaubt, daß dadurch der Werth von Silber wesentlich beeinträchtigt werden wird, und wie man hört, soll die Niederländische Bank für den eventuellen Fall sich bereits für 20 bis 30 Millionen Gulden an Gold gesichert haben.

Die Eisenbahnen betreffend waren am 1. Januar 1872 966 Kilometer Staatsbahn in Gebrauch gegen 933 Kilometer am 1. Januar 1871 und 902 Kilometer am 1. Januar 1870. Der totale Empfang bei der Staatsbahn betrug in den 12 Monaten 1871 4,819,822 Franken 91 Ct. gegen Fr. 4,040,590. 07 Ct. in 1870, was für 1871 durchschnittlich Fr. 14. 15 Ct. per Tag und per Kilometer ausmacht, gegen Fr. 12. 27 Ct. in 1870.

Gegenwärtig ist man mit dem Bau der Bahn beschäftigt, welche den Norden Niederlands via Rotterdam mit dem südlichen Europa verbinden soll; es sind dabei große Schwierigkeiten durch Dämmen von großen Wasserstrecken und durch den Bau von Brücken, wie die, welche nächst dieser Stadt über die Maas gebaut wird, zu überwinden; doch hofft man schon in 2 à 3 Jahren damit fertig zu sein. Die zu dem-

selben Behufe über den Moerdijk gebaute Brücke war zu Anfang dieses Jahres bereits vollendet und wird seitdem befahren.

Bei ernster Betrachtung kann man dem Fortschreiten dieser Arbeiten seine Bewunderung nicht versagen. Beinahe ganz Holland ist durch die Kunst dem Element abgerungen worden; jeder Fußbreit Landes giebt Zeugniß von dem großen Kampfe, in welchem der menschliche Geist und sein unermüdblicher Charakter den Sieg über das Element davon getragen haben. Holland steht einzig und groß da in Bezug auf Wasserbauten, welche in der That Alles in sich fassen, was der menschliche Geist bei einer unerschütterlichen Ausdauer und Energie je zu leisten vermag. Die Ueberbrückung des Moerdijk wird von Fachleuten ersten Ranges als eines der großartigsten Meisterwerke bezeichnet, welches je in dieser Art zu Stande gebracht worden ist. Nicht minder großartig aber sind die Werke, mit denen man neue Wasserwege nach der See baut, von Rotterdam und von Amsterdam aus.

Im Januar 1863 wurde der Bau eines neuen Wasserweges von Rotterdam nach See (an Hock van Holland) und eines Canals von Amsterdam nach See (von Holland op rijn smalst) durch die erste Kammer angenommen und durch den König genehmigt. Der Wasserweg von hier nach See ist beinahe fertig; am 10. dieß traf hier die freudige Botschaft ein, daß bereits ein großer Dampfer, Richard Young, Capitän G. Rivers, von der Great Eastern Railway Company von hier aus nach Harwich diese neue Straße passirte und bei einem Tiefgang von 29 Decimeter Ueberfluß an Wasser fand; seitdem haben bereits mehrere große Dampfer denselben Weg gemacht, und es ist damit ein Werk seiner Vollendung nahe gebracht und benutzbar geworden, welches für das fernere Emporblihen und die Wohlfahrt von Rotterdam von unberechenbarem Nutzen ist. Der einfache Lehrsatz der Naturkraft hat den so verdienstvollen Oberingenieur dieses Werkes, Herrn Galand geleitet; unerschrocken und unerschütterlich daran fest haltend, unbekümmert um alle die vielen Anzweiflungen und schlechten Prophezeiungen, ist es ihm gelungen, das Werk soweit zu Stande zu bringen. Jetzt sind nur noch die Beschirmungsbauten in die See hinein zu vollenden, welche dem Canal eine gehörige Wassertiefe und Schutz gegen Stürme, Fluthen etc. sichern sollen. In 1 bis 2 Jahren dürften auch diese Außenwerke ganz vollendet sein.

Weniger glücklich schreitet die Durchgrabung von Holland op rijn smalst voraus. Dieselbe hat mit einem Capital von Fr. 8,500,000. begonnen, welches bereits gänzlich aufgebraucht ist, so daß diese Canal-Maatschappij abermals ein Anlehen schließen mußte, und zwar diesmal von Fr. 5,500,000. — Das ganze bis jetzt eingezahlte Capital beläuft sich sonach auf Fr. 14,000,000. —

Vorläufig ist man noch nicht im Stande, nennenswerthe Fortschritte dieses Unternehmens aufzuzählen; doch ist es, in's Besondere für Amsterdam, sehr zu wünschen, daß auch dieses Werk, welches die Canal-Maatschappij mit 1. August 1876 vollendet zu haben angenommen hat, mit den besten Erfolgen gekrönt werden möge.

Die Auswanderer betreffend sind, nach dem Ausweis der hiesigen Staatscommission für Ueberwachung derselben, im Jahre 1871 über und vom hiesigen Hafen 2844 Auswanderer befördert worden gegen 3441 in 1870, 2726 in 1869 und 2846 in 1868, wovon

2686	via Liverpool	} nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika, nach Canada und Brasilien.
117	" Glasgow	
28	" London	
9	" Liverpool	
4	" " "	

1592 davon waren Niederländer und 1252 Ausländer. Dem Geschlecht nach waren 1543 Männer, 691 Frauen, 320 Knaben und 290 Mädchen.

Ueber die hiesigen Schweizer läßt sich nur das im vorigjährigen Bericht darüber Gesagte wiederholen; die Zahl derselben bleibt klein und zu beschränkt, um eine Schweizerische Hülfsgesellschaft gründen zu können, welche der Unterzeichnete doch so gerne in's Leben rufen würde; derselbe hilft so viel wie möglich aus eigenen Privatmitteln, womit natürlich den vielerlei Ansprüchen nothdürftiger Schweizer nicht immer volles Genüge geleistet werden kann.

Die im vorigjährigen Bericht erwähnte Pocken-Epidemie ist nach und nach verschwunden, und die Bevölkerung hier zu Lande hat sich gegenwärtig eines beziehungsweise guten Gesundheitszustandes zu erfreuen. Auch der Viehstapel verkehrt in einem außergewöhnlichen günstigen Zustand; billige Preise von Gras, Heu und anderem Futter, gute Voraussichten auf eine reiche Futtererndte arbeiten dem Viehzüchter in die Hand. Hier und da, z. B. in Friesland, kommen zwar Fälle von Vieh-Typhus vor, doch stehen dieselben glücklicherweise vereinzelt da.

Die Niederländisch-Ostindischen Besitzungen verkehren in zunehmender Wohlfahrt, und die Generalstaaten lassen es sich angelegen sein, Gesetze vorzubereiten, welche die geistige, sittliche und pecuniäre Entwicklung der Ostindischen Bevölkerungen segensreich zu beeinflussen versprechen.

Eine auffallende und für den Mutterstaat sehr befriedigende Erscheinung ist die, daß die Zahl der Eingebornen in Ostindien zunimmt, während sonst das Gegentheil in der ganzen Welt in oft ganz überraschender Weise stattfindet; während sonst überall die Eingebornen von

den Europäern immer mehr zurück gedrängt werden und von Jahr zu Jahr an Bedeutung verlieren, nimmt die Bevölkerung in Niederl. Ostindien zu, wie aus nachstehender Vergleichung ersichtlich ist:

Bevölkerung in	1855.	1862.
Java und Madura	10,911,241	16,010,114
Sumatra's Westküste	1,005,444	1,626,408
Bengkoelen	112,799	132,796
Lampongsche Districte	82,974	102,754
Balembang	465,630	500,000
Bangka	47,189	59,123
Billiton	12,410	21,917
Momo	23,465	26,439
Borneo West	333,194	4 a 500,000
" Süd und Ost	513,494	400,000
Celebes	278,574	340,568
Amboina	187,474	
Banda	110,054	106,641
Ternate	89,400	94,159
Menado	147,936	200,640
	<hr/>	<hr/>
Total	14,321,278	20,121,559

Also Zunahme seit 14 Jahren um 5,800,281 Seelen, oder um $40\frac{1}{2}$ ‰.

Schließlich erlaubt sich der Unterzeichnete, an die zwischen den Niederlanden und Großbritannien geschlossene Uebereinkunft zu erinnern, wonach die Niederlande ihre Besitzungen auf Guinea an Großbritannien abtritt, dagegen die unumschränkte Verwaltung über ganz Sumatra übernimmt auch die Anfuhr freier Arbeiter aus englisch Ostindien in Niederländ. Guayana zugest. ist.



**Bericht des schweiz. Konsuls in Rotterdam (Hrn. Ferdinand Roch von Zürich) über das
Jahr 1871. (Vom 9/15. März 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.07.1872
Date	
Data	
Seite	885-893
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 340

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.