

Brockhaus' Conversations-Lexikon.

Allgemeine deutsche Real-Encyklopädie.

Dreizehnte vollständig umgearbeitete Auflage.

Mit Abbildungen und Karten.

In sechzehn Bänden.

Achter Band.

Gewinn bis Seddesdorf.



Leipzig:

F. A. Brockhaus.

1884.

Deutsch wird von den gebildeten Kaufleuten auch in denjenigen Gegenden Österreich-Ungarns und der Schweiz verstanden, deren Landessprache nicht die deutsche ist; ebenso von allen gebildeten Kaufleuten Hollands, Belgiens, Schwedens, Norwegens, Dänemarks und Finlands. Auch im übrigen Europa ist die Kenntnis der deutschen Sprache an den größeren See- und Bankplätzen ziemlich allgemein verbreitet. Deutsche Handelshäuser im Auslande wenden bei ihrem Verkehr mit dem Mutterlande selbstverständlich die deutsche Sprache an. Französisch ist den gebildeten Kaufleuten nicht nur in ganz Europa, sondern auch an den bedeutendern Seeplätzen der andern Erdteile geläufig. Englisch wird in allen Erdteilen mindestens an den größeren See- und Wechselplätzen, bei den andern Völkern germanischen und bei denjenigen franz. Stammes aber von jedem gebildeten Kaufmann verstanden; die ital. Sprache findet in den Küstengebieten der Levante (der Osthälfte des Mittelmeers), sowie von Tunis und Tripolis allgemeines Verständnis; in Mitteleuropa verbreitet sich die Kenntnis derselben seit der Eröffnung der Gotthardbahn immer mehr. Spanisch wird auch an allen bedeutendern engl. und franz. Seeplätzen, sowie an den größeren Nordseeplätzen der andern Staaten korrespondiert.

Da die kaufmännischen Briefe ein handelsrechtliches Beweismittel bilden, so verlangen die Handelsgesetze, daß sowohl die beim Geschäftsinhaber angekommenen Handelsbriefe als auch eine Abschrift (oder ein mit der Kopierpresse hergestellter Abdruck) der von ihm abgesandten Geschäftsbriefe während einer Anzahl von Jahren aufbewahrt werden. Das Deutsche Handelsgesetzbuch fordert für beiderlei Korrespondenz zehnjährige Aufbewahrung. Vgl. Schiebe-Odermann, «Die kaufmännische Korrespondenz» (13. Aufl., Lpz. 1876); «Handelskorrespondenz in neun Sprachen» (Teil der «Bibliothek der gesamten Handelswissenschaften», Stuttg. 1875). Eine Sammlung der am häufigsten vorkommenden unrichtigen Ausdrücke und Redensarten enthält Treuber, «Hatgeber für den Korrespondenten» (Heilbr. 1862).

Handelskrisen sind Erschütterungen und Störungen des Erwerbslebens, gewöhnlich veranlaßt durch Überspekulation, unmäßiges Hinauftreiben der Preise, Überspannung des Kredits, Wegfall hemmender Schranken, Auffindung neuer Länder und Handelswege oder Handelsmittel, durch neue Erfindungen, unbesonnene Gründung neuer Unternehmungen und einseitige Überproduktion auf gewissen Erwerbsgebieten, während andere Nahrungszweige vernachlässigt werden. Weitere Ursachen sind Missernten, Krieg, Überschwemmung eines Landes mit barem Geld oder mit Papiergeld und Kreditumlaufsmitteln. Je nachdem viele oder mehrere der erwähnten Ursachen zusammenwirken und in verschiedenen Ländern gleichzeitig auftreten, wird auch eine H. mehr oder weniger gefährlich und auf ein größeres oder kleineres Gebiet ausgebreitet sein. In frühern Jahrhunderten waren die H., die man auch Geldkrisen oder Kreditkrisen nennt, weit weniger intensiv und mehr auf einzelne Länder beschränkt, welche durch ihre Handels- und Industriethätigkeit eine größere Rolle spielten und bei denen viele Schätze aufgehäuft waren. Da die Völker in neuester Zeit durch die Fortschritte der Verkehrsmittel und der Handelspolitik immer mehr zu einer Weltwirtschaft verbunden werden, so pflegen auch

die H. jetzt eine größere Ausdehnung zu erlangen und nicht bloß Kaufleute, sondern auch Gewerbetreibende und Arbeiter mit zu ergreifen. Zu den bekanntesten H. der frühern Jahrhunderte, nachdem sich der Übergang der Geldwirtschaft in eine Kreditwirtschaft schon teilweise vollzogen hatte, gehören die sog. Tulpenmanie in Holland (1634—37), wobei sich die Spekulation an einen Artikel (harlemer Tulpenzwiebeln) heftete, dem man überhaupt nur einen fiktiven Wert beilegte; ferner die engl. Geldkrisis von 1696, veranlaßt durch Münzveränderungen und Mangel an Zahlungsmitteln; sodann der Lawische Papiergeldschwindel in Frankreich 1716—20 und ziemlich gleichzeitig der Südseeschwindel in England 1711—20, die franz. Assignatenwirtschaft 1790—97, die hamburg. H. von 1799, welche durch die Überfüllung des hamburg. Marktes mit unabsehbaren Waren veranlaßt war; die weniger bedeutende engl. Krisis von 1815, durch Überschätzung der Konsumtionsfähigkeit des Kontinents veranlaßt; die engl. Krisis von 1825, der ein enormer Gründungs- und Aktienschwandel voranging, sodaß das Kapital der errichteten und projektierten Gesellschaften sich auf über 372 Mill. Pfd. St. belief, von denen 17 600 000 Pfd. St. wirklich eingezahlt wurden. Weitere Krisen, die von Amerika ausgingen und England in Mitleidenschaft zogen, fallen in die J. 1837 und 1839. Eine abermalige Erschütterung traf den engl. Markt namentlich infolge von Überspekulation in Eisenbahnen im J. 1847, und es mußte bei dieser Gelegenheit die Peelsche Bankakte (s. d.), die erst drei Jahre vorher eigens zur künftigen Verhinderung von Krisen erlassen worden war, wieder zeitweise suspendiert werden. Eine weitverbreitete H. war die des J. 1857, welche, von Amerika ausgehend, zunächst Deutschland ergriff, insbesondere Hamburg empfindlich traf und sich auch über England, Frankreich und Österreich ausbreitete. Im J. 1866 kam wieder eine Krisis in London zum Ausbruch, die zum dritten mal eine Suspension der Bankakte nötig machte. Die eigentümlichste Krisis der neuern Zeit ist die von 1873, welche auf die deutsch-österreich. Gründerperiode von 1871 bis 1872 folgte und, mit einer amerik. Katastrophe zusammentreffend, in allen Kulturländern eine lange dauernde wirtschaftliche Stagnation herbeiführte. In Deutschland namentlich waren ungeheuer Kapitalien in neue Gründungen gesteckt worden, die niemals gedeihen konnten, weil Fabriken und andere Anlagen zu übertriebenen Preisen übernommen oder neue Anlagen unter den ungünstigsten Bedingungen hergestellt wurden, während auf einen Fortbestand der unmittelbar nach dem Kriege sehr hoch gestiegenen Preise nicht gerechnet werden konnte. Die neu gegründeten Fabriken, Hohöfen u. s. w. blieben aber nach der Krisis, auch wenn sie keine Dividenden abwarfen, größtenteils noch in Betrieb, und so entstand eine chronische Überproduktion, welche die Heilung des Übels sehr erschwerte. Seinen tiefsten Punkt erreichte der wirtschaftliche Niedergang 1878, und erst in der zweiten Hälfte des J. 1879 trat eine von Amerika und England ausgehende Besserung ein. In Frankreich entwickelte sich dann bald unter der Ägide der Union générale ein neuer Börsenschwindel, der 19. Jan. 1882 mit einem großen, in seinen Wirkungen hauptsächlich auf die Börsen von Paris und Lyon beschränkten Krach endigte. H. sind die notwendigen Folgen einer Verletzung der Wirtschaftsordnung,

einer Übertreibung des Unternehmungsgeistes und der Kreditbenutzung und einer Maßlosigkeit von Ansprüchen ohne entsprechende Gegenleistungen. Durch jede Krise wird eine Reinigung des wirtschaftlichen Marktes von ungeunden Unternehmungen vollzogen und ein unerbittlicher Heilungsprozess eingeleitet, welcher die Menschen zwingt, sich mit bescheidenen Gewinnen zu begnügen, rationeller und einfacher zu wirtschaften. Vgl. Wirth, «Geschichte der H.» (3. Aufl., Frankf. 1883); Dechelhäuser, «Die wirtschaftliche Krise» (Berl. 1875); Klein, «Die gegenwärtige wirtschaftliche Lage Deutschlands» (Stuttg. 1876).

Handelskunde, s. unter Handelswissen-

Handelslehranstalten, s. Handelsschulen.

Handelsmakler oder **Sensal**, s. Makler.

Handelsmarine oder **Handelsflotte** nennt man im Gegensatz zur Kriegsmarine die Gesamtheit der Schiffe einer Nation, welche zur Vermittlung des Personen- und Warenverkehrs zu Wasser bestimmt sind. In der weitesten Wortbedeutung zählt man darunter die Seeschiffe und die Fluss- oder Binnenschiffe, in einer engeren, jedoch unter Ausschluß der letztern, nur die Seeschiffe. Die Seeschiffe werden nach der sie bewegenden Triebkraft, welche entweder Dampf oder der durch die Segel aufgefangene Wind ist, in Dampfschiffe und Segelschiffe, nach ihrer Bauart (ob sie nämlich in die hohe See zu stechen tauglich oder nur längs der Küste zu fahren verwendbar sind) in Seeschiffe und Watt- oder Küstenschiffe unterschieden. Teils nach dem Zwecke ihrer Verwendung, teils nach ihrer Ausrüstung teilt man die Dampfer in See- und Schleppdampfer, welche beides, entweder Rad- oder Schraubendampfer sein können. Die Segelschiffe sind ihrer Mastenzahl nach Dreimaster, Zweimaster oder Einmaster. Nach dem Tafelmerk unterschieden gibt es von den ersten wieder fünf Gattungen: Vollschiffe oder Fregatten, Pinnschiffe, Barken, Schonerbarken und dreimastige Schoner; von den Zweimastern gleichfalls fünf Unterarten: die Briggen oder Brigantinen, Schonerbriggen, Galeassen (auch Galioten oder Schonergalioten genannt), Gaffelschoner und Smaten, während zu den Einmastern die Jachten oder Schluppen, Tialken und Ewer, Boote, Jollen und Rähne gezählt werden. Zur Sicherstellung der Nationalität, der Eigentums- und sonstigen Rechtsverhältnisse der Schiffe hat sich in allen Kulturländern das Bedürfnis herausgestellt, dieselben in ein amtliches Register einzutragen. In dem Register dürfen dann gewöhnlich nur solche Schiffe eingetragen sein, welche entweder vollständig oder doch wenigstens zum größten Teil Eigentum von Angehörigen der das Register führenden Nation sind, sodas solche Schiffe im Register gelöscht werden, welche entweder in das Eigentum von Ausländern übergehen oder an welchen Ausländer Mit-eigentum zu mehr als der Hälfte erwerben. Derartige Schiffsregister bestehen z. B. in Frankreich und Belgien schon auf Grund des Code de commerce, in Deutschland auf Grund des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs und des Gesetzes vom 25. Okt. 1867, in Großbritannien auf Grund der Merchant-shiping act von 1854 und Ergänzung derselben vom 21. Aug. 1871. Dieses Register gewährt einen sichern Anhalt für den Umfang und das Wachstum der Handelsflotte. In der Regel hat nämlich der Eintragung in dasselbe eine amtliche Prüfung der Tragfähigkeit und die Eichung des

Schiffs voranzugehen, worüber z. B. für Oesterreich-Ungarn unterm 15. Mai 1871 ein neues Gesetz erlassen ist. Das die durch diese amtliche Vermessung festgestellte Tragfähigkeit von den fremden Staaten, in deren Häfen die Schiffe anlaufen, der Verzollung zu Grunde gelegt werde, pflegt im Wege der Reciprocität durch besondere Staatsverträge festgestellt zu werden, wie z. B. zwischen Amerika und Dänemark unter dem 13. März 1867 geschah.

Da für die Ausdehnung und Lebhaftigkeit der Handelsverbindungen und insolge dessen für die Wohlhabenheit und Macht eines Staats aber vorwiegend der Umfang der Seehandelsflotte ins Gewicht fällt, derjenige der Binnenschiffe dagegen nur von untergeordneter Bedeutung ist, hat für die Vergleichung der Handelsmacht verschiedener Seestaaten eigentlich nur eine übersichtliche Zusammenstellung der verschiedenen Seeschiffe Wert. In die Schiffsregister werden jedoch meist Seeschiffe und Flussfahrzeuge untereinander eingetragen, und erlauben die Registereinrichtungen keineswegs überall eine vollständig zuverlässige Scheidung beider Schiffsgattungen aus der Gesamtziffer. Eine weitere Schwierigkeit für die Statistik entsteht dadurch, daß die untere Größengrenze, bis zu welcher die Schiffe registriert werden, in den verschiedenen Ländern sehr verschieden ist. In England z. B. werden die Fluss- und Küstenschiffe mit weniger als 15 t Tragfähigkeit und die Fischerbarken unter 30 t nicht in das Hauptregister eingetragen; in Deutschland werden zu den Seeschiffen nur die gerechnet, welche einen Bruttoreaumgehalt von 50 cbm oder 17,65 Register-tonns aufweisen; in Norwegen und Dänemark dagegen werden alle Fahrzeuge bis herab zu 4 t mitgezählt, und Frankreich geht sogar bis zu 2 t herab. Auch in Oesterreich und den Vereinigten Staaten werden die ganz kleinen Fahrzeuge mitgerechnet. Auf diese Verschiedenheiten hat man bei der Beurteilung der folgenden Übersicht der H. der bedeutendsten Staaten Rücksicht zu nehmen. Die zwei ersten Spalten derselben umfassen Segelschiffe und Dampfer zusammen, die zwei letztern nur Dampfer. Der Tonnengehalt ist in 1000 t angegeben.

Staaten	Schiffe insgesamt	Tonnengehalt	Dampfschiffe	Tonnengehalt
Großbritannien und Indien (1882)	24 163	6909	5793	3332
Brit. Kolonien (1882)	14 633	1888	1820	239
Deutsches Reich (1882)	4509	1194	458	252
Frankreich (1881)	15 126	914	735	312
Italien (1882)	7720	990	192	105
Rußland (1878) und Finnland (1881)	5759	671	473	86
Osterr.-Ungarn (1883)	8756	328	126	80
Norwegen (1881)	7977	1520	359	66
Schweden (1881)	4312	560	800	86
Dänemark (1882)	3226	260	227	61
Holland (1879)	989	335	76	66
Belgien (1882)	59	78	41	70
Spanien (1881)	2236	560	347	234
Portugal (1879)	393	82	23	11
Griechenland (1879)	1105	210	20	10
Ver. Staaten (1882)	24 363	4156	5191	1355

Die Ziffern für Holland, Belgien, Portugal und Griechenland beziehen sich nur auf Schiffe von mehr als 50 t Tragfähigkeit. Die für das brit. Reich und für die Vereinigten Staaten schließen auch die Flusschiffe, die Schiffe der Binnenseen und die Kanalboote mit ein. Wollte man auch in Deutschland die Fahrzeuge der Binnenschiffahrt mit einrechnen, so würden noch 17 653 Schiffe, darunter 570 Dampfer, hinzukommen, mit einer Tragfähigkeit (soweit dieselbe nachgewiesen ist) von beziehungs-