

Katastervermessung durchgeführt haben (Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Schaffhausen, Waadt, Neuenburg und Genf);

2. die allmälige Einführung einer solchen Statistik, nach dem Beispiele Zürichs, in den Kantonen, die zwar keine oder erst eine theilweise Katastervermessung besitzen, in welchen jedoch die topographischen Aufnahmen nach ihrer Vollendung eine genügende Grundlage und Kontrolle für die Ermittlung der landwirthschaftlichen Bodenbenutzung bilden (Bern, Luzern, Zug, Baselland, Aargau, Thurgau und St. Gallen);

3. die Eintragung der Grenzen des kultivirten Landes in die topographischen Blätter der andern Kantone, behufs Feststellung des produktiven Gemeindeareals als unentbehrliche Grundlage einer später vorzunehmenden Anbauerhebung in diesen Kantonen (Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus, Appenzell, Graubünden, Tessin und Wallis).

Erst dann, wenn in Ermangelung genauere Angaben diese letztere Arbeit durchgeführt ist, wird man an die Erstellung einer schweizerischen Erntestatistik denken dürfen, deren Ergebnisse einigen Anspruch auf Zu-

verlässigkeit machen können. Immerhin können wir in einigen Jahren, wenn die betreffenden Kantone sich die Mühe und die geringen Kosten nicht verdrriessen lassen und ihre Erhebungen, um deren Vergleichung und Zusammenstellung zu ermöglichen, nach einheitlichem System und Formular vornehmen, im Besitze der Ernteergebnisse aus einer Anzahl von Kantonen sein, die einen wichtigen Theil unseres Landes ausmachen, und schon dies wird bedeutend zur Orientirung über dieses Gebiet unserer nationalen Produktion beitragen. Mit den gegenwärtigen Mitteln eine allgemeine Erntestatistik publiziren zu wollen, hiesse nur deren Resultate einer berechtigten Kritik aussetzen, gegen die nur schwer aufzukommen wäre, da man bei uns wenig Gefühl für die Schwierigkeiten statistischer Erhebungen hat. Und diejenigen, die mit ihren Wünschen auf eine spätere Zeit vertröstet werden müssen, möchten wir daran erinnern, dass in der Schweiz, mit Recht oder mit Unrecht, noch in den meisten Kreisen die Ansicht herrscht: Lieber keine als eine unrichtige Statistik!

A. Cuttat

(vom eidg. statist. Bureau).

## Dampfkessel und Dampfmaschinen einiger Länder der Erde.

Kaum sind es hundert Jahre, seitdem die Menschheit durch die Erfindung der Dampfmaschine in den Stand gesetzt worden ist, die meisten Hindernisse zu überwinden, welche der physischen Kraft des Menschen scheinbar unübersteigliche Schranken entgegenstellten, und schon hat der menschliche Fleiss hauptsächlich in der Industrie einen so grossartigen, vielfachen, ausgiebigen und praktischen Gebrauch davon zu machen verstanden, dass dieses Jahrhundert als das Zeitalter des Dampfes bezeichnet wurde.

Unter dem Titel «Zeitalter des Dampfes» hat denn auch im Jahre 1880 Dr. E. Engel in Berlin ein Werk veröffentlicht, welches uns eine technisch-statistische Beleuchtung der Dampfkessel und Dampfmaschinen in allen Ländern der Erde liefert. Diese Arbeit des bekannten Ge-

lehrten fand in allen Kreisen so viel Anerkennung, dass sich der Bearbeiter kurze Zeit nach dessen Erscheinen zur Herausgabe einer zweiten Auflage seines Werkes genöthigt sah.

Trotz der vielfachen Mängel und Lücken, welche noch auf diesem Gebiete der Statistik vorhanden sind, glauben wir es dennoch angezeigt, den Versuch einer kleinen, in einigen Punkten von uns ergänzten Zusammenstellung aus diesem höchst interessanten Werke dem geehrten Leser der Zeitschrift anzubieten.

Wir bemerken hierbei nur noch, dass wir uns in dieser kurzen Zusammenstellung soweit möglich enthalten, der Lokomotiven und der Eisenbahnnetze Erwähnung zu thun, indem Herr Ingenieur Streng dieses Thema bereits im 1. und 2. Quartalheft dieses Jahres sehr einlässlich behandelt hat.

Länder	Erhebungs-jahr	Dampf-kessel (inbegriffen solche von Lokomotiven und Schiffen) Zahl	Dampf-maschinen (inbegriffen solche von Lokomotiven und Schiffen) Zahl	Loko-motiven <sup>1</sup>	Dampf-schiffe ohne Kriegsmarine	Dampf-Pferdestärken			
						Zu Verkehrszwecken		Zu sonstigen Zwecken	Zusammen
						Loko-motiven	Schiffs-maschinen ohne Kriegsmarine		
1. Ver. Staaten von Nord-Amerika . . . . .	1870	?	44,324	16,445**	4,569	4,933,500	572,400	1,987,000	7,492,900
2. Grossbritannien und Irland . . . . .	1871	?	?	12,969**	4,826	3,242,000	1,744,000	2,000,000	6,986,000
3. Deutsches Reich . . . . .	1877/78	70,535	65,029	10,452	1,073	2,859,450	179,280	1,320,647	4,359,377
4. Frankreich . . . . .	1878	55,623*	46,864	6,668	1,267	2,358,993	173,093	492,418	3,024,504
5. Belgien . . . . .	1878	14,352	13,230	1,080	?	?	?	?	563,139
6. Oesterreich . . . . .	1876	13,819	12,390	3,356	322	989,922	127,875	157,279	1,275,076
7. Italien . . . . .	1877	4,459	?	1,348	?	?	?	54,231	?
8. Schweiz . . . . .	1877	2,131	1,578	547	111***	223,295	?	20,000	243,295

<sup>1</sup> Nach den Angaben des statist. Bureau's des eidg. Post- und Eisenbahndepartements.

\* In dieser Zahl sind die Dampfschiffkessel nicht inbegriffen.

\*\* Diese Angaben beziehen sich auf das Erhebungsjahr 1878.

\*\*\* Inclusive die deutschen Schiffe des Bodensee's.

### 1. Die Dampfkraft der Vereinigten Staaten von Amerika.

Mit Ausnahme von genaueren Aufnahmen in einigen Staaten, so z. B. in Massachusetts und Rhode-Island, beruhen obige Mittheilungen mehr auf Schätzungen. Soweit die hier mitgetheilten Zahlen jedoch Aufschluss zu ertheilen vermögen, scheint die gesammte Dampfkraft der Vereinigten Staaten von Amerika die Dampfkraft des Mutterlandes, des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Irland, bereits überflügelt zu haben.

### 2. Zur Statistik der Dampfkessel und Dampfmaschinen in England.

Ueber die Dampfkessel in Grossbritannien und Irland existiren überhaupt keinerlei amtliche Zählungen. Eben so wenig ist die Zahl der Dampfmaschinen bekannt. Bloss die Dampf-Pferdestärken der unter die

Factory Act von 1833 und die Factory Extension Act von 1867 fallenden Industriezweige sind bei Gelegenheit einer im Jahre 1871 vom Parlament angeordneten Statistik derselben mit erhoben worden.

Eisenbahnen waren bis Ende 1878 eröffnet 17,335 engl. Meilen = 27,892 km. Dazu kamen 1879 386 engl. Meilen = 621 km. Auf jenen 27,892 km liefen 12,969 Lokomotiven, über deren Stärke jedoch nichts angegeben ist. Da auf den englischen Bahnen das Prinzip herrscht: kleinere, aber öftere Züge zu bilden, so dürfte die Durchschnittsstärke einer Lokomotive nicht wie in Deutschland 290, oder in Frankreich 350 Pferdestärken, sondern höchstens 250 Pferdestärken betragen. In diesem Falle würde die Dampf-Zugkraft der englischen Lokomotiven am Ende des Jahres 1878 ungefähr 3,242,000 Pferdestärken gleich sein.

Ueber die Entwicklung der Dampfschiffahrt in Grossbritannien und Irland von 1864 – 1878 gibt uns Dr. Engel folgende Veranschaulichung:

	Segelschiffe		Dampfschiffe		Segel- und Dampfschiffe	
	Schiffe	Netto-Reg-Tonnen	Schiffe	Netto-Reg-Tonnen	Schiffe	Netto-Reg-Tonnen
1864	20,184	4,589,475	1,329	618,993	21,513	5,208,468
1878	16,704	4,076,098	3,390	2,160,026	20,094	6,236,124
1883*	14,159	3,369,959	4,753	3,656,103	18,912	7,026,062

\* Die Angaben für 1883 ergänzen wir aus «Statistical Abstract for the United Kingdom 1884». Die Ueberholung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt ist in diesen Zahlen auf das Bestimmteste ausgedrückt.

### 3. Die Dampfkessel und Dampfmaschinen im Deutschen Reich.

Nach einer Zählung im Jahre 1875 haben die feststehenden Dampfkessel im Deutschen Reich folgende geographische Verbreitung:

Preussen 24,472, Bayern 2,147, Sachsen 3,280, Württemberg 723, Baden 708, Hessen 483, Mecklenburg-Schwerin 126, Sachsen-Weimar 106, Mecklenburg-Strelitz 13, Oldenburg 96, Braunschweig 433, Sachsen-Meiningen 110, Sachsen-Altenburg 141, Sachsen-Koburg-Gotha 64, Anhalt 549, Bremen 337, Hamburg 765, Elsass-Lothringen 1,701, Uebrige 374. Zusammen 36,628 Kessel.

Einen Begriff über die allmälige Verbreitung erhalten wir durch folgende Zahlen:

Kessel wurden erbaut vor 1851: 549; 1851–1860:

3,754; 1861–1870: 10,899; 1871 und später: 16,476; zu unbekannter Zeit 733.

Ueber die Entwicklung der Dampfunternehmungen in Preussen gibt uns die Tabelle auf Seite 213 interessante Aufschlüsse.

Die Entwicklung der Dampf-Schiffahrt war allenthalben eine viel langsamere als die der Eisenbahnen. Selbst die der See-Dampfschiffahrt bleibt im Allgemeinen weit hinter der des Dampfverkehrs zu Lande zurück. Der Grund dieser Manchem auffälligen Erscheinung liegt eben darin, dass die Vortheile der Dampflokotion zu Wasser über die Segel-Schiffahrt nicht so gross und überwältigend sind, wie die der Dampf-Eisenbahnen über die der Landstrassen-Fuhrwerke. Indessen auch zu Wasser bricht sich der Dampfverkehr jetzt immer mehr Bahn und drängt den Segelschiff-Verkehr zurück oder verhindert dessen Fortschreiten. Das lässt sich leicht mit nach-

Jahre der Dampfmaschinen- Zählung	Dampfmaschinen für gewerbliche und landwirtschaftliche Zwecke		Lokomotiven		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl der		Zahl	Pferdestärken	Zahl der		Zahl der	
	Maschinen	Pferdestärken			Maschinen	Pferdestärken	Maschinen	Pferdestärken
1837	419	7,355	(noch keine vorhanden)		4	158	423	7,513
1840	615	11,712	13	340	6	226	634	12,278
1843	862	46,996	149	6,875	79	3,869	1,090	27,240
1846	1,139	21,716	275	14,676	77	4,737	1,491	41,129
1849	1,445	29,482	429	28,347	90	9,319	1,964	67,148
1852	2,124	43,049	607	40,194	102	9,232	2,833	92,475
1855	3,049	61,945	913	88,922	123	10,907	4,085	161,774
1858	5,187	112,955	1,336	176,422	162	11,789	6,685	301,166
1861	7,000	142,658	1,449	206,350	198	16,368	8,647	365,376
1875	28,783	632,067	6,606	1,863,350	295	24,096	35,684	2,519,513
1878	35,431	958,366	6,991	2,033,001	623	50,471	43,045	3,041,838

stehender Zusammenstellung beweisen. So besass das Deutsche Reich:

Jahr	Segelschiffe		Dampfschiffe		Jahr	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	Netto-Reg-Tonnen	Zahl	Netto-Reg-Tonnen		Zahl	Netto-Reg-Tonnen	Zahl	Netto-Reg-Tonnen
1871	4,372	900,361	147	81,994	1877	4,491	922,704	318	180,946
1872	4,354	891,660	175	97,030	1878	4,469	934,556	336	183,379
1873	4,311	869,637	216	129,521	1879	4,453	949,467	351	179,662
1874	4,242	866,092	253	167,633					
1875	4,303	878,385	299	189,998					
1876	4,426	901,313	319	183,569					

4. und 5. Ueber die Entwicklung der Dampfunternehmungen in **Frankreich** und in **Belgien** gibt uns das vorliegende Werk zwei interessante Zusammenstellungen, welche wir hier wiedergeben wollen:

### Frankreich.

Jahre	Dampfmaschinen für gewerbliche und landwirtschaftliche Zwecke		Lokomotiven		Dampfschiffe			Zusammen	
	Zahl der		Zahl der		Zahl der			Zahl der	
	Maschinen	Pferdestärken	Maschinen	Pferdestärken	Schiffe	Maschinen	Pferdestärken	Maschinen	Pferdestärken
1833	—	—	—	—	75	90	2,635	—	—
1835	—	—	—	—	100	118	3,863	—	—
1839	2,450	33,308	—	—	225	300	11,297	—	—
1840	2,591	34,350	142	14,200	211	263	11,422	2,996	59,972
1845	4,114	50,187	310	31,000	259	446	18,050	—	—
1850	5,322	66,642	973	97,300	252	501	22,025	6,832	186,363
1855	8,879	112,278	1,855	185,500	370	648	40,932	—	—
1860	14,513	177,652	3,101	310,100	377	681	36,690	18,718	527,344
1865	20,947	255,673	4,120	412,000	487	799	50,504	—	—
1870	27,088	336,030	4,835	483,500	572	973	59,573	33,761	884,516
1875	33,056	407,220	5,916	591,600	?	1,080	90,774	40,052	1,089,594
1876	34,579	433,964	6,253	2,089,130	766	1,072	147,209	42,146	2,670,303
1877	37,046	473,634	6,445	2,205,987	779	1,117	160,457	45,063	2,840,028
1878	38,880	492,418	6,669	2,363,248	812	1,183	169,162	47,343	3,024,828

## Belgien.\*

Jahre	Dampfmaschinen für gewerbliche und landwirthschaftliche Zwecke		Lokomotiven		Dampfschiffe			Zusammen	
	Zahl der		Zahl der		Zahl der			Zahl der	
	Maschinen	Pferdestärken	Maschinen	Pferdestärken	Schiffe	Maschinen	Pferdestärken	Maschinen	Pferdestärken
1838	1,044	25,312	—	—	—	—	—	—	—
1844	1,448	37,370	205	11,107	—	10	891	1,663	49,368
1850	2,040	51,055	229	13,855	—	13	1,000	2,282	65,910
1860	4,410	99,601	551	60,497	—	36	1,711	4,997	161,809
1861	4,672	105,694	589	68,136	45	—	1,485	—	175,315
1870	8,223	176,844	1,010	167,421	60	—	3,856	—	348,121
1871	8,584	186,870	1,086	173,960	82	—	4,461	—	365,291
1872	8,996	193,451	1,201	196,367	85	—	4,290	—	394,108
1873	9,468	203,694	1,535	236,133	88	—	4,424	—	444,251
1874	10,021	218,802	1,565	263,772	89	—	4,693	—	487,267
1875	10,518	228,080	1,637	277,277	89	—	4,784	—	510,141

\* Die Daten der Jahre 1861—1875 sind von uns dem «Exposé de la Situation du Royaume de Belgique» entnommen worden.

6. **Oesterreich.** Ueber die Entwicklung der gewerblichen Dampfmaschinen in den im Reichsrath vertretenen Ländern finden wir ebenfalls eine kleine Zusammenstellung.

Nach derselben befanden sich in diesem Reiche an gewerblichen Dampfmaschinen:

1841		1852		1863		1875	
Maschinen	Pferdekräfte	Maschinen	Pferdekräfte	Maschinen	Pferdekräfte	Maschinen	Pferdekräfte
224	2,819	671	9,128	2,882	46,996	9,160	157,279

Es fand ein Zuwachs statt:

a. Bei den gewerblichen Dampfmaschinen:

von 1841—1852	um	447	Maschinen	und	6,309	Pferdekräfte.
» 1852—1863	»	2,211	»	»	37,868	»
» 1863—1875	»	6,278	»	»	110,283	»

b. Bei den Schiffsmaschinen:

von 1841—1852	um	70	Maschinen	und	10,273	Pferdekräfte.
» 1852—1863	»	184	»	»	26,701	»
» 1863—1875	»	32	»	»	85,906	»

c. Bei den Lokomotiven der Eisenbahnen:

von 1841—1852	um	353	Maschinen	und	26,038	Pferdekräfte.
» 1852—1863	»	839	»	»	221,258	»
» 1863—1875	»	1,524	»	»	741,096	»

Zu obigen Zahlen über die Lokomotiven und über die Schiffsmaschinen ist zu bemerken, dass sie sich nicht auf Oesterreich allein, sondern zum Theil auf Oesterreich-Ungarn beziehen.

7. Was **die Schweiz** betrifft, erlauben wir uns, abweichend von den vorstehenden Mittheilungen, unsere Angaben aus der von Ingenieur Abt «Statistik der Lokomotiven, Dampfkessel und Dampfmaschinen der Schweiz 1877» betitelten Druckschrift zu ergänzen.

Betreffs der Dampfkessel spricht er sich folgendermassen aus:

«Bei dem grossen Wasserreichthum, dessen sich sozusagen alle Gegenden der Schweiz zu erfreuen haben, dem natürlichen und starken Gefälle der zahlreichen Flüsse einerseits, dem theuren Betriebe der Dampfmaschinen andererseits, muss die grosse Zahl, in der letztere dennoch vorhanden sind, ein überaus günstiges Licht auf die Ausdehnung unserer Industrie und den Gewerbsfleiss überhaupt werfen.»

Die Statistik umfasst:

1,584 Dampfkessel und  
1,031 Dampfmaschinen.

Ihre Hauptverhältnisse und Verteilung auf die einzelnen Kantone sind in nachstehenden zwei Tabellen zusammengefasst:

Kantone	Dampfkessel				Dampfmaschinen		
	Anzahl Kessel	Heizfläche in Quadratmetern	Aufstellung		Anzahl	Anzahl Pferdekräfte	Aufstellung lokomobil
			stationär	lokomobil			
Aargau . . . . .	139	2,653	130	9	95	1,166	12
Appenzell . . . . .	33	723	33	—	16	120	—
Basel . . . . .	67	1,933	67	—	59	1,695	4
Bern . . . . .	95	2,241	93	2	43	522	1 halb
Freiburg . . . . .	22	826	12	10	17	171	7
Genf . . . . .	55	924	49	5 und 1 halb	43	381	—
Glarus . . . . .	136	4,155	135	1	49	1,191	3
Graubünden . . . . .	8	116	2	—	1	6	—
Luzern . . . . .	39	839	38	1	25	313	1
Neuenburg . . . . .	18	379	18	—	12	171	—
St. Gallen . . . . .	161	3,093	158	3	99	1,193	3
Schaffhausen . . . . .	33	476	32	1	24	292	3
Schwyz . . . . .	26	662	24	2	16	175	1
Solothurn . . . . .	54	1,424	52	2	36	587	4
Tessin . . . . .	13	241	13	—	9	42	2
Thurgau . . . . .	126	2,788	125	1	71	1,300	5 und 2 halb
Unterwalden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Uri . . . . .	4	55	4	—	1	4	—
Wallis . . . . .	13	171	13	—	10	54	—
Waadt . . . . .	28	923	26	2	16	251	4
Zürich . . . . .	492	10,322	475	17	373	5,022	6 und 3 halb
Zug . . . . .	22	383	22	—	16	165	1
	1,584	35,327	1,527	56 und 1 halb	1,031	14,821	56 und 6 halb

**Wasser- und Dampfkraft pro 1000 Seelen.**

Gleichmässig auf je 1000 Seelen der Bevölkerung vertheilt, zeigen die Kantone folgende Leistungen:

Kantone	Anzahl Wasserpferdestärken pro 1000 Seelen	Anzahl Dampfpferdestärken pro 1000 Seelen	TOTAL Pferdestärken pro 1000 Seelen	Kantone	Anzahl Wasserpferdestärken pro 1000 Seelen	Anzahl Dampfpferdestärken pro 1000 Seelen	TOTAL Pferdestärken pro 1000 Seelen
Aargau . . . . .	22,7	5,9	28,6	Schwyz . . . . .	16,8	5,3	22,1
Appenzell . . . . .	16,3	5,0	21,3	Solothurn . . . . .	18,9	8,0	26,9
Basel . . . . .	11,2	16,7	27,9	Tessin . . . . .	19,5	0,4	19,9
Bern . . . . .	12,6	5,3	18,1	Thurgau . . . . .	32,0	14,0	46,6
Freiburg . . . . .	17,1	1,6	18,7	Unterwalden . . . . .	11,4	—	11,4
Genf . . . . .	4,3	4,2	8,5	Uri . . . . .	62,5	0,6	63,1
Glarus . . . . .	77,1	34,1	111,2	Wallis . . . . .	10,8	0,6	11,4
Graubünden . . . . .	27,8	0,1	27,9	Waadt . . . . .	11,8	9,0	20,8
Luzern . . . . .	12,5	2,4	14,9	Zürich . . . . .	23,2	18,2	41,4
Neuenburg . . . . .	8,8	4,6	13,4	Zug . . . . .	69,6	8,4	78,0
St. Gallen . . . . .	26,9	6,3	33,2				
Schaffhausen . . . . .	34,5	8,0	41,5	Schweiz	18,75	7,5	26,25

Allgemein besitzen jene Kantone mit den grössten Wasserkraften gleichzeitig auch die grössten Dampfkraften, so Glarus, Zürich, Basel, Zug, Thurgau, Schaffhausen, St. Gallen. Eine erhebliche Abweichung hievon zeigt bloss Uri, das in Folge des Gotthardunternehmens einen grossen Theil seiner Wasserkraften zu Nutzen zog.

Eine allgemeine Betrachtung führt den Bearbeiter erwähnter Schrift zur Schlussfolgerung, dass alle Dampfmaschinen der Schweiz, bei Schaffhausen aufgestellt, kaum den dritten Theil des vorbeifliessenden Wassers den Rheinfall wieder hinauf zu schaffen vermöchten. Diese einzige Wasserkraft, nutzbar gemacht, entspräche einer jährlichen Minderausgabe für Brennmaterial von 10 bis 11 Millionen Franken. Es ist also wohl begründet, wenn immer auf's Neue die Frage der Nutzbarmachung der Wasserkraften angeregt und besprochen wird, betreffe es nun die Leitung derselben auf grosse Entfernungen,

oder die direkte Umwandlung der mechanischen Arbeit in Wärme.

Wir enthalten uns hier fernerer Angaben über die Lokomotiven und die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, da uns Herr Ingenieur Streng in der bereits genannten Arbeit über dieses Gebiet alle nur wünschbare Auskunft ertheilt.

Zum Schlusse erlauben wir uns noch die Worte wiederzugeben, mit denen Herr Dr. Engel auch seine interessanten internationalen Mittheilungen schliesst:

« Zu dieser statistischen Heerschau über die Dampfer haben viele Staaten leider kein Contingent gestellt. Um so mehr ist es zu wünschen, dass sie ohne Ausnahme die periodische genauere Zählung dieser so nützlichen Thiere, zwar ohne Fleisch und Bein, doch voller Kraft, recht bald zu einem Theile der regelmässigen Aufgaben ihrer statistischen Bureaux machten. » G. L.

## Zeitungen und Zeitschriften in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Der VIII. Band des nordamerikanischen Volkszählungswerkes von 1880 enthält u. A. einen Spezialbericht über die Zeitungen und Zeitschriften der Vereinigten Staaten.

Wir glauben unsern Lesern einen Dienst zu erweisen, wenn wir hier aus dem reichen Inhalt dieses Berichtes einige Hauptpunkte in gedrängter Kürze hervorheben.

### I. Epoche (Colonialperiode) 1639—1783.

Die erste amerikanische Druckerei entstand 1532 in Mexiko. Die Errichtung derselben geht um mehr als ein Jahrhundert der Einführung des Buchdrucks in demjenigen Theile Amerika's voraus, der heute die Vereinigten Staaten bildet. In diesen finden wir die erste Druckpresse 1639 zu Cambridge in Massachusetts, die erste Zeitung 1690 zu Boston. Da letztere indess sofort nach ihrem Erscheinen von der Regierung unterdrückt wurde, so wird der Beginn der nordamerikanischen Journalistik gewöhnlich erst von 1704 datirt, von wo ab die zweitbekannte Zeitung, die Boston News-Letter, regelmässig erschien. Mexiko und Peru haben wahrscheinlich schon vorher Zeitungen gehabt; sicher haben sie dieselben früher auf eine gewisse Stufe der Vollkommenheit gebracht, als diess im Territorium der jetzigen Vereinigten Staaten der Fall war. Hier entwickelte die Druckerei sich äusserst langsam. In Massachusetts wurde der Boston News-Letter 1719 durch Gründung der Boston Gazette die erste Konkurrenz gemacht. Pennsylvanien er-

hielt seine erste Zeitung 1719, New-York 1725. Im Jahr 1765 bestanden in den Colonien Alles in Allem 43 Zeitungen (Massachusetts 11, New-York 8, Pennsylvanien 5, Süd-Carolina und Connecticut je 4, Rhode Island 3, New-Hampshire, Nord-Carolina und Maryland je 2, Georgia und Virginia je 1). 1775, ein Jahr vor der Unabhängigkeitserklärung, waren es ihrer 39; 39 andere, von 1704 bis 1775 entstandene Blätter waren wieder eingegangen.

Der Druck der Gouverneure auf die freie Meinungsäusserung, die Besteuerung der Zeitungen, das geringe, seinem Schwerpunkt nach zudem auf europäische Neuigkeiten gerichtete Lesebedürfniss der Colonisten, der Mangel jeglicher geschäftlichen Bedeutung der Presse und die Nothwendigkeit, alle Presserfordernisse aus dem Mutterland zu importiren, liessen ein reges Interesse an der Förderung der einheimischen Presse nicht aufkommen. Grössere Bedeutung erhielt dieselbe erst durch die patriotische Bewegung, welche der Revolution vorausging.

Zwar nahm auch jetzt noch das Zeitungswesen keine besonders hervorragende soziale und politische Stellung ein. Die nationale Sache war vielfach genöthigt, die Verbreitung ihrer Ideen durch das damals populärere Mittel der Flugschriften und Broschüren zu fördern. Immerhin kann auch der periodischen Presse, namentlich in Massachusetts, ein gewisser Einfluss auf den Gang der politischen Ereignisse nicht abgesprochen werden.

Die Presse der Colonialzeit wurde meist von Druckereibesitzern herausgegeben. Ihre Ausstattung war den gegebenen Mitteln entsprechend primitiv. Charakteristisch