Scheffeln diversen Getreides herausstellen, welches blos als Verbrauch der Stadt selbst auf dem Markte umgesetzt würde.

Zweitens ist es kein kleiner Vortheil für Leipzig, daß es den Mittelpunct zwischen dem getreidereichen Saal- und Magdeburger Kreise und dem theilweise getreidearmen Erzgebirge und Voigtlande bildet. Die Quantität an Weizen und Roggen, welche 3 bis 6 Meilen unterhalb Leipzig aufgekauft und in genannte Provinzen hier durchgeführt wird, ist sehr bedeutend, und kann leicht, vorzüglich dieses Jahr, (da die Früchte, laut aller Nachrichten, in Böhmen nicht reichlich sind) noch viel bedeutender werden. Wenn nun z. B. Gewerbtreibende hier Getreidelager hielten, so würden die erzgebirgischen und voigtländischen Getreidefuhrleute sich nicht genöthigt sehen, mit einem Zeitaufwande von 2 bis 3 Tagen, verbunden mit Zehrungskosten für Menschen und Vieh, Chaussee- und andern Weggeldern, ihren Bedarf unterhalb Leipzig bisweilen scheffelweise zusammen zu kaufen, sondern ganz gewiß ihre Einkäufe hier machen, sobald sie nur überzeugt sind, daß sie dieselben hier machen können.

Drittens werden sich die Vortheile eines Getreidemarktes allhier noch mehr herausstellen, wenn eine Eisenbahn Leipzig mit Dresden (besonders über die getreidereiche Lommatzscher Pflege) verbinden wird. Die Bäcker Dresdens und der Umgegend beziehen ihr Getreide größtentheils aus der Magdeburger Gegend und den Anhaltischen Ländern. Wenn nun auch die Wasserstraße bleiben würde, so ist doch zu bezweifeln, ob die Transportkosten dort geringer seyn würden, als auf der Dampfstraße. Man erwäge nur z. B. den Zeitverlust, den ein niedriger Wasserstand, Gegenwind, die Fahrt stromaufwärts und ein zeitiger Winter bringen kann; so sind die Vortheile, welche der Transport auf der Eisenbahn gewährt, so in die Augen springend, daß sicher anzunehmen ist: Leipzigs Getreidemarkt kann bald der Getreidemarkt für einen großen Theil Sachsens und der Nachbarländer werden, indem sich ja die Kosten eines Transports, durch dessen Schnelligkeit der trennende Raum fast verschwindet, mit dem wegfallenden Mäklerlohne leicht compensiren lassen würden.

Würden nun endlich dem Getreide zum Markte bringenden Landwirthe, bei einer vielleicht nur momentanen Stockung des Handels, gegen unterpfändliche Einsetzung seiner Früchte zur Hälfte oder zwei Drittheile des jedesmaligen Marktpreises, durch das hiesige Leihhaus-Darlehen auf einen von Seiten der dirigirenden Behörde zu bestimmenden Zeitraum gemacht; so würde gewiß Mancher, in der Ueberzeugung, daß kein Wucher gegen ihn Statt finden könne und daß ein Rettungsmittel gegen Bedrückungen gewissenloser Mäkler und Darleiher vorhanden sey, sein Getreide zum öffentlichen Verkauf auf den Markt bringen und sich nicht, es vorher zu einem Spottpreise zu verschachern, genöthigt sehen.

Wenn zu dem hier Gesagten sich noch die Theilnahme der hiesigen Getreide-Consumenten gesellt; so läßt sich erwarten, daß die Befürchtung mancher Zweifler, welche die Meinung hegen, daß kein Getreide zur Stadt gebracht würde, ohne nicht schon verkauft zu seyn, ganz beseitigt wird. — Auf einmal großen Verkehr zu erwarten, wäre zuviel verlangt, wohl aber entsteht er, wenn die Theilnahme allgemein nur mit der größten Redlichkeit verfahren wird, damit der Landmann Zutrauen gewinnt.

Die Gewandtheit der Esquimeaux.

Es giebt kein schmuzigeres und häßlicheres Völkchen, als das der Esquimeaux im hohen Norden. Die Natur hat sie auf nichts als Wallfischthran und Seehundsfleisch angewiesen und zur Kleidung nichts gegeben als die Felle der Seehunde. Ihre Wohnungen sind jämmerliche Hütten, im Winter unter der Erde, wohin weder Sonne noch Luft kommt. Aber nichts desto weniger sind diese armen von allen Lebensfreuden scheinbar ausgeschlossenen Polar-Menschen doch nicht so roh und ungebildet, wie man denken sollte, und wissen sich trefflich in fremde Sitten zu finden, während sie mit ihren Waffen und wenigen Geräthen umzugehen wissen, daß es ihnen kein Europäer nachthun kann. Vor mehreren Jahren hatte ein solcher Esquimeaux das Unglück mit seinem leichten Kanoe wohl 50 deutsche Meilen weit ins Meer geschlagen zu werden. Indessen der Himmel führte ihn einem englischen Grönlandsfahrer entgegen, der ihn aufnahm und nach Schottland führte, bis es Gelegenheit gab, ihn ins Vaterland zu bringen. Es war ein junger Mann von 19 Jahren und schnell wußte er sich in die europäische Sitte zu fügen. Besonders aber staunte alles über die Fertigkeit, mit der er sein Fahrzeug handhabte. Eines Tages bestand er an der Küste von Leith einen Wettkampf mit einem