

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 6.

Dienstag den 6. Januar.

1852.

### Bekanntmachung, das Ausgeben leichter Goldmünzen betreffend.

Nach Inhalt der Ministerial-Berordnung vom 8. September 1841 (Gesetz- und Berordnungsblatt vom Jahre 1841, Seite 227) sind als verbotene und vom Umlauf im Königreich Sachsen ausgeschlossene Münzen unter andern auch anzusehen

die weniger als 65 As wiegenden, folglich das Passirgewicht nicht erreichenden Ducaten, und diejenigen Fünfthalerstücke in Gold (Pistolen), an deren gefeklichem Gewichte (im einfachen Sächsischen und Preussischen à  $\frac{1}{35}$  Mark, im Braunschweigischen und Hannoverschen à  $\frac{6}{211}$  Mark)

bei doppelten mehr als 4 As,  
bei einfachen = = 2 =  
bei halben = = 1 =

fehlen.

Indem wir Solches hiermit in Erinnerung bringen, machen wir zugleich auf die einschlagenden Strafbestimmungen, wie solche in Gesetz wegen Bestrafung der münzpolizeilichen Uebertretungen vom 22. Juli 1840 (Gesetz- und Berordnungsblatt vom Jahre 1840, Seite 181) enthalten und nachstehend abgedruckt sind, aufmerksam.

1) Münzen, deren Umlauf in hiesigen Landen durch ausdrückliches Verbot untersagt ist, unterliegen, wenn sie zur Zahlung im Inlande eingebracht oder angeschafft werden, der Confiscation.

2) Ueberdies hat derjenige, welcher sich des Einbringens oder Ausgebens solcher verbotenen Münzen schuldig macht, eine dem vierfachen Betrage resp. des Rennwerths der eingebrachten Münzen oder des Werths, für welchen sie ausgegeben worden sind, gleichkommende Geldstrafe zu erlegen. Letztere ist in Wiederholungsfällen annoch durch ein bis achtwöchentliches Gefängniß zu verschärfen. Personen, welche diese Vergebung gewerbmäßig betreiben, sind nach §. 200 des Criminalgesetzbuchs zu bestrafen.

Leipzig den 18. September 1851.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Koch.

Sphofen.

### Morgen Mittwoch den 7. Januar a. c. Abends 6 Uhr

ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten im gewöhnlichen Locale.

Tagesordnung: Berordnung der Kön. Kreisdirection, die Wahl der Herren Diermann und Müller-Ress zu Stadträthen auf Zeit betr.

#### Fortschritte der Nordamerikaner im Schiffsbau.

Es ist nicht zu leugnen, daß die Nordamerikaner im Schiffsbau einen großen Vorsprung vor den Engländern vorausgewonnen haben. Der Sieg der vielgepriesenen Yacht Amerika allein würde noch nichts beweisen, aber der ganze Zustand der amerikanischen Handelsmarine im Vergleich mit der englischen spricht in vielfacher Beziehung zum Vortheil der ersteren. Die Yankee haben vor allen Dingen dahin getrachtet, schnellsegelnde Fahrzeuge zu erbauen, und ihre Baltimore Clippers sind weltberühmt geworden. Namentlich in Bezug auf den Handel mit China lag den Vereinigten Staaten sehr viel daran, möglichst rasche Rückfahrten zu haben. Rheder und Kaufleute setzten daher Prämien für die am schnellsten zurückkommenden Schiffe aus, und im Schiffsbau wurden alljährlich Verbesserungen eingeführt. Die Engländer merkten bald, wie weit die Amerikaner vorauskamen, und eine Untersuchungscommission in London erkannte unumwunden die Vorzüge des transatlantischen Nebenbuhlers an. Zwar sagte man in England, daß der Bau der brittischen Fahrzeuge an gewisse Regeln gebunden sei, von denen man in Rücksicht auf die Versicherung bei Klopß nicht abgehen könne. Aber dagegen boten die Newyorker

eine Wette an. Sie wollten auf ihre Kosten ein Schiff im Werthe von 100,000 Dollar bauen, die Engländer sollten ein Gleiches thun. Man wolle beide Schiffe um die Wette segeln lassen und wer gewinne, solle das besiegte Schiff als Eigenthum nehmen dürfen. In London mochte man darauf nicht eingehen, und die Amerikaner fuhren fort, mehr und mehr Clipperschiffe zu bauen, deren sie jetzt eine ganze Flotte besitzen.

England tröstete sich mit der Vortreflichkeit seiner großen Seedampfer. Die amerikanischen Capitalisten hatten bis vor wenigen Jahren nur Flußdampfboote bauen lassen oder Schraubendoote für die großen Seen. Manche derselben sind vortreflich, und es ist vorgekommen, daß ein solcher Steamer stromab 450 Meilen in einem einzigen Tage zurückgelegt hat. Als man aber in Newyork begriff, daß auch mit Seedampfern ein gutes Geschäft zu machen sei, ging man rasch ans Werk. Freilich wurde starkes Lehrgeld bezahlt und die ersten Versuche fielen nicht ganz erwünscht aus. Aber das ward bald anders, als man sich überzeugt hatte, daß bei solchen Unternehmungen nichts gespart werden dürfe. Die Pacific zeigte, was die Schiffe der Collins Linie zu leisten vermögen, und die Baltic ist gleichfalls vortreflich ausgefallen. Die Cunard Steamer konnten denen von der Collins Linie den Rang nicht mehr