

# Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

Nº 224.

Freitag den 12. August.

1859.

## Deutschlands Handelsverkehr mit Nordamerika.

IV.

Deutsche Schiffe erscheinen in den Häfen der Vereinigten Staaten zahlreicher und regelmässiger als die Fahrzeuge aller fremden Nationen, die britische Flagge natürlich ausgenommen.

Hamburg allein sendet alljährlich eine stärkere Handelsflotte nach der Union als Frankreich. Wo die Zahl der Schiffe bei beiden in ihren Machtsverhältnissen so verschiedenen Staaten gleich gross ist, wie z. B. im Jahre 1856 (71), da hat Hamburg eine viel grössere Tonnenzahl aufzuweisen. Noch bedeutender tritt Bremen auf, dessen Schiffe in ununterbrochener Aufeinanderfolge den atlantischen Ocean befahren. Auch die Flaggen von Oldenburg, Mecklenburg, Hannover erscheinen in amerikanischen Seehäfen, und zwar, wie wir sogleich zeigen werden, in bedeutender Anzahl. Man würde sich indessen täuschen, wenn man glaubte, dass alle diese Schiffe den direceten Verkehr Deutschlands mit Amerika vermitteln. Bis jetzt geht nämlich ein großer Theil der deutschen Waren noch immer über fremde Häfen, nämlich Havre und Liverpool nach Amerika, und dies wird fortduern, bis die bestehenden direceten Postverbindungen Deutschlands mit der neuen Welt sich den herrschenden Bedürfnissen des Handels gemäß verzweigen und die Aufhebung der unnatürlichen Durchgangshölle gleichzeitig den Waarenexport der Schweiz wird heranziehen lassen, der heutzutage noch meist über französische Häfen geht.

Der amerikanische Export nach Deutschland ist noch lange nicht gross genug, um so viele deutsche Schiffe zu beschäftigen. Hierzu kommt die Concurrenz der amerikanischen und englischen Schiffe. Was also führt so viele deutsche Schiffe in amerikanische Häfen? zunächst der deutsche Export. Von den Häfen der Vereinigten Staaten aus treibt sie, wenn hier keine Rückladungen nach Deutschland zu erlangen sind, die Bewegung des Welthandels je nach der Frachtbestimmung nach England, Spanien, Frankreich, Mexico, Brasilien, Westindien, China u. s. w.

Um einigermaßen die Bewegung der deutschen Handelsmarine anzugeben, geben wir aus amerikanischen statistischen Auswesen von dem noch normalen Finanz-Jahre 1856 einen Auszug. In diesem Jahre liefen 325 deutsche Schiffe in amerikanischen Häfen ein. Davon gehörten:

Preußen	35 Schiffe von 14,670 Tonnen u.	486 Besemannung.
Hamburg	71	37,164
Bremen	170	92,556
Lübeck	2	531
Oldenburg	27	15,047
Mecklenburg	12	4,640
Hannover	8	2,229

Im Ganzen 325 Schiffe von 166,837 Tonnen u. 5542 Besemannung.

In derselben Periode lichteten in den amerikanischen Häfen 312 deutsche Schiffe die Ankert. Davon gehörten:

Preußen	26 Schiffe von 11,158 Tonnen u.	338 Besemannung.
Hamburg	70	36,529
Bremen	173	95,560
Lübeck	2	560
Oldenburg	22	10,952
Mecklenburg	14	6,007
Hannover	5	1,191

Im Ganzen 312 Schiffe von 161,897 Tonnen u. 5831 Besemannung.

Die österreichische Handels-Marine ist an diesem mächtigen Schiffahrtsverkehr nur sehr wenig beteiligt. Im Finanzjahr 1855 liefen wohl 10 österreichische Schiffe in amerikanischen Häfen ein und eben so viele verließen dieselben; im darauffolgenden Jahre aber, in welchem sich der amerikanische Export nach Österreich so bedeutend vermehrte, langten nur zwei Schiffe unter österreichischer

Flagge in Seehäfen der Vereinigten Staaten an. Zu derselben Zeit erhielt Hamburgs Schiffahrt eine neue Kraft in der Ausführung des Projects einer direceten Postverbindung. Die beiden Dampfboote dieser Unternehmung errangen bald nach ihren ersten Fahrten grosse Erfolge, ja übertrofen die Erwartungen, die man von ihnen gehabt hatte. Frachten und Reisende strömten ihnen in solcher Menge zu, daß man es für ratsam hielt, die Schiffe zu verdoppeln. Leider schlug die Krisis Alles wieder nieder, was errungen worden war. Das traurige Schicksal der Austria und unglückliche Verhalten der Mannschaften war unverkennbar ein neuer Schlag. Die Wiederbelebung des Handels wird aber auch der Hamburg-New Yorker Dampfschiffahrt-Linie allmälig wieder aufhelfen. Bremen hat die Absicht, mit grösseren und zahlreicherem Dampfern, als bisher zu Gebote standen, die regelmässige Verbindung mit New-York fortzusetzen, bereits verwirklicht.

Der Handel Deutschlands mit den Vereinigten Staaten hat sich, wie hier gezeigt wurde, in verhältnismässig sehr kurzer Zeit zu einer achtunggebietenden Größe erhoben. Länger als durch ein Decennium hat er Tausende und Abertausende von Arbeitern in deutschen Fabriken und Werkstätten fast ununterbrochen beschäftigt und die deutsche Schiffahrt auf fast allen Meeren einheimischer gemacht, als sonst der Fall war. Alle diese Erfolge wurden erzielt, obgleich dieser Handel mit einer mächtigen Concurrenz zu kämpfen hatte und keineswegs stets mit Umsicht geführt wurde, die oft vor Verlust hätte schützen können.

Die deutschen Häuser Amerikas haben auch während der Krisis eine achtunggebietende Festigkeit gezeigt und Deutschland gegenüber ihre Verbindlichkeit zum weitgrößten Theil zu erfüllen vermocht.

Der Handel mit Nordamerika ist zur Lebensbedingung für eine Menge deutsche Arbeitsgebiete geworden, und unsere Exporteure, deren auch Leipzig eine Anzahl zählt, haben ein nicht geringes Verdienst um deutsche Gewerbe und Arbeit.

## Ehrenbezeugungen.

Se. Majestät der Kaiser von Österreich haben aus Veranlassung der freundlichen Aufnahme seiner Truppen auf dem Durchmarsche durch Leipzig folgende Personen durch Orden ausgezeichnet:

Mit dem Ritterkreuz des Leopoldordens  
Herrn Oberstleutnant von Falkenstein.

Mit dem Orden der Eisernen Krone 2. Cl.

Herrn Geh. Finanzrat von Grauhart.

Mit dem Orden der Eisernen Krone 3. Cl.

Herrn Gustav Harkort, Director der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Mit dem Franz. Josephs-Orden

Herrn Friedrich Wulff, Bevollmächtigter und Betriebs-Director der Leipzig-Dresdner Eisenbahn,

Herrn Anton Hallbauer, Directionsrat bei der königl. sächs. westlichen Staatsbahn,

Herrn Hugo Ferdinand Dammlow, Betriebs-Oberinspector bei der königl. sächs. westlichen Staatsbahn,

Herrn Braun, Betriebs-Oberinspector bei der königl. sächs. westlichen Staatsbahn.

Mit dem goldenen Verdienstkreuze

Herrn Karl Heinrich Wilhelm Fellsche, Stadtrath,

Herrn Florentin Wehner, Stadtrath,

Herrn Brunner, Advocat und Rentamtmann,

Herrn Heinrich Christian Demiani, Krammermeister,

Herrn Otto von Pössen, Krammermeister.

Außerdem mehrere silberne Verdienst-Kreuze an Unterbeamte der Eisenbahnen.