

Bekanntmachung.

Mit dem 9. Januar 1861 hat ein Drittel der Herren Stadtverordneten und Ersahmänner ausgeschieden und es ist die diesfällige Ergänzungswahl gegenwärtig zu veranstalten. Von dieser Wahl sind diejenigen Bürger auszuschließen, die sich mit Verichtigung der Landes- und Gemeindeabgaben länger als zwei Jahre im Rückstande befinden. In Berücksichtigung dessen werden alle hiesigen Bürger, welche in dem so eben erwähnten Falle sind, zur sofortigen Bezahlung der gedachten Abgaben hiermit noch besonders aufgefordert, indem sie sonst ihr Wahlrecht für die bevorstehende Wahl verlieren.

Leipzig, den 18. August 1860.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Herold.

Schleißner.

Aus dem Consularbericht über den Handel der Vereinigten Staaten

von
Herrn Friedrich Kühne, Consul,
Mitglied des Bankhauses Knauth, Nachod & Kühne.

II.

Um den Impuls, welcher auf den Handelsverkehr und den Waarenaustausch zweier Nationen durch Verbesserung der Verkehrswege ausgeübt wird, richtig zu würdigen, müssen wir uns, weil es sich hier namentlich um den Einfluß der gouvernemental-unterstützten Dampfschifflinien handelt, nach England wenden. Die englische Regierung ist wie keine andere in Bezug auf Subventionen von Postdampfschifflinien von jeher liberal gewesen, wohl anerkennend, daß Ausgaben in dieser Richtung dem Staate durch vermehrte Zolleinnahmen und Vergrößerung des Nationalwohlstandes, was beides doch die Folge des stimulirten Handelsverkehrs ist, reichlich wieder vergütet werden. Während die Vereinigten Staaten in merkwürdiger Verblendung ihre Subvention der schnellsten und besten Dampfschifflinie, welche den Ocean je gekreuzt hat, vor fast drei Jahren zurückgezogen haben, wodurch sie diese Linie zum Einstellen ihrer Fahrten nöthigten, hat das englische Gouvernement und das Parlament erst im verflossenen Jahre einer neu eröffneten englisch-amerikanischen Dampferlinie eine jährliche Subvention von 97,000 £ bewilligt. Was ist aber auch die Folge einer so verschiedenen Politik? Heute läuft kein einziger amerikanischer Dampfer in irgend einen englischen Hafen ein, in amerikanischen dagegen wöchentlich wenigstens zwei englische. Daß indessen ein solches Verhältniß England ein außerordentliches Uebergewicht in der Bestimmung der Verkehrswege gewährt, wird Niemand läugnen wollen.

Doch wir wollten von dem Einflusse reden, den eine durch Geldunterstützungen der Regierung ermöglichte Errichtung einer Dampfschifflinie auf den Handel und Wohlstand eines Landes hat. Ein Beispiel, schlagend wie keins, mag genügen. Im Jahre 1852 rief die Hülfe des englischen Gouvernements eine englische Dampfschiffverbindung zwischen Liverpool einerseits und westindischen und südamerikanischen Häfen des stillen Oceans (via Panama) andererseits in das Leben, welche Verkehrsvereinfachung seitdem den Waarenaustausch und die Handelsbeziehungen Großbritanniens mit den westlichen Staaten Südamerika's mehr als verzehnfacht hat. Mit Recht dürfen wir daher annehmen, es werden deutsche Handels- und Productionsinteressen durch eine Verbesserung der Verkehrswege zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten ganz außerordentlich stimulirt werden.

Eine mit der Pünctlichkeit eines Uhrwerks expedirte oceanische Dampfschiffverbindung zweier Plätze ist etwas ganz Anderes, als eine Communication mit Segelschiffen. Denn wie sich der alte Frachtwagen und die Chaussee dem modernen Eisenbahnzug und Schienenweg als Transportmittel gegenüber verhält, so das Dampfschiff dem Segelschiff gegenüber, und denselben Impuls, welchen die Vertauschung des Frachtwagens mit der Locomotive überall auf die Entwicklung des internationalen Handelsverkehrs ausgeübt hat, dürfen wir stets erwarten, wo immer Segelschiffverbindungen, wenn überhaupt durch den Betrag des Verkehrs zulässig, durch regelmäßige Dampfschifflinien ersetzt worden sind.

Ebensowenig aber als trotz dieses großartigen Einflusses Eisenbahnen in den meisten Fällen das in ihnen angelegte Capital zu verzinsen im Stande sind, werden Dampfschifflinien, die eine gleiche Wirkung auf den Verkehr haben, es nimmer vermögen, die so äußerst hohen Betriebskosten und die Zinsen ihres Anlagecapitals einzubringen. (Haben doch auch nur wenige Chausseen aus dem eingenommenen Wege die Kosten ihrer Erhaltung bezahlt, geschweige denn die Zinsen der Summen, welche ihre Erbauung in Anspruch genommen hat!)

Darin liegt gewiß die Consequenz, daß gewisse, für die nationale Wohlfahrt durchaus notwendige Verkehrswege, seien es nun Straßen oder Eisenbahnen oder Dampfschifflinien, der Hülfe des Staates bedürfen, um in das Leben gerufen und erhalten zu werden.

In Beziehung auf Eisenbahnen hat die Regierung der Vereinigten Staaten diesen Grundsatz durch großartige Landstiftungen anerkannt; bei Dampfschifflinien dagegen ist sie vom Princip abgewichen, und nur die englische Regierung macht es

überall zu ihrer Richtschnur. Die einzige Bedingung, welche die englische Regierung für ihre Subventionen den betreffenden Postdampfschifflinien macht, deren Verwirklichung sie übrigens fast ganz und gar den Gesellschaften überläßt, ist: „Bau der Dampfschiffe von einer zu Kriegs- und Transportschiffen genügenden Stärke und Tüchtigkeit, so wie Ueberlassung der Schiffe an die Regierung, sobald dieselbe im Falle eines Krieges eine solche anordnen sollte.“

Einen ähnlichen Vorbehalt könnte der deutsche Bundestag, im Falle derselbe sich zu einer Subvention einer deutsch-amerikanischen Dampfschifflinie geneigt finden sollte, eintreten lassen und dadurch zugleich ohne große Unkosten der Unterhaltung einen Kern für einen im Kriege nothwendig werdenden Besißstand von Schiffen gewinnen.

Nur durch eine in der Form eines Postzuschusses oder irgend anderswie gegebene Unterstützung des hohen Bundestags wird es deutschen Handelsbestrebungen möglich sein, dem großen Gewichte gegenüber, welches England bei Bestimmung der Handelsstraßen für den internationalen Verkehr geltend macht, sich mit Erfolg in die Waagschaale zu werfen.

Der internationale Handelsverkehr wird stets die für die Zwischenhändler billigsten und sonst vortheilhaftesten Wege einschlagen; ob diese aber für die Gesamtheit einer Nation die besten und profitabelsten sind, ist sehr die Frage. Im Interesse der hohen Regierungen dürfte es daher liegen, die für die Nationalwohlfahrt erspriesslichen Verkehrswege zu begünstigen. In dieser Ueberzeugung hoffen wir, daß vorstehende Andeutungen das Glück haben mögen, competenten Personen zu Gesichte zu kommen, welche die berührte Frage in die Hand zu nehmen und den in ihr ausgesprochenen Zweck zu fördern geneigt sind.

Aus den Briefen eines in Deutschland reisenden jungen Amerikaners.

V.

Der Mime hatte Recht; unser Spanier stand in einem zarten, aber auch sehr ernsten Bündniß mit der Tochter eines armen Buchbinders, der mit Frau und Kindern für eine große Buchdruckerei die weniger einer kunstfertigen als unermülich fleißigen Hand bedürftigen Arbeiten lieferte. Den Besizer dieser Druckerei hatte ich früher auf meinen Wanderungen durch die verschiedenen gewerblichen Etablissements Leipzigs kennen gelernt, und ich erinnere mich noch, wie der alte Herr mir in seiner lebhaften Weise erzählte, daß er mit zwanzig Groschen als Seher hier eingewandert sei und sich mühsam emporgearbeitet habe, daß das Erworbene zu Grunde gegangen und von ihm wieder gewonnen worden sei, um nochmals verloren zu gehen, ehe eine bessere Zeit ihm gestattete, den Besitz zu behaupten und mit neuem Glück und besserem Verständniß ihm die Größe der Ausdehnung zu geben, die er triumphirend meinem Blicke vorführte. „Da galt es,“ sagte er behäbig lachend, „mit eiserner Ausdauer Tag und Nacht tüchtig zu arbeiten; da mußten zur Ersparung der Arbeitstöhne Frau und Kinder Hand mit anlegen; aber Ausdauer thut es nicht allein, Glück ist der beste Factor und die Praxis die beste Theorie!“

„Reden Sie mir nicht von Liebe, wo es sich um spanische Dublonen handelt,“ sagte mein BIRTH abwehrend, als ich ihm auseinandersetzte, daß wir R.'s Liebesangelegenheiten fern bleiben müßten.

„Lassen Sie mich vorausschicken, daß ...“
„Schicken Sie nichts voraus, ich bitte Sie, schicken Sie überhaupt gar nichts mehr voraus!“ rief C. „Ich weiß Alles; der Spaniole wohnt jetzt doppelt. Lieber Gott, die Extreme berühren sich, denn ich wohne manchmal gar nicht. R. wohnt auf dem Brühl, er wohnt aber auch Frankfurter Straße unter der Dreipfeifenfamilie. Jetzt thun Sie mir den Gefallen, junger Freund, nehmen Sie das Kochbuch meiner Laura zur Hand und lassen Sie es im Interesse meiner Familie bei diesem zahlreichen Familienvater einbinden, das wird diesem nützlichen Buche und dem Vater der spanischen Flamme wohlthun, wir lernen die werthe Familie kennen und dann wollen wir, Sie als der sonderbare Schwärmer Posa und ich als der spanische Vater mit freundlicher Hand in die Geschicke dieser uns theuern Personen eingreifen.“

Der Vorschlag war nicht übel; nur gegen das Kochbuch prä-