

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

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

N<sup>o</sup> 282.

Montag den 8. October.

1860.

## Bekanntmachung.

Da der Mißbrauch eingerissen ist, den von den Dachreparaturen herrührenden Ziegel- und Schieferschutt auf Straßen und öffentlichen Plätzen beliebig abzulagern, theilweise sogar Straßen damit zu überziehen, so wird solches hiermit für die Folge bei fünf Thalor Geld: oder entsprechender Gefängnißstrafe für jede Zuwiderhandlung untersagt und werden zur Ablagerung von Schutt jeder Art folgende Plätze:

die Lehmgrube an der Zeiber Straße,

die Sandgrube gegenüber der Gasanstalt,

das tiefe Terrain an der Waldstraße beim Frankfurter Thore

ausschließlich angewiesen.

Leipzig, den 5. October 1860.

Der Rath der Stadt Leipzig.  
Berger.

Gerutti.

## Ueber die Lage des Geschäfts in Nordamerika.

Wir verlassen einmal, schreibt die Breslauer Zeitung in einem trefflichen Artikel, den europäischen Kriegsschauplatz und wenden uns zu den friedlichen Geschäften Nordamerika's, das an den europäischen Entwicklungen einigen Antheil nimmt, weil es auf dieselben seine Speculationen gründet. Zwischen den civilisirten Staaten giebt es keine Entfernungen mehr, und so ist es natürlich, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika, als eine der größten Handelsmächte, speciell auch auf den Verkehr Deutschlands einen großen Einfluß ausüben. Unsere Verbindungen mit diesem, in seiner materiellen Entwicklung wunderbar voranschreitenden Lande werden — wie kürzlich ein Artikel der „Leipz. Ztg.“ weiter auseinandersetzt — alljährlich ausgedehnter; ganze Gewerbszweige arbeiten vorzugsweise für den amerikanischen Markt, eine große Summe deutscher Capitalien ist auf amerikanische Eisenbahnen hypothekirt, und die Handelsbewegung zwischen Deutschland und Nordamerika wird sich, Alles zusammen genommen, alljährlich wohl auf 100 Millionen stellen.

Die Krisis von 1857 hat gezeigt, welch' empfindlichen Rückschlag eine große Störung im amerikanischen Geschäftsleben auch bei uns ausübt. Gegenwärtig sind die Nachwehen so ziemlich überwunden, das Schiff fährt wieder mit Hochdruck oder vollen Segeln, aber der kluge Geschäftsmann wird gerade deshalb um so vorsichtiger zu Werke gehen. Jenseit des großen Wassers, wo man Alles mit Hast betreibt, schlägt man die Lehren der Erfahrung leicht in den Wind, und das Jahr 1857 hat gezeigt, daß nicht die Geschäftsmänner es waren, welche den großen Orkan voraus verkündeten; sie wiegten sich noch in trügerischer Sicherheit, als schon das Gewölk sich zusammenballte.

Ueberblicken wir die gegenwärtigen Verhältnisse und fassen wir die einzelnen Erscheinungen in der nordamerikanischen Verkehrs- welt zusammen, so sehen wir, daß man über die Gestaltung der Dinge in der nächsten Zukunft sehr abweichender Meinung ist: die Einen finden Alles rosenfarben, die Andern schwarz. Wir wollen auf Thatsachen hinweisen; diese mögen reden und der Leser kann sich sein Urtheil bilden.

Nordamerika ist in die Reihe der großen Kornkammern getreten. Seit dem Einströmen der Einwanderung nach dem Westen wurden die fruchtbaren Prairieländer urbar gemacht und vorzugsweise mit Weizen und Mais bestellt. Um den Ertrag der Felder an die Märkte zu bringen, verband man die Flüsse und großen Seen durch Kanäle und schuf ein Netz von Eisenbahnen, die schon im Anfange des vorigen Jahres eine Länge von beinahe 28,000 englischen Meilen und in runder Summe 960 Millionen Dollars gekostet hatten. Am ausgedehntesten erscheint dasselbe gerade in den getreideerzeugenden Staaten der Mitte und des Westens; auf Illinois z. B. kommen 2900, auf Indiana 1300, New-York 2800, Ohio 3350, Pennsylvanien 2300, Wisconsin 700, Iowa 400 R. Auf

diese sieben Staaten allein kommt eine Schienenlänge von mehr als 13,000 Meilen, fast die Hälfte der Gesamtziffer für die 33 Staaten der Union. Diese Bahnen sind alle mehr oder weniger mit Schulden belastet, zusammen etwa mit 420 Mill. Doll.; sehr viele werden so unbegreiflich schlecht verwaltet, daß wir, gegenüber unsern wohlgeordneten Administrationen, uns kaum eine Vorstellung davon machen können; andere sind ganz werthlos, und während wir diese Zeilen schreiben, lesen wir in neu-yorker Berichten vom 21. Aug., daß eine Bahn in Kentucky (die Big Sandy), welche zahlungsunfähig war, gerichtlich für die armselige Summe von 60,000 Doll. verkauft worden ist. Es wäre schwer, genau zu ermitteln, wie viele Millionen die Actionäre und die Hypothekargläubiger an den Eisenbahnen verloren haben, aber im Großen und Ganzen haben vorzugsweise diese letzteren den Aufschwung des Ackerbaues und Verkehrs unberechenbar gefördert. Wir könnten nachweisen, in welchem Verhältnisse der Getreidehandel von Chicago in Illinois mit jedem neuen Eisenbahnglied im Hinterlande gewachsen ist, und daß dieser Platz sich nur dadurch zum bedeutendsten Getreidemarkt der Welt emporgeschwungen hat. Die Börsenberichte vom 19. August melden, daß die in Chicago mündenden Eisenbahnen allwöchentlich anderthalb Millionen Bushel Getreide nach diesem Hafen am Michiaan-See brachten; seit dem 1. Jan. waren dort schon 18 Mill. Bushell, gegen 6 Mill. in 1859, eingetroffen.

In Europa hat das nasse Wetter den Erntesegen ungemein verkümmert, und unser Erdtheil wird beträchtliche Zufuhren aus Amerika verlangen, das alle Nachfrage überreich befriedigen kann. Denn „in Egypten ist Korn gewachsen“, und noch in keinem Jahre wurden so große Flächen mit Getreide bestellt. Die Ernte ist im Westen, überhaupt in allen Staaten nördlich vom Ohio-Flusse, so überreich ausgefallen, wie nie zuvor. Wir lesen, daß sie um mindestens 50 Procent ergiebiger sei, als in den besten Jahren, welche man jemals gehabt; und daß man allein diesen Ueberschuß auf einen Geldwerth von 100 Mill. Doll. veranschlagt. Es mag dabei, wie gewöhnlich in Amerika, einige Uebertreibung mit unterlaufen, der beispiellose Ertrag jedoch, welchen der Westen liefert, ist eine Thatsache. Dieser Westen, welcher in Folge der Krisis und mehrerer auf einander folgenden schlechten Ernten tief in Schulden steckt, ist nun allerdings seiner schweren Noth ent- hoben, aber selbst in Amerika muß man einräumen, daß er immer „noch nicht völlig solvent“ sei. Er kann sich nur langsam erholen, aber gute Preise wird er ohne Zweifel erhalten; denn der ganze Süden, von Texas bis Kentucky, hat in Folge der Dürre eine Fehlerte gehabt und wird vom Westen kaufen müssen. Dieser hofft auch auf einen Ausbruch des Krieges in Europa, welcher allerdings die Getreidepreise in die Höhe treiben würde.

Schon seit Anfang des August war der Frachtoverkehr ungemein stark; das Getreide geht nach und nach an die Verschiffungsplätze und diese Lebhaftigkeit wird andauern bis tief in den Winter,