

Ercheint täglich
früh 6 1/2 Uhr.

Redaction und Expedition
Johannishofe 33.

Verantw. Redacteur Fr. Kühnen.
Sprechstunde d. Redaction
Wochentags von 11-12 Uhr
Wochentags von 4-5 Uhr.

Annahme der für die nächst-
folgende Nummer bestimmten
Inserate in den Wochentagen
bis 3 Uhr Nachmittags.

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 265.

Sonnabend den 21. September.

1872.

Wegen der Messe
ist unsere Expedition
morgen Sonntag Vormittag bis 12 Uhr
geschlossen.
Expedition des Leipziger Tageblattes.

Bekanntmachung.

Die öffentliche Einlegung und Mischung der Gewinne 5. Classe 82. Königlich Sächsischer Landes-
Lotterie erfolgt **Montag den 23. September d. J. Nachmittags 3 Uhr** im Zeichungs-
saale, Johannishofe Nr. 3, 1. Etage.
Leipzig, den 19. September 1872.

Königliche Lotterie-Direction.
Ludwig Müller.

Bekanntmachung.

Auf dem linken Parthenufer soll ein 239 lauf. Meter langer schmiedeeiserner Geländer herge-
stellt werden.

Diejenigen, welche diese Arbeiten zu übernehmen beabsichtigen, werden hierdurch aufgefordert,
Zeichnungen und Bedingungen hierüber in dem Rathsbauamte, wo auch Anschlagformulare gegen
Copialgebühr zu erhalten sind, einzusehen und ihr mit Preisen und Namensunterchrift versehenes Anerbieten
unter der Aufschrift: „Geländer am linken Parthenufer“ bis 28. Septbr. d. J. Abends
6 Uhr versiegelt im Rathsbauamte abzugeben.

Leipzig, den 19. September 1872.

Bekanntmachung.

In der Rosenthalgasse soll eine Schiene III. Classe in einer Länge von 279,5 Meter er-
baut werden.

Diejenigen, welche diese Arbeiten zu übernehmen beabsichtigen, werden hierdurch aufgefordert,
Zeichnungen und Bedingungen hierüber in dem Rathsbauamte einzusehen, wo auch Anschlagformulare gegen
Copialgebühr zu erhalten sind. Die mit Preisen und Namensunterchrift versehenen Anerbieten
sind unter der Aufschrift: „Schienenbau in der Rosenthalgasse“ bis 26. September d. J.
Abends 6 Uhr im Rathsbauamte versiegelt abzugeben.

Leipzig, den 20. September 1872.

Bekanntmachung.

Nachdem der in unserer Bekanntmachung vom 5. Juni d. J. als verloren angezeigte Lagerschein
Nr. 1452 nicht eingeliefert worden, haben wir heute einen neuen aufgestellt und erklären den alten
Lagerschein hiermit für erloschen und unwirksam.

Leipzig, den 20. September 1872.

Lagerhof der Stadt Leipzig.
Götzer, Insp.

Die deutsche Dampfschiffahrt auf dem Ocean.

Leipzig, 17. September. Das Amtsblatt
der deutschen Reichspost-Verwaltung enthält in
Nr. 58 von diesem Jahre, und zwar in seinem
nichtamtlichen Theile, einen längeren Artikel über
die Weltverkehrsfragen des Oceans, dem wir die
nachstehenden Mittheilungen über den gegenwärtigen
Stand und die Entwicklung der deutschen
Dampfschiffahrt entnehmen.

A. Linien nach Nordamerika.

Bis zu Ende der vierziger Jahre unseres Jahr-
hunderts bestand eine directe Postverbindung zwi-
schen Deutschland und Amerika überhaupt nicht.
Die deutsch-amerikanische Correspondenz wurde
vielmehr an die englische Postverwaltung aus-
geliefert und mit englischen Schiffen nach Amerika
befördert. Zum Theil gelangten die Briefe dorthin
auch mit amerikanischen Dampfschiffen, welche
alljährlich von Bremen nach New York zu-
rückkehrten. Bei der steigenden Bedeutung der
Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Nord-
amerikas machte sich die Notwendigkeit geltend,
zwischen beiden Ländern directe Postverbindungen
einzurichten. Hierzu ergriff Preußen die Initia-
tive. Im Jahre 1849 wurden zwischen der da-
maligen preussischen Postverwaltung und der nord-
amerikanischen Postverwaltung Verhandlungen
wegen Aufwechslung geschlossener Briefpakete
zwischen dem preussischen ambulanten Bureau der
Route Köln-Berlin und den Postämtern in
New-York und Boston (Prussian closed Mail)
getroffen; diese Festlegungen konnten indessen
wegen der hinsichtlich des Transports nöthigen
Verhandlungen mit der britischen Postverwaltung
erst im Sommer des Jahres 1852 zur Ausfüh-
rung gelangen. Auch für die directen preussisch-
amerikanischen Briefpakete mußte indessen An-
fangs die Route über England benutzt werden.
Die erste directe Dampfschiffverbindung zwischen
Deutschland und Amerika wurde von Bremen
aus begründet. Am 1. Juni 1847 traf das erste
Bremer Dampfschiff Washington von Bremen in
New-York ein, seitdem kursirten zwei Dampfer
(Washington und Hermann) regelmäßig zwischen
beiden Häfen; es war dies der Anfang des später
zu so bedeutender Entwicklung gelangten directen
deutschen Postdampfer-Verkehrs nach Amerika. In
Hamburg versuchte zuerst der Räder-Dampfer
Glossan (1850) eine directe Dampfschiffverbindung
mit New-York herzustellen. Diese Versuche miß-
langen. Die im Jahre 1847 errichtete, Anfangs
nur auf den Verkehr mit Gesellschaften beschränkte
Hamburg-Amerikanische Postschiff-Actiengesell-
schaft nahm Glossan's Projecte wieder auf und

begann 1856 mit der Einrichtung monatlich ein-
maliger Dampfschiffahrten zwischen Hamburg und
New-York, übernahm auch fast sines Verträge
mit der preussischen Postverwaltung die Beför-
derung von Postpaketen aus Europa nach
Amerika. Im Jahre 1857 wurde der Nord-
deutsche Lloyd in Bremen begründet, dess
directe Fahrten nach New-York am 19. Juni 1858
begannen. Diese Dampfschiffahrt-Actiengesell-
schaft, welche Anfangs nur über 4 Schiffe ver-
fügte, hat sich im Laufe der letzten Jahre zu einem
sehr bedeutenden Institute zu wickeln, welches
mit den englischen Gesellschaften zu rivalisiren ver-
mag; sie besitzt jetzt eine Flotte von 45 Dampf-
schiffen, deren Zahl in Kurzem auf 60 vermehrt
werden soll. Nach den Jahresberichten des Nord-
deutschen Lloyd hat im Jahre

1863 bei 21 Fahrten 7,714 Personen und
7,800 Tons Waaren,
1870 bei 55 Fahrten 35,598 Personen und
45,959 Tons Waaren,
1871 bei 69 Fahrten 39,583 Personen und
62,051 Tons Waaren
befördert. Die Einnahme pro 1871 betrug
4,155,796 Thlr. Gold. Seit 1867 ist die wick-
tigste Verbindung zwischen Bremen und New-York
hergestellt; gegenwärtig kursiren die Lloyd-Dampfer
wöchentlich zweimal via Southampton nach New-
York und werden auch zur Beförderung der
englisch-amerikanischen, sowie der amerikanisch-
deutschen Posten benutzt. Neuerdings hat der
Norddeutsche Lloyd außerdem directe Fahrten
zwischen Bremen und Baltimore eingerichtet; es
wurden 1871 auf dieser Route bei 16 Fahrten
1787 Personen und 8083 Tons Güter befördert.
Die Fahrten der Hamburg New-York Dampfer
finden an jedem Mittwoch und in der verkehrs-
reicheren Zeit auch noch an jedem zweiten Sonn-
abend statt. Auch auf dieser Route ist die Fre-
quenz sehr bedeutend.

Mit dem Jahre 1871 wurde eine dritte Deutsch-
Amerikanische Route eingerichtet, und zwar von
der Steinhilber-Amerikanische Dampfschiffahrts-
Actiengesellschaft, „Baltischer Lloyd“, deren Dampfer
die transatlantischen Fahrten am 20. Juni 1871
begonnen haben. Diese Verbindung ist als epoche-
machend in der Geschichte der internationalen
Postbeziehungen zu bezeichnen; denn sie hat der
deutschen Reichs-Postverwaltung bei den Ver-
handlungen zur Reform der Postverhältnisse mit
dem Kaiserthum erwünschten Anlaß, den Fortschritt
von 2 1/2 Sgr. für das einfache Briefgewicht,
welcher inzwischen bereits die Bedeutung eines
Halbportos erlangt hat, zum ersten Male in
den transatlantischen Verkehr einzuführen. Es
geschah dies gemäß der Festsetzungen in dem
am 31. März und 14. Mai 1871 mit der

Postverwaltung der Vereinigten Staaten von
Amerika abgeschlossenen Additionals-Vertrage,
welcher folgend (20. Juni 1871) für die neue
Steinhilber-New-Yorker Linie in Kraft trat. Vom
1. October 1871 ab wurde auch das Porto für
die auf den Routen Bremen- und New-York-
New-York zu spebirenden Briefe auf den gleichen
Satz von 2 1/2 Sgr., das Porto für die via Eng-
land zu befördernde Correspondenz aber auf
3 Sgr. ermäßigt. Unvergleichlich wird diese Re-
form den Briefverkehre zwischen Deutschland und
Amerika einem erfreulichen Aufschwunge entgegen-
führen und die Frage jener jahrhundertlang
erleichtern, welche für den Weltverkehr und die
Civilisationsentwicklung von so hohem Werthe sind.

B. Nach Westindien und Centralamerika.

Bis zum Jahre 1869 bestanden nur englische
und französische Dampfschiffverbindungen nach Westindien.
Der Mangel an einer deutschen Dampfschiffver-
bindung dorthin machte sich für den deutschen
Handel um so mehr fühlbar, als aller Verkehr
nach Westindien durch fremde Vermittelung und
unter Opfern an Zeit und Geld aufgeführt
werden mußte, während die Küsten Westindiens
und Südamerikas nach Deutschland, namentlich
nach Bremen und Hamburg mehr und mehr sich
hob und beispielsweise nach Bremen 1868 schon
den Werth von 5 Millionen Thlrn. erreichte.
Zudem kam in Betracht, daß diese Ausfuhrpro-
ducte aus Bremen beständen, welche die höhere
Dampfschiffahrt zu tragen vermögen. Diese
Ermögungen bestimmten den Norddeutschen Lloyd
im Jahre 1869, eine directe Dampfschiffverbin-
dung von Bremen nach Westindien ins Leben zu
rufen, zu welchem Zwecke das Actien-capital um
1 Mill. Thaler Actien vermehrt wurde. Die
neue Route konnte schon am 17. October 1870
eröffnet werden. Die Dampfer gehen allmonat-
lich einmal, am 7. eines jeden Monats, via
Soutamp'on direct nach Colon (Alpinwall), wo
sie am 28. desselben Monats eintriften, legen
dann dort die Fahrt nach Savannah (New-Orleans),
Porto Cabello und La Guayra (Venezuela) fort
und vermbteln nicht bloß die schnellste Verbindung
von Deutschland nach Westindien und Mittel-
amerika, sondern erlauben auch den weiteren
Verkehr mit der Westküste von Mexico und Süd-
amerika, indem sie an die von Panama zweimal
wöchentlich abgehenden Dampfschiffe der Central
American Line (Panama-San-Juan-La-Virgen-
Acapulco) sowie der Südamerikanischen Linie (Pa-
nama-Buenos-Ayres-Colon-Iquique-Cobija-Quilco-
Balparaiso) anlaufen.

Im März des Jahres 1871 wurde eine neue
westindische Route von der Hamburg-Amerika-
nischen Postschiffahrts-Actiengesellschaft eröffnet, deren

Dampfer monatlich einmal, am 23. eines jeden
Monats, von Hamburg über Grimby, Havre,
St. Thomas, La Guayra, Porto Cabello, Luayra
nach Colon eintriften, und nach Abgang der Bre-
mer Lloyd'schen, sowie der Royal Mail Steamer
eine vortheilhafte Postbeziehung herzustellen nach
Westindien zu darbieten. Die Eröffnung dieser
Concurrentenlinien hatte eine Herabsetzung der
Transpostgebühren, sowie des Portos für die
Correspondenz nach Westindien und den Verein-
igten Staaten von Columbia (auf 6 Sgr.) zur
Folge. Die Briefe werden in directen Brief-
paketen bis Westindien beziehentlich Columbia
befördert und erhalten Weiterbeförderung durch
die Agenten der Hamburg-Amerikanischen Gesell-
schaft beziehentlich des London'schen Lloyd in
Colon, La Guayra u. s. w., welche auch mit der
Expedition der nach Deutschland gerichteten Brief-
posten beauftragt sind.

Die Einrichtung dieser Verbindungen ist von
der deutschen Handelswelt in Westindien und
Mittelamerika mit großer Befriedigung aufge-
nommen worden.
Zu erwähnen sind hier schließlich noch die
directen Fahrten von Bremen über Havre nach
Havana und New-Orleans, sowie von Hamburg
über Havre und Santander nach Havana und
New-Orleans.
Im Ganzen wurde von der deutschen Reichs-
Postverwaltung für den Transport der trans-
atlantischen Posten im Jahre 1871 die Summe
von 42,002 Thlrn. 18 Sgr. 6 Pf. aufgewendet.
Warme Anerkennung verdient die Bereitwilligkeit,
mit welcher die großen preussischen Dampfschiffahrts-
Gesellschaften der Postbehörde bei der Verwirklichung
der internationalen Postbeziehungen zwischen
Europa und Amerika entgegengekommen sind.

C. Nach Brasilien.

Die größten Dimensionen die deutsche Auswan-
derung nach Brasilien im Laufe der letzten Jahr-
zehnte angenommen hatte, um so mehr war Ver-
anlassung vorhanden, der Erleichterung des Post-
verkehrs zwischen den von deutschen Einwanderern
vorzugsweise colonisirten Gebiete Brasiliens und
dem Vaterlande erhöhte Sorge zuzuwenden.
Namentlich gab hierzu den Impuls das Auf-
blühen der deutschen Colonie in der südbrasilian-
ischen Provinz Rio Grande do Sul, welche nicht
wie Nordbrasilien unter der Ungunst des unge-
sunden tropischen Klimas leidet und deshalb in
Herkunft und Industrie bereits erhebliche Fort-
schritte gemacht hat. Auch in jüngster Zeit ist
der Zustand jener Colonie im Deutschen Reichs-
tag gelegentlich der Beratungen wegen Aufhe-
bung des Verbot der Auswanderung preussischer
Staatsangehörigen nach Brasilien zur Sprache

Verlage (1871).

Abonnementspreis
vierteljährlich 1 Thlr. 7 1/2 Sgr.,
incl. Fringelohn 1 Thlr. 10 Sgr.
Jede einzelne Nummer 2 1/2 Sgr.
Gebühren für Extrablätter
ohne Postbeförderung 9 Sgr.
mit Postbeförderung 12 Sgr.

Inserate
4spaltige Couragedeile 1 1/2 Sgr.
5spaltige Couragedeile 2 Sgr.
laut unserem Preisverzeichniß.
Reclamen unter d. Redaction'schrift
die Spalte 2 Sgr.

Druck:
Otto Riem, Universitätsstr. 22,
Louis Köhler, Gohlstr. 21, part.