



# Merseburger Kreis-Blatt.

Mittwoch den 29. August.

Redaction, Druck und Verlag von Carl Jurf.

## Bekanntmachungen.

Für die durch Hochwasser Verunglückten des Kreises Neurode sind- ferner eingegangen: 10 Egr. von der Wittwe S. aus Reipisch.

Fernere Beiträge werden gern angenommen von  
**der Expedition des Kreisblattes.**

**Bekanntmachung.** Nächste Mittwoch den 29. d. M., Nachmittags 4 Uhr, sollen im hiesigen Klosterhofe eine Partie alte Bretter meistbietend gegen gleich baare Bezahlung versteigert werden.

Merseburg, den 27. August 1860.  
**Der Magistrat.**

### Diebstahl.

In voriger Woche sind aus einem Hause zu Neumark mittelst Einbruchs nachstehend verzeichnete Kleidungsstücke entwendet worden:

- 1) ein grüner Thibet-Oberrock mit weiten Ärmeln, zweimal mit Sammetband besetzt und zwei grünen Schleifen auf den Armen, grüner Schnur und breitem Schweiß;
- 2) ein roth und weiß gestreifter Barchent-Unterrock mit weißbaumwollenen Band und roth und weißer Schnur besetzt;
- 3) ein roth- und weißwollener Unterrock mit zwei weißen Streifen und roth und weißer Schnur besetzt;
- 4) ein mit weißkleinem Bunde versehener gelb- und weißstreifiger wollener Unterrock.

Wem etwas über die Person des Diebes, oder den Verbleib der gestohlenen Sachen bekannt geworden, hat solches der nächsten Behörde oder mir anzuzeigen.

Merseburg, den 24. August 1860.

**Der Königl. Staatsanwalt.**

Mein im Apothekergäßchen belegenes Haus bin ich gesonnen unter sehr annehmbaren Bedingungen aus freier Hand zu verkaufen.

**de Groussilliers.**

**Brühl Nr. 354**

ist wegen Versekung des jetzigen Inhabers ein Familien-Logis, bestehend aus zwei heizbaren Stuben, Schlafkammer, Küche, zwei großen Bodenkammern und sonstigem Zubehör, sofort oder ersten October e. zu vermietthen.

Die mittlere Etage meines Hauses, Altenburg 755, bestehend aus 5 Stuben, 8 Kammern, Küche, nebst ganzem Bodenraum des Seitengebäudes, Holzstall, Torfstall und Kellergelaf, ist zu vermietthen und zu Neujahr, nach Umständen auch früher, zu beziehen.

**Carl Reichmann.**

Die obere Etage des Hauses Burgstraße Nr. 292, bestehend aus 5 Stuben, 3 Kammern, Küche, verschlossenem Vorsaal und sonstigem Zubehör, ist sofort zu vermietthen und zum 1. October e. zu beziehen.

**Schiller-Loose verkauft Ferdinand Scharre.**

In der Curie, Dom Nr. 262, ist das Quartier, welches zulezt Herr Domherr von Wolffersdorff bewohnt hat, bestehend aus 7 Stuben, 6 Kammern, Küche, Speisekammer, Waschhaus und Holz- und Torfgelaf, von jetzt an zu vermietthen und zum 1. October d. J. zu beziehen. Auch ist daselbst ein Fortepiano in Flügelform billig zu verkaufen.

Nähere Auskunft ertheilt der Domprocurator Kühn.  
Merseburg, den 20. August 1860.

Das Neueste in wäschechten Cattunen pr. Berliner Elle zu 3, 3½, 3¾ und 4 Egr. empfiehlt

**Moritz Seidel,**

Firma Lud. Rudow's Nachfolger.

Gleichzeitig liegt eine Partie Kester zum Ausverkaufe bei

**Moritz Seidel,**

Firma Lud. Rudow's Nachfolger.

**Die Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt** übernimmt Versicherungen gegen Feuersgefahr sowohl in Städten als auf dem Lande; auf Gebäude aller Art, auf Mobilien, Waaren, Maschinen und Fabrikutensilien, auf landwirthschaftliche Geräthe, Vieh und Erntefrüchte in Scheunen und Diemen, und bietet durch ihr Grund-Capital und die angesammelten bedeutenden Reserven jede zu wünschende Garantie.

Die Prämien werden billig und fest berechnet und genießen Versicherungen auf längere Dauer wesentliche Vortheile.

Die zur Aufnahme von Versicherungen nöthigen Formulare werden von mir unentgeltlich ausgegeben und bin gern bereit, auf Verlangen nähere Auskunft zu ertheilen.

**A. Wiese,**

Agent der Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt.

Heute eröffnete ich in meinem neu errichteten Locale am Entenplan Nr. 211. vis à vis der Stadtkirche ein Magazin für Herren- und Damen-Garderobe und halte solches einem hochgeehrten Publikum bestens empfohlen.

Merseburg, den 27. August 1860.

**Philipp Gaab sen.**

Hierbei bemerke ich zugleich, daß mein bisheriges Geschäft, Burgstraße Nr. 215, seinen ungestörten Fortgang hat.

**Ph. Gaab sen.**

## Chinesisches Haarfarbe-Mittel,

um Kopf-, Augenbrauen- und Barthaare sogleich für die Dauer echt braun oder schwarz färben zu können, à 25 Sgr., im Nichtwirkungsfall wird der Betrag zurückbezahlt, empfiehlt **C. Francke** am Markt.

Bei bevorstehender Winter-Saison halte ich mein auf das vollständigste assortirte Lager von **Winter-Mänteln in Double-Stoff** und **Tuch, Double-Stoff-Jacken** zu allen Preisen, sowie auch mein **Tuch- und Manufacturwaaren-Lager** meinen werthen Kunden bestens empfohlen.  
Lützen, den 23. August 1860.

**C. Fiedler.**

## Oriental. Enthaarungs-Extract,

à Fl. 25 Sgr. Ein sicheres und unschädliches Mittel zur Entfernung überflüssiger zu tief gewachsener Scheitelhaare, für dessen Erfolg die Fabrik garantirt, empfiehlt

**C. Francke** am Markt.

In der Expedition dieses Blattes ist zu haben:

**Neue redigirte allgemeine Gefinde-Ordnung für sämtliche Königl. Preussische Staaten.**  
Preis 2½ Sgr.

Dieses kleine Büchlein dürfte in keiner Haushaltung fehlen, da es alle Rechte und Pflichten zwischen Herrschaft und Gefinde enthält, wodurch sich jeder zwischen denselben leider jetzt so oft entsetzende Conflict sofort ohne alles Weiteres entscheiden läßt.

Zu Aufgang der Jagd empfehle ich kräftiges **Franz. Jagdpulver, Engl. Patent-Schroot**, alle Sorten **Zündhütchen**, weiches **Blei**, **Ladepfropfer**, Spiegel und Hülsen zu Zündnadel- und Schnellladestinten unter Zusicherung reellster und billigster Bedienung.  
Merseburg, Neumarkt.

**Ferdinand Scharre.**

Zum Einmachen der Früchte empfehle ich ächten **Weinessig** à Qt. 2½ Sgr., **Zuckern** in Broden, f. **Melis** à Pfd. 4¼ Sgr. und 5 Sgr., f. **Raffinad** à Pfd. 5¼ Sgr. und 5½ Sgr., **gemahlene Zucker**, f. **Melis** für 1 Thlr. 6 Pfd. und 6½ Pfd., f. **Raffinad** für 1 Thlr. 5½ Pfd., sowie alle Sorten Gewürze billigst.

**Carl Reichmann.**

**Raffinirtes Rübol** in Krufen aus der Böllberger Mühle empfiehlt in bester alter Waare zur Beforgung des Winterbedarfs

**Carl Reichmann,**  
Unteraltenburg Nr. 755.

## Bahnhof Dürrenberg.

Sonnabend den 1. September c., Abends 8 Uhr, Concert, aufgeführt vom Mus. Dir. L. Meißner. Romische Vorträge u. auf Schlag-, Streich-, Zitter-, Holz- und Stroh-Instrument und Cello. Entrée 2½ Sgr. Wo- zu ergebenst einladet **H. Siecke.**

Berlin. Die Anmeldungen zu dem in dieser Woche hier zusammentretenden Handwerkertage laufen in sehr zahlreichem Maße aus den Provinzen bei dem Comité hieselbst ein, so daß zu erwarten steht, daß eine bedeutende Betheiligung Seitens der hiesigen wie auswärtigen Handwerker an den Conferenzen Statt finden wird. Von den hiesigen Innungen, welche durch freiwillige Beiträge die durch den Handwerkertag entstehenden Kosten zu decken

Bei meiner schnellen Abreise von hier nach Evansville im Staate Indiana in Nordamerika meinen Verwandten, Freunden und Bekannten ein herzlichliches Lebewohl.

Merseburg, den 27. August 1860.

**Wilhelm Bergmann.**

## Dank.

Der Herr Dr. med. Voigt zu Lützen hat durch eine so schwere, als sehr geschickte und glückliche Operation meine Frau aus gefährlicher Krankheit errettet, weshalb ich ihm hiermit öffentlich meinen tiefgefühltesten Dank ausspreche.

Gott erhalte Sie, hochgeehrtester Herr Doctor, der leidenden Menschheit recht lange und sei Ihnen ein reiches Vergeltem.

Söffen, den 14. August 1860.

**Gottfried Flechtner.**

An Liebesgaben für die Syrischen Christen sind bis heute bei mir eingegangen:

von D. B. 5 Thlr., mit dem Motto: pro Fide 22 Thlr. 20 Sgr. (4 Frd'or.), von Schl. F. 5 Sgr., Fr. L. 10 Sgr., Md. R. 20 Sgr., Fr. J. 5 Sgr., Fr. v. G. 2 Thlr., Fr. B. 5 Sgr., Fr. S. 1 Thlr., Fr. H. 5 Sgr., W. G. 10 Sgr., P. P. 1 Thlr., Md. Sch. 20 Sgr., Fr. R. 5 Thlr., Fr. P. (durch Herrn Diac. Dpig) 10 Sgr., D. D. 10 Sgr., Fr. Gh. R. H. 1 Thlr., Fr. S. 20 Sgr., Gh. R. S. 1 Thlr., Fr. R. 5 Sgr., Fr. B. 10 Sgr., G. W. 10 Sgr., R. R. 10 Sgr., A. F. 1 Thlr., zusammen 44 Thlr. 25 Sgr.

Indem ich den freundlichen Gebern herzlichst danke, daß sie meiner Bitte für unsere bedrängten Brüder und Glaubensgenossen eine gute Statt haben finden lassen, bin ich zur Annahme und Beförderung weiterer Beiträge gern bereit.

Merseburg, den 27. August 1860.

Der Consistorialrath **Frobenius.**

## Getreidepreise.

Merseburg, den 25. August 1860.

Weizen	2 Thlr. 25 Sgr.	— Pf. bis 3 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
Roggen	1 = 25 =	= = 2 =	2 =	6 =
Berste	1 = 12 =	6 =	1 = 16 =	3 =
Hafer	1 = — =	— =	1 = 5 =	— =

## Kirchennachrichten von Merseburg.

Dom. Vacat.

Stadt. Geboren: dem Handarb. Hesse eine Tochter; dem Handarb. Schönfeld ein Sohn; dem Handarb. F. Schiller ein Sohn; dem Handarb. J. Schiller ein Sohn; ein außerehel. Sohn. — Gestorben: der Communal-Förster Hörchner in Birkungen mit Jgfr. E. L. Kadner. — Gestorben: der einzige Sohn des Bürgers und Deconomen Schwidert, 11 M. 13 J. alt, an Zahnruhr; die älteste Tochter des Königl. Steueraufsehers Bölling, 8 J. 3 M. alt, an Scharlachfieber.

Donnerstag Abends 6 Uhr Gottesdienst in der Gottesackerkirche. Predigt: Herr Cand. Nägler.

Neumarkt. Gestorben: die jüngste Tochter des Schiffers Hänbel, 1 M. 27 J. alt, an der Ruhr.

Altburg. Gestorben: der Königl. Regierung-Diätar Roth mit Jgfr. J. H. Tegner. — Gestorben: die Ehefrau des Bürgers und Nagelschmiedemstrs. Schmieder, 40 J. 5 M. alt, an den Folgen der Entbindung.

beschlossen haben, hat sich bereits der größere Theil zu Beitragsleistungen bereit erklärt, und zwar theils eine feste Summe, welche zwischen 5 und 100 Thlr., je nach der Stärke der Innungen, differirt, bereits gezahlt, theils sich verpflichtet, bei einer Repartirung der Kosten auf jede einzelne Innung den auf sie fallenden Beitrag zu entrichten. Definitiv von der Betheiligung an den Berathungen ausgeschlossen haben sich bis jetzt sieben Innungen, näm-



lich: die Bürstenmacher, die Bäcker, die Barbierer, die Lohgerber, die Nagelschmiede, die Schwertfeger und die Tischler; einzelne Innungen, wie z. B. die Maurer und die Zimmerleute, haben noch keine Erklärung abgegeben.

### Allgemeine deutsche National-Lotterie.

Die Ziehung der Lotterie wird den 10. Novr. d. J., an Schillers 101sten Geburtstage, in Dresden stattfinden.

Mit dem 10. October wird der Verkauf der Lotterieloose auf dem hiesigen Hauptbureau unwiderrüßlich geschlossen.

Alle diejenigen, welche Loose in Commission haben, werden aufgefordert, bis spätestens den 1. October d. J. alle Loose, welche unverkauft geblieben, oder welche nicht für eigene Rechnung zurückbehalten werden, an das Hauptbureau allhier portofrei zurückzusenden, zugleich mit Einlieferung der Schlußrechnung und portofreier Einsendung der Gelder.

Ueber die Art und Weise der Ziehung, sowie Auftheilung und Uebermittlung der Gewinne werden spätere Bekanntmachungen erfolgen.

Dresden, den 21. August 1860.

### Der Haupt-Verein der allgem. deutschen National-Lotterie.

Der Major Serre auf Maren,  
Geschäftsführendes Mitglied.

### Der Great-Castern.

Es wird wohl kaum noch ein Localblatt geben, worin nicht schon des großen Schiffes gedacht worden wäre, welches zuerst den Namen Leviathan, darauf den weit bezeichnenderen Great-Castern oder das „Große Ostschiff“ erhalten hat. Wir wollen ihnen nicht nachsehen und liefern deshalb eine vollständige Beschreibung desselben, wie folgt:

Gewöhnlich war es bisher die Riesenhaftigkeit des Baues, um derentwillen das Schiff als ein in die Augen fallendes und sehr bereedtes Zeugniß kaum geahndeter technischer Fortschritte angestaunt wurde.

Indeß wie viel triftige Gründe wir auch haben mögen, den Great-Castern als einen neuen Triumph der Technik zu bewundern, dennoch würden wir uns einer Täuschung schuldig machen, wollten wir annehmen, England habe gerade in der Zeit, wo ihm der Krimkrieg 520 Mill. Thlr. gekostet, und wo ihm die Kriege mit Persien und China, sowie die Bekämpfung des seine Colonialmacht an der Wurzel bedrohenden indischen Aufstandes keine geringeren Opfer auferlegt haben, daß Bedürfniß gefühlt, noch sieben Millionen Thaler für einen bloßen Luxusbau in die See hinaus zu werfen. Gerade der Umstand, daß der Great-Castern während der anstrengenden und gefahrvollen Kriege und unter dem fortgesetzten Drucke eines drohenden großen europäischen Krieges gebaut wurde, fordert fast die Vermuthung heraus, daß die Bestimmung des Riesenwerkes doch wohl eine andere sein möchte, als ein bloß zweifelhafter und sehr theurer Versuch, der Ehre einer großen, sich ihrer Kraft bewußten Nation zu schmeicheln oder eine bloße Episode in der Schiffsbaukunst zu bilden.

Der Great-Castern ist von einer Privatgesellschaft gebaut und daher eben so gut ein Actienunternehmen, wie die Anlage von Kanälen oder Docken, die Erbauung von Eisenbahnen oder die Errichtung von neuen Dampferlinien. Aber die mit dem Unternehmen verbundene kaufmännische Speculation, die zunächst für sich nur Gewinn sucht, schließt nicht aus, daß der Great-Castern nicht eine noch viel höhere Aufgabe hätte, als die Erwerbung von Dividenden für die Unternehmer. Haben doch alle aus dem Bedürfnisse der Zeit hervorgegangenen großen Schöpfungen stets eine über die engen Schranken des Privatinteresses weit hinausragende Bedeutung, so daß sie, wie z. B. die von Privaten angelegten Eisenbahnen, die Dampferlinien, die

Minen und die großen industriellen Actienanlagen, obwohl im reinsten Privatinteresse ausgeführt, Kräfte entfalten, durch welche die Privatunternehmungen den Charakter allgemeiner Nationalwerke annehmen und als mächtige Triebäder in den Organismus des Verkehrs, der Wirthschaft, der Gesamtkultur und der Staatspolitik mit unwiderstehlicher Gewalt eingreifen. In England ist dies mehr als in irgend einem Staate des Continents der Fall. Dort ist der Privatthätigkeit der weiteste Spielraum gewährt und sowohl die Verfassung, als die aus der politischen Erziehung der Nation erwachsene Gewohnheit läßt stets mit Sicherheit erwarten, daß die Privatthätigkeit und die Privat speculation niemals zurückbleiben, wo es gilt, mit Privatmitteln einen Plan auszuführen, welcher neben dem fast jedesmaligen Nutzen für die Unternehmer den stärksten Einfluß auf die gesammten Nationalinteressen hat. Die größten nationalen Schöpfungen der neuern Zeit sind stets von Privaten eingeleitet und Ergebnisse der Privat speculationen, für deren Schutz aber die Regierung mit allen ihren reichen und gewaltigen Mitteln eintritt.

Es wird nicht schwer werden, den Beweis zu geben, daß auch der Great-Castern zu den Werken gehört, welche von sehr weitem Einflusse für die Zukunft sind.

Wenn es gegründet ist, daß alle wahren Erfinder einen natürlichen Trieb in sich fühlen, in die Tiefe der Zukunft zu schauen, um zu erfahren, welche Ereignisse uns künftig treffen und welche Mittel nöthig werden, um diese Ereignisse zu beherrschen, so haben wir alle Ursache, dem Erbauer des Riesen Schiffes, dem berühmten Sohne eines gleich berühmten Vaters, J. R. Brunel unsern Dank und unsere Bewunderung zu zollen, denn er hat sich bei seinem kühnen, nun gelungenen Entwurfe von dem Blicke eines großen und ächten Erfinders in die dunkle Zukunft leiten lassen. Der Great-Castern ist nach dem Plane seines Urhebers ein gelungenes Riesenunternehmen von folgenreichstem Einflusse auf den Welthandel und auf die Kolonial- und Kriegspolitik Englands.

Einige Andeutungen dürften genügen, um dies verständlich zu machen. Wir verzichten dabei auf eine technische Beschreibung des großen Ostfahrers, so anziehend und belehrend ein Gemälde dieser Art auch erscheinen dürfte, wäre es auch nur um die Irrthümer zu berichtigen, welche seit Jahr und Tag fast von allen Zeitungen colportirt worden sind.

Der Great-Castern ist ein Dampfschiff, dessen Natur dadurch nicht geändert wird, daß ihm als Nebenwerk sechs Segel von der größten Dimension beigegeben sind.

Man sagt, die Dampfschiffahrt habe in der Nautik eine große Revolution hervorgebracht. Das ist bisher nur in einer gewissen Beschränkung wahr. Bis zu dieser Stunde war der Dampf für Seeschiffe nur auf kürzere und auf alle diejenigen Linien mit Vortheil verwendbar, wo sie auf ihrer Fahrlinie Plätze treffen, auf welchen sie Kohlen einnehmen können. Auf diesen Linien haben sie die Segel weit überflügelt.

Die Dampfschiffe rentiren nicht, sie haben für den großen Verkehr keinen Werth, wenn die Linie so lang ist, daß sie genöthigt sind, den Kohlenbedarf für Tour und Retour mit sich zu führen. Die Kohlenladung ist alsdann so groß, daß kein Laderaum für Güter mehr übrig ist. Von London, Hamburg oder Liverpool können keine Dampfer in directer Fahrt nach Canton, Hongkong oder Bala-paraiso fahren, ohne am Kap oder auf anderen Punkten Kohlen einzunehmen. Aber die Kohlenniederlagen können dort nur erst durch Segelschiffe versorgt werden, und dies macht die Kohlen zu schlecht und zu theuer, als daß die Dampfschiffahrt auf solchen Linien nützlich sein könnte.

Die entferntesten, für den Handel und die Seemacht Englands bedeutungsvollsten Kolonien sind nach dem Verluste der nordamerikanischen Freistaaten Indien und Austra-

lien. Canada gravitirt so sehr nach den Freistaaten, daß es über kurz oder lang in ein anderes Verhältniß zum Mutterlande treten wird und treten muß. Dagegen liegt der ganze Schwerpunkt der englischen Kolonialmacht auf der östlichen Hemisphäre, während die westliche bestimmt ist, das große Handels- und Machtgebiet der zweiten großen Seemacht, der Vereinigten Staaten zu werden. Schon hier erhalten wir eine Andeutung, in welchem Sinne das Riesenschiff den Namen Eastern erhielt.

Für England ist eine möglichst erleichterte, freie, von keiner rivalisirenden Macht irgend wie bedrohte Verbindung mit den die Basis seiner Kolonialmacht und seines Kolonialhandels bildenden Kolonien eine Nothwendigkeit, die um so gebieterischer hervortritt, je drohender die Zustände auf dem Mittelmeere sich gestalten, je Kühner Nordamerika an die Ufer des stillen Meeres vorrückt und je drohender es sich wie ein Phalanx gegen das an der anderen Seite des stillen Meeres ausgestreckte Ostasien aufstellt. Nur die Dampfschiffahrt könnte eine solche Verbindung herstellen, wenn auf der langen Straße um das Kap der guten Hoffnung herum sich Kohlenwerke an der Küste befänden, aus denen sich die Dampfer mit neuem Vorrath versorgen könnten. Aber das ist nicht der Fall. Um daher diesen Mangel auszugleichen und um die Anwendung des Dampfes für den Verkehr mit Indien und Australien gewinnbringend zu machen, war ein Schiff nöthig, welches seinen Kohlenbedarf für die Hin- und Rückreise mit sich führt, daneben Gütern und Passagieren einen bedeutenden Raum bietet und außerdem mit einer Geschwindigkeit von  $3\frac{1}{2}$  bis  $4\frac{1}{2}$  deutschen Meilen in der Zeitstunde fährt.

Um zu ermitteln, wie groß das Schiff anzulegen sei, mußte die Entfernung der Endpunkte der Dampferlinie und die dazu erforderliche Menge von Kohlen bestimmt werden.

Australien ist die entfernteste englische Kolonie. Der kürzeste Weg von England nach Port Philipp, dem Centralpunkte der englischen Besitzungen in Australien führt um das Kap und mißt gegen 11,800 engl. oder 3000 deutsche Meilen.

Nach einem in der englischen Marine gemachten Erfahrungssatze fährt ein Dampfschiff am rentabelsten, wenn für jede englische Meile des von ihm zurückzulegenden Weges eine Tonne für seine Größe gerechnet wird. Nach diesem Erfahrungssatze mußte das projectirte Schiff einen Gehalt von 11,800 Tonnen haben. Da aber das Schiff seine Kohlen für Tour und Retour mit sich nehmen sollte, so mußte angenommen werden, die Länge der Fahrt sei mindestens 23,000 englische Meilen. Dem zufolge gab der Baumeister den Great-Eastern einen Gehalt von 22,500 Tonnen oder nahezu ein Gewicht von  $\frac{1}{2}$  Million Centner mit einem Laderaum von 8000 Tonnen oder 162,570 Zollcentnern, d. h. so viel, daß es den ganzen Gehalt eines Linien Schiffes ersten Ranges in sich aufnehmen und mit einer Geschwindigkeit von etwa 4 Meilen in der Zeitstunde über den Ocean tragen kann.

Kommt ein Schiff von solcher Größe in einen Hafen, um zu löschen und zu laden, so setzt dies einen Markt und einen Verkehr von riesiger Dimension voraus. Es bringt 162,570 Centner und verlangt zu seiner Befrachtung ebensoviel, zusammen 325,000 Centner oder 5400 Frachtwagen-Ladungen à 60 Centner. Auf den gewöhnlichen Handelsrouten, wo Dampfschiffe bereits mit Vortheil im Gange sind, giebt es keinen Markt, welcher im Stande wäre, entweder der Nachfrage oder dem Angebot von 162,500, oder beiden zugleich im Betrage von 325,000 Centner in der kürzesten Frist zu genügen. Vielen von unsern Lesern ist das Waaren- und Menschengewühl der Leipziger Messen aus eigner Anschauung bekannt und doch beträgt die Gütermenge für

die Ostermesse noch nicht 150,000 Centner. Der Great-Eastern wirft dagegen auf einmal 162,500 Centner Güter auf die Hafenuais und dazu läßt er 10,000 Menschen ans Land steigen! Kein gewöhnlicher Markt kann eine solche Menge von Gütern auf einmal konsumiren.

Dagegen bietet die Tour von England um das Kap nach Ceylon, Indien, Ostasien und Australien eine Route dar, deren Handelsgröße bereits so angeschwollen ist, daß im Jahre 1858 nicht weniger als 20 Mill. Ctr. im Werthe von 350 Mill. Thlr. von England aus dorthin verfrachtet worden sind. Der eigentliche Knotenpunkt für diese größte Handelslinie ist die Insel Ceylon und der Hafen Trincomali auf derselben ist der Heerd, wo die Massen von Gütern der östlichen Hemisphäre in einem Punkte sich sammeln. Für diesen Verkehr ist der Eastern gebaut. Von Trincomali aus werden Seitenrouten sich durch die Meere ziehen nach Madras (Entfernung 2 Tage), Kalkutta (4 Tage), Hongkong (10 Tage), Jeddo (13 Tage), Melbourne und Sidney in Australien (14 Tage), und dem Ostschiffe die Produkte jener Länder und der benachbarten Inselwelt zuführen, so wie die in dem Dienst dieser Zweigbahnen gestellten Fahrzeuge die europäischen Gewerbeserzeugnisse empfangen, um sie in jenen Ländern zu vertheilen.

Der Erbauer hat in seinen Entwürfen dem Schiffe eine Geschwindigkeit von  $4\frac{1}{2}$  deutsche Meilen in der Zeitstunde gegeben. Auf der ersten sehr vorsichtigen Probefahrt von Southampton nach New-York vom 17. bis 28. Juni d. J. hatte der Great-Eastern nur eine Geschwindigkeit von  $3\frac{1}{2}$  d. Meilen. Bei dieser Geschwindigkeit kann das Schiff die Linie bis Trincomali in 35 Tagen zurücklegen, es braucht mithin für Tour und Retour 70 Tage und kann mit Bequemlichkeit jährlich vier Reisen machen. Es wird ihm dadurch möglich, den großen indisch-australisch-europäischen Handel an sich zu reißen und die volle Ausbildung der Seitenrouten zu beschleunigen. Der dadurch verstärkte Verkehrsstrom zwischen den Haupttheilen der östlichen Erdhälfte wird den Bau neuer gleich großer Schiffe nothwendig machen und so die Revolution im Weltverkehre einleiten, zu welcher England durch die sich mehr und mehr entwickelnden Beziehungen zu Nordamerika gedrängt wird. Der britische Unternehmungsgeist erkennt besser, als es jemals gesagt werden kann, welche Zukunft ihm auf der westlichen Erdhälfte droht und deshalb ist er seit Jahren bedacht, Indien und Australien zu unangreifbaren Bollwerken für seinen internationalen Weltverkehr und für seine Kolonialmacht zu erheben. Aus keinem andern Grunde wandern die englischen Kapitalien und geistigen Kräfte nach Indien, um dort Eisenbahnen, Kanäle u. s. w. zu bauen, und es wird nicht lange dauern, bis die Gebiete des Indus und des Ganges mit einem vollen Straßennetze bedeckt ist. Diese gewaltigen Anstrengungen können nur dazu dienen, dem europäischen Handel eine dauernde Grundlage zu geben, den Güteraustausch im Verkehre mit 400 Millionen Ostasiaten eine Massenhaftigkeit zu erwerben, wie wir sie noch nicht gesehen haben.

Der Great-Eastern ist die erste große That, um das hohe Ziel zu erreichen, aber wie hoch wir die kommerzielle Bedeutung dieses Riesenschiffes anzuschlagen berechtigt sind, vielleicht ist sein politischer und militärischer Einfluß noch größer.

### Charade.

Die erste der Silben benennt eine Zahl,  
Eine mystische, heilige, gute;  
Die andere eilt über Berge und Thal,  
Kann messen so „Morgen“ wie „Ruthe“;  
In Hütten und Palast kannst Du das Ganze finden;  
Den Alten dient es, dunkle Weisheit zu verkünden.