

AUGSBURG. Das Abonnement, welches je vierteljährlich, u. halbjährlich, angenommen wird, beträgt nach der neuesten Postconvention bei allen Postämtern Deutschlands u. Oesterreichs vierteljährlich 4 fl. 47 kr. rhn. od. 4 fl. 31. = 2 Thlr. 22 Sgr.; in Bayern bleibt der bisherige Preis, für Frankreich abnimmt man in Strassburg bei G. A. Alexander, in Paris bei demselben Nr. 23, rue Notre Dame de Nazareth u. bei der deutschen Buchhandlg. von F. Klinker-astock Nr. 14, rue de Lille, oder bei dem Postamt in Karlsruhe; für England bei Wit-

Allgemeine Zeitung.

Nr. 225.

Hans & Norgate, 44 Henrietta-Street, Covent-Garden in London, für Nordamerika bei dem k. pro. Postamt in Köln oder Westermann & Comp. in New-York, für Italien bei dem k. k. Postamt zu Bregenz, Innsbruck, Verona, Venedig, Triest und Mailand; für Neapel u. Sicilien bei Buchhändler Albert Deiken in Neapel; für Griechenland u. d. Levante etc. bei dem k. k. Postamt in Triest. Inserate aller Art werden aufgenommen u. der Raum einer dreispaltigen Colonnette berechnet; im Hauptblatt mit 12 kr., in der Beilage mit 9 kr.

Donnerstag

13 August 1857.

U e b e r s i c h t.

Triest, die Hansestädte und der Suez-Canal.

Ch. J. Blomfield.

Deutschland. Altditting (Walfahrerzahl); Regensburg (Generalverammlung der katholischen Kunstvereine); Stuttgart (Emilie Junkees, Bürgerauschusswahl); Heilbronn (reise Trauben); Karlsruhe (die Friedrich-Stiftung, Pring von Preußen); Mannheim (ein Bierconvent der Bräuer); Leipzig (des Königs Johann Besuch an der Universität Leipzig, Deutsch-katholisches); Dresden (Schiller-Stiftung); Koburg (Polizeistunde); Göttingen (über die Schrift des Dr. Schwarz); Köln (Dr. Cannen, Gegen die Revalenta Arabica, Gemüter, Emma v. Hallberg, Die Rheinbrücke); Aachen (Van einer Kirche); Berlin (Droschken und Straßenpflaster, Die Ribbenzuder-Conferenz, ergebnislos, Kemal Effendi nach Frankfurt); aus Preußen (Hassentrag); Rautenburg (die Generalvormundschaft dem Klerus überwiesen); Breslau (Einberufung der militärpflichtigen Simulanten); Salzburg (Reparatur von Gemälden im Lustschloß Dellbrunn); Brunn (Ueberschwemmung); Wien (die Bodenbestäubigkeit der Juden, Russische Militär-Eisenbahnen, Europäische Donau Commission, Fremdenzug, Theater, General Graf Degenfeld †); Triest (reges Leben durch die vollendete Eisenbahn).

Schweiz. Zur Statistik der Schweiz.

Großbritannien. Bevorstehende Prorogation des Parlaments durch die Königin. Bright in Birmingham gewählt. Die Presse über die mohranische Angelegenheit. Ereignisse vor Delhi. Memoiren von Fox. Lord John Russell's letztes literarisches Auftreten. Man eines großen englischen Wörterbuchs.

Frankreich. Der Konstantinopler Conflict. Ledru-Rollin. Das Kaiserfest. Ein Ministercandidat. Das Arrangement in Osborne. Eine Spiritus speculation.

Schweden und Norwegen. Stockholm (die Stände); Christiania (die Vorschläge des Constitutionsausschusses).

England und Polen. Von der polnischen Gränze (Ruslands Fortschritte in Asien); St. Petersburg (Concurs für Pläne zu Arbeiterwohnungen. Die Frage der Donaufürstenthümer).

Handels- und Börse Nachrichten. Frankfurt (englische Speculation); Bremen (die Handelsbeziehungen Bremens und Oesterreichs); Prag (günstige Ernte, Wandermäuse). Der Ungarwein. Sendungen nach Rußland betreffend.

Neueste Posten. München (Graf v. Leubfing, Dr. Rägeli, Wahl zur Generalsynode); London (England schließt sich Frankreich in der Donaufürstenthümerfrage an).

Handelsbericht.

* * Die deutschen Postverwaltungen machen in öffentlichen Bekanntmachungen darauf aufmerksam daß nach Rußland nur fest umschaltete Sendungen, deren Umfang in der Länge 4 1/2 Fuß, in der Breite 1 Fuß 2 Zoll, und in der Höhe 1 Fuß nicht übersteigt, und deren Gewicht sich auf 32 Pfund Zollgewicht beschränkt, zur Beförderung angenommen werden.

Triest, die Hansestädte und der Suez-Canal.

Das ist auch vielleicht noch nicht dagewesen, sagt die in Bremen erscheinende Weser Ztg., daß ein österreichischer Minister der Eröffnung einer neuen großen Welt Handelsstraße das Wort redet, während ein englischer Minister diesem Unternehmen mit Eifer und Leidenschaft entgegentritt. Lord Palmerston gibt sich Mühe die englischen Capitalisten von einer Beteiligung an dem Durchstich der Vanzenge von Suez abzuschrecken; Frhr. v. Brud benutzt die erste sich darbietende Gelegenheit um öffentlich und feierlich die Glückwünsche der österr. Monarchie dem Project des Hrn. v. Lessers darzubringen. Die herkömmlichen Rollenmacher scheinen verkauft zu seyn. Wir wollen gegenwärtig die Frage auf sich beruhen lassen wie weit Lord Palmerston und wie weit Fr. v. Brud Recht haben mag. Die englische Opposition gegen die Schöpfung eines Wasserweges zwischen dem mittelländischen Meer und dem indischen Ocean ist ohne Zweifel etwas anderes als väterliche Besorgnis vor den pecuniären Verlusten welche den Actionären daraus erwachsen können. Die Dampfschiffahrt wird einen nicht unbedeutenden Theil des Waarentransports zwischen den beiden Erdtheilen an sich ziehen, da eine Menge derjenigen Güter welche das ferne Morgenland uns, welche Europa ihm sendet, aus Artikeln besteht welche diese kostspieligere Art der Beförderung wohl vertragen. Der gesammte Post- und Personenverkehr nicht allein von und nach Indien und

China, sondern auch von und nach Australien wird nach der Route von Suez gravitiren, und man darf bei dieser Rechnung nicht übersehen daß Australien in einigen Jahrzehnten eine commercielle Wichtigkeit erlangt haben wird welche derjenigen der Vereinigten Staaten vor zwanzig Jahren nicht viel nachstehen dürfte; daß ferner die Dampfschiffahrt in ihrem ersten halben Jahrhundert sich befindet, und der Einfluß ihrer wahrscheinlich fernern Bervollkommnung auf den Handel mit weit entlegenen Ländern sich noch gar nicht absehen läßt. Soll dieselbe aber der Route über Suez zu gute kommen, so muß allerdings mit der Durchbohrung des Isthmus der Anfang gemacht werden. Wer nicht wagt, gewinnt nicht. Ist der Durchstich einmal gelungen, so verliert das mittelländische Meer seinen binnenseeligen Charakter; es tritt in die Reihe der oceanischen Gewässer ein, und eignet sich die verlorenen Vorzüge wieder an, welche es seit der Entdeckung America's und des Caps der guten Hoffnung den Meeren westlich von den Säulen des Hercules hat einräumen müssen. Der Vorsprung welchen bisher die atlantischen Gewässer für allen oceanischen Verkehr hatten, wird, wenigstens für Dampfboote und hinsichtlich des indischen Handels, an die mittelländische See zurückfallen. Und eben dieses ist was das Suez-Project der englischen Regierung als ein „untoward event“ erscheinen läßt. Die Früchte dieses Unternehmens zu pflücken, sind Marseille und Triest günstiger gelegen als London und Liverpool. In der That, wenn die Stadt Triest den hohen Punkt commercielle Blüthe erreichen soll werden sie in den kühnen und genialen Zukunftsbildern des Hrn. v. Brud einnimmt, so muß die jetzt vollendete Schienenstraße, welche sie mit dem Herzen der Monarchie verbindet, in dem Suez-Canal ihre große Ergänzung finden. Triest ist schon jetzt eine reiche, thätige, lebhaft Handelsstadt; die neue Eisenbahn wird ihren Verkehr mit dem österreichischen Hinterlande mächtig fördern; aber ihre geographische Lage wird demselben den Charakter eines vorzugsweise mittelländischen auch ferner aufbrücken, so lange der directe Wasserweg nach Indien fehlt. Sind aber einmal die Seilen von Suez und Aden aufgethan, so wird Triest ein Knotenpunkt auf der Handelsstraße zweier Welten werden. Es ist natürlich genug daß die „österreichische Hansestadt“ bisher mit einiger Eifersucht auf die Handelsbeziehungen geblickt hat welche Hamburg und Bremen mit Hilfe ihrer Eisenbahnverbindungen im Umfang des Kaiserstaats während der letzten Jahre anzuknüpfen im Stande gewesen sind. Die Triester Kaufmannschaft erwartet von ihrer neuen Schienenstraße eine ihr günstigere Wendung des Verhältnisses; sie hofft ihre norddeutschen Rivalen aus den von diesen angebauten Gebieten allmählich wieder zu verdrängen. Wir glauben daß die neue Eisenbahn den Handel Triests außerordentlich heben wird, aber in etwas anderer Weise als man sich dort denken mag. Das dortige Capital wird genug zu thun haben um die vervielfältigten Unternehmungen, welche sich auf der bisherigen Basis an die Eröffnung der Schienenstraße knüpfen müssen, zu bewältigen. Es wird diese alte Basis weit lohnender finden als die neue, von welcher Hamburgs und Bremens Operationen ausgehen. Man wird sehr bald entdecken nicht allein daß der Gütertausch Oesterreichs sehr wohl mehrere Städte beschäftigen kann, sondern auch daß die Natur selbst hier zu einer Theilung der Arbeit auffordert. Es gibt gewisse Aufgaben des Handels welche von der geographischen Lage unzertrennlich sind. Triest schaut nach Süden und Osten; Hamburg und Bremen blicken gen Westen. So wenig die beiden letztgenannten Städte dem Oesterreicher die nämlichen Vortheile zu bieten vermögen wo es auf den Waaren Austausch mit der Levante ankommt, so wenig kann Triest im atlantischen Verkehr die Wohlthatigkeit der norddeutschen Häfen erreichen. Man braucht, um das einzusehen, nur in Rechnung zu ziehen daß dieser letztere Verkehr wesentlich mit der Auswanderung und mit den transatlantischen Handelsbetriebsmitteln der Hanse, in neuerer Zeit über nicht minder mit den Dampfschifflinien zusammenhängt welche die Weser und Elbe mit America verknüpfen. Wir sind natürlich weit entfernt den Triestern den Versuch der Concurrenz mit den Hansestädten auf irgendwelchen Gebieten des Verkehrs verbieten zu wollen; ein jeder mag seine Kräfte erproben und es dem consumirenden und producirenden Publicum überlassen dem Sieger den Preis zuzusprechen. Wir verlangen nichts als fair play and no favour. Wir theilen daher auch mit voller Aufrichtigkeit die Festesfreude welche in diesen Tagen in der abriatischen Schwesterstadt ihre heftigsten Flaggen entfaltet hat, und wir stimmen von Herzen in das Hoch ein welches dem prophetischen Trinkspruch des gefeiertsten Triesters, des