

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Beitrag zur Anschlussfrage der Niederländischen  
Nordbahn an die Hannoversche Westbahn**

**Bley, J. C. H.**

**Oldenburg, 1862**

[urn:nbn:de:gbv:45:1-189600](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-189600)

Geschicht. H.

IX. A.

685

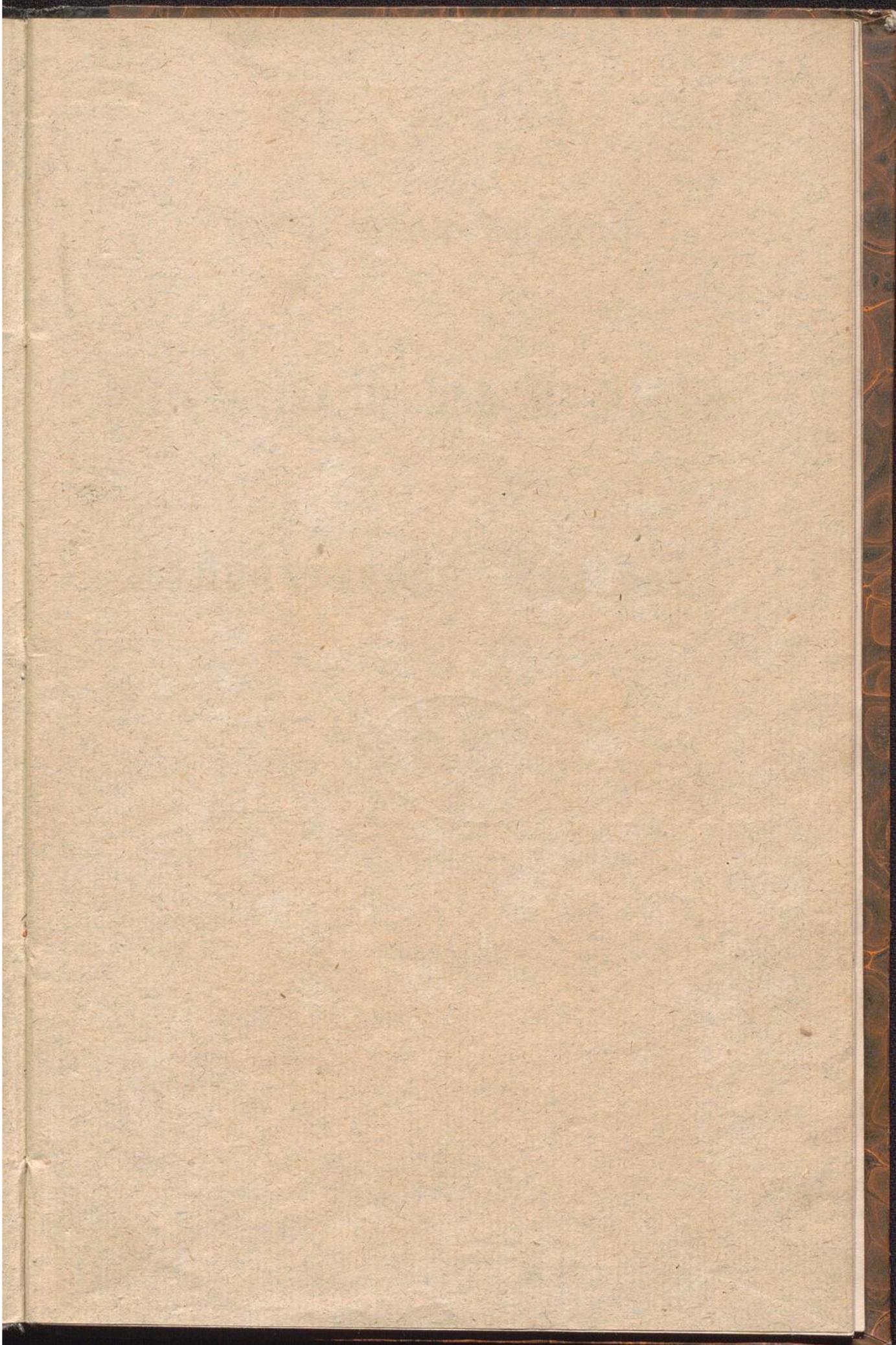




Geschicht. IX.

A







Beitrag zur Anschlussfrage

der

**Niederländischen Nordbahn**

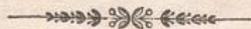
an die

**Hannoversche Westbahn**

von

**J. C. H. Bley.**

Königlich Niederländischer und Königlich Belgischer Consul.



**Oldenburg, 1862.**

Schnellpressendruck der Schulzeschen Buchdruckerei.

(W. Berndt.) 34



Brief an den Ausschuss

Stadtrathliche Nordsee

Landesbibliothek Oldenburg



Oldenburg, 1807

Landesbibliothek Oldenburg  
Postfach 1015  
27001 Oldenburg



## Vorwort.

Die Wichtigkeit des Anschlusspunktes der Niederländischen Nordbahn:

### „Harlingen — die Grenzen“

an die Hannoversche Westbahn ist schon so vielfach besprochen worden, dass es fast überflüssig erscheinen könnte, über denselben noch mehr Worte zu verlieren.

In der darüber geführten Polemik handelte es sich indessen fast lediglich um das Hannoversche, oder, um es richtiger zu bezeichnen, um das Interesse zweier zunächst dabei beteiligten Städte:

### „Leer und Papenburg,“

welche beide den Anschluss beanspruchen und sich den Vorrang streitig machen. Hierdurch ist nun das *internationale*, unstreitig das wichtigste, Interesse wenn auch nicht ganz aus dem Gesichtspunkte verloren, dennoch gewissermassen unwillkürlich auf den Hintergrund gedrängt worden.

Ich habe geglaubt es mir daher zur Aufgabe stellen zu dürfen, die Wichtigkeit des Anschlusspunktes im Interesse des *internationalen* Verkehrs, hervorzuheben, und habe gemeint mich dabei zunächst auf den Holländischen Standpunkt stellen zu müssen, weil Hollands Interesse in der bisherigen Polemik nur mehr vorübergehend berührt worden ist.

Dasselbe geht tibrigens mit dem Interesse Deutschlands, resp. Hannover's, Oldenburg's und der Hansestädte so entschieden Hand in Hand, dass von einer Bevorzugung des einen oder des andern nirgends die Rede sein kann.

Bei der Lesung dieser Schrift wird man davon überzeugt werden, und ich hoffe, dass, wenn man bei der Beurtheilung derselben sich jeglichen Sonderinteresse's entschlagen und sich im Interesse der Sache auf den internationalen Standpunkt zu stellen vermag, man mir Glauben beimessen wird, wenn ich hiermit erkläre, dass meine Meinung über den Anschlusspunkt, nach reiflicher Prüfung der örtlichen und merkantilen Verhältnisse, meiner persönlichen Ueberzeugung entsprossen ist.

Der Polemik über den Vorrang, so Leer und Papenburg unter sich führen, werde ich möglichst ferne bleiben; dennoch werde ich dies nicht ganz vermeiden können, weil es mir im Interesse der Sache und zur Rechtfertigung meiner Ansichten obliegt Unrichtigkeiten und Irrthümer zu berichtigen.

Varel, im Juli 1862.

**Der Verfasser.**

Wenn gleich wir voraussetzen dürfen, dass das Eisenbahnnetz, welches das Königreich der Niederlande sich mit einem Kostenaufwande von etwa 100 Millionen Gulden (worunter reichlich 16 Mill. für die grossen Flussübergänge) zu schaffen im Begriff ist, dessen Bau es schon in Angriff genommen, und welcher innerhalb der nächsten zehn Jahre vollendet sein soll, vielseitig bekannt ist, so dürfte es dennoch der Tendenz dieser Schrift entsprechen, dasselbe in seiner ganzen Ausgedehntheit darzustellen, um dadurch die Rechtfertigung nachzuweisen, dass grossartige Schaffungen nicht immer mit der gewünschten Sparsamkeit gepaart gehen, und dass Abweichungen von anerkannt allgemeinen Regeln, auch im Interesse der Sache, ausnahmsweise geboten sein können. —

Die projectirten Eisenbahnbauten erstrecken sich bekanntlich auf alle Provinzen des Königreichs der Niederlande und machen eine Länge von 811,141 Meter oder circa 109 deutsche Meilen aus. Da nun dasselbe bereits im Besitz ist der Bahnen, welche von Amsterdam über Harlem und Leyden nach dem Haag und Rotterdam, und



von da nach Antwerpen, von Amsterdam über Ütrecht nach Arnheim u. s. w. als Anschluss an die Cöln-Mindener Bahn führen, so dürfte schwerlich ein Land in Europa sein, welches nach Vollendung der projectirten Bahnlinien ein vollkommeneres Eisenbahnnetz aufzuweisen haben wird.

Indem dasselbe nun die sämtlichen Provinzen, als: Geldern, Oberyssel, Drenthe, Friesland, Groningen, Limburg, Nord-Brabant, Zeeland, Utrecht, Nord- und Süd-Holland durchschneidet, setzt es die Städte Arnheim, Zütphen, Deventer, Zwolle, Steenwyk, Enschede, Meppel, Leeuwaarden, Harlingen, Groningen, Maastricht, Venlo, Eindhoven, Tilburg, Vlissingen, Middelburg u. s. w. mit den Hauptstädten Amsterdam, Rotterdam und 's Gravenhage in Verbindung, und als Anschlusspunkte an Deutschland wurden die Richtungen:

von <i>Venlo</i>	}	nach der Preussischen, und ebenfalls
und <i>Enschede</i>		
von <i>Enschede</i>	}	nach der Hannoverschen
und <i>Winschoot</i>		

Grenze vorläufig im Programm aufgenommen.

Der letzte Anschlusspunkt

#### „Winschoot — die Grenze“

ist für Ostfriesland, Oldenburg und die Hansestädte nicht allein von grosser Bedeutung, sondern für den *internationalen* Verkehr von der höchsten Wichtigkeit.

Indem wir zunächst von den Verkehrsverhältnissen Hollands mit Hannover — Oldenburg und den Hansestädten eine Uebersicht geben, wie sich dieselben von 1846 bis 1860 gestaltet haben, und anstatt die Valuta zum Maassstab zu nehmen, Gewicht und Stückzahl aufführen, weil nur diese bei der Eisenbahnfracht in Betracht kommen, erlauben wir uns zu bemerken, dass wir diese Notizen der holländischen

#### „Statistiek van den Handel en de Scheepvaart van het Koninkryk der Nederlanden“

entnehmen und diese die folgenden Resultate ergeben:

**Hannover und Oldenburg.****1846.****Einfuhr in****und Ausfuhr aus****Holland.**

436,812 Niederl. fl.	3,376,480 Niederl. fl.
oder Zollgew. 873,624 fl.	oder Zollgew. 6,752,960 fl.
Hiervon kommen auf:	Hiervon kommen auf:
Indigo 5,210 fl.	Indigo 7,446 fl.
Taback 91,312 „	Kaffee 2,181,600 „
Pferde 1,892 Stück.	Käse 39,326 „
Vieh, worunter Ochsen, Kühe, Kälber	Pferde 51 Stück.
u. s. w. 1,282 „	Vieh 1,533 „

**1847.**

469,018 Niederl. fl.	2,429,795 Niederl. fl.
oder Zollgew. 938,036 fl.	oder Zollgew. 4,859,490 fl.
Hiervon kommen auf:	Hiervon kommen auf:
Indigo 2,354 fl.	Kaffee 664,032 fl.
Taback 67,152 „	Käse 52,150 „
Pferde 1,832 Stück.	Pferde 54 Stück.
Vieh 3,531 „	Vieh 1,922 „

**1848.**

475,420 Niederl. fl.	2,904,608 Niederl. fl.
oder Zollgew. 950,840 fl.	oder Zollgew. 5,809,216 fl.
Hiervon kommen auf:	Hiervon kommen auf:
Taback 136,608 fl.	Indigo 6,894 fl.
Pferde 1,641 Stück.	Kaffee 3,088,132 „
Vieh 9,421 „	Käse 60,894 „
	Pferde 29 Stück.
	Vieh 1,681 „

**1849.**

521,168 Niederl. fl.	2,497,814 Niederl. fl.
oder Zollgew. 1,042,336 fl.	oder Zollgew. 4,995,628 fl.
Hiervon kommen auf:	Hiervon kommen auf:
Taback 97,326 fl.	Indigo 6,302 fl.
Pferde 1,562 Stück.	Kaffee 2,164,086 „
Vieh 9,948 „	Käse 58,672 „
	Pferde — Stück.
	Vieh 2,419 „

**Hannover und Oldenburg.****1850.****Einfuhr.**

630,954 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 1,261,908 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 3,310 ₤.  
 Taback 87,162 „  
 Pferde 1,582 Stück.  
 Vieh 7,023 „

**Ausfuhr.**

1,785,711 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 3,571,422 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 8,258 ₤.  
 Kaffee 1,445,342 „  
 Käse 58,672 „  
 Pferde 148 Stück.  
 Vieh 2,403 „

**1851.**

477,657 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 955,314 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 2,066 ₤.  
 Taback 242,408 „  
 Pferde 859 Stück.  
 Vieh 6,855 „

2,612,213 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 5,224,426 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 3,850 ₤.  
 Kaffee 2,374,030 „  
 Käse 63,324 „  
 Pferde 351 Stück.  
 Vieh 2,022 „

**1852.**

608,475 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 1,216,950 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 2,066 ₤.  
 Taback 185,688 „  
 Pferde 1,097 Stück.  
 Vieh 12,563 „

2,831,680 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 5,663,360 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 3,236 ₤.  
 Kaffee 2,720,588 „  
 Käse 91,754 „  
 Pferde 497 Stück.  
 Vieh 3,222 „

**1853.**

857,873 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 1,715,746 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 4,586 ₤.  
 Taback 97,638 „  
 Pferde 1,331 Stück.  
 Vieh 21,694 „

4,287,111 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 8,574,222 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 4,072 ₤.  
 Kaffee 2,062,066 „  
 Pferde 517 Stück.  
 Vieh 2,682 „

**Hannover und Oldenburg.****1854.****Einfuhr.**

432,216 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 864,432 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 3,374 ₤.  
 Taback 67,212 „  
 Pferde 1,226 Stück.  
 Vieh 13,760 „

**Ausfuhr.**

3,233,722 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 6,467,444 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 8,236 ₤.  
 Kaffee 2,580,674 „  
 Pferde 505 Stück.  
 Vieh 3,414 „

**1855.**

1,146,769 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 2,293,538 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 4,602 ₤.  
 Taback 76,146 „  
 Pferde 1,612 Stück.  
 Vieh 3,775 „

14,227,270 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 28,454,540 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 48,782 ₤.  
 Kaffee 14,884,052 „  
 Käse 109,450 „  
 Pferde 294 Stück.  
 Vieh 5,603 „

**1856.**

1,352,113 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 2,704,226 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 3,580 ₤.  
 Taback 1,096,360 „  
 Pferde 1,041 Stück.  
 Vieh 7,279 „

11,046,748 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 22,093,496 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 30,814 ₤.  
 Kaffee 12,169,634 „  
 Käse 62,294 „  
 Pferde 401 Stück.  
 Vieh 2,735 „

**1857.**

1,497,959 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 2,995,918 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 2,018 ₤.  
 Taback 103,042 „  
 Pferde 1,513 Stück.  
 Vieh 7,049 „

7,576,563 Niederl. ₤  
 oder Zollgew. 15,153,126 ₤.  
 Hiervon kommen auf:  
 Indigo 52,292 ₤.  
 Kaffee 8,281,328 „  
 Käse 114,834 „  
 Pferde 351 Stück.  
 Vieh 1,451 „



**Hannover und Oldenburg.****1858.****Einfuhr.**

2,060,165 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,120,330 ₤.

Hiervon kommen auf:

Taback 131,752 ₤.  
Pferde 1,010 Stück.  
Vieh 6,723 „

**Ausfuhr.**

11,229,383 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 22,458,766 ₤.

Hiervon kommen auf:

Indigo 12,476 ₤.  
Kaffee 12,568,394 „  
Käse 4,262 „  
Pferde 182 Stück.  
Vieh 2,001 „

**1859.**

2,263,937 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,527,874 ₤.

Hiervon kommen auf:

Pferde 427 Stück.  
Vieh 15,849 „

6,534,081 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 13,068,162 ₤.

Hiervon kommen auf:

Indigo 6,470 ₤.  
Kaffee 6,504,764 „  
Käse 34,268 „  
Pferde 141 Stück.  
Vieh 1,956 „

**1860.**

3,812,222 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 7,624,444 ₤.

Hiervon kommen auf:

Pferde 1,303 Stück.  
Vieh 19,275 „

12,903,307 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 25,806,614 ₤.

Hiervon kommen auf:

Indigo 1,896 ₤.  
Kaffee 6,797,048 „  
Pferde 161 Stück.  
Vieh 2,822 „

Unter dem eingeführten Vieh waren:

46,473 Stück Hornvieh,  
53,948 „ Schweine,  
45,586 „ Schaaf und Lämmer;

unter dem ausgeführten:

32,094 Stück Hornvieh,  
5,772 „ Schweine.

Unter den Pferden befanden sich:

bei der Einfuhr 2795 Füllen,  
„ „ Ausfuhr 2148 „

während die Gesamt-Einfuhr 19,928 Stück,  
und „ „ -Ausfuhr 3,682 „  
betragen hat.

# 11

## Bremen.

1846.

### Einfuhr.

3,014,628 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 6,029,256 fl.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 7,828 fl.  
Indigo 4,760 „  
Taback 4,576,500 „  
Zucker 531,079 „

### Ausfuhr.

1,495,646 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 2,991,292 fl.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,669,720 fl.  
Käse 357,994 „  
Taback 236,898 „  
Thee 15,572 „  
Zucker 474,382 „

1847.

3,100,491 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 6,200,982 fl.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 10,856 fl.  
Indigo 3,254 „  
Taback 4,782,260 „  
Zucker 184,438 „

1,702,018 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 3,404,036 fl.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,674,076 fl.  
Käse 361,986 „  
Taback 297,022 „  
Thee 23,028 „  
Zucker 371,538 „

1848.

1,721,345 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 2,860,690 fl.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 2,716 fl.  
Indigo 3,150 „  
Taback 2,179,150 „

2,034,502 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 4,069,004 fl.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,575,488 fl.  
Käse 288,712 „  
Taback 251,622 „  
Zucker 1,335,458 „

1849.

1,721,858 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 2,443,716 fl.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 4,202 fl.  
Indigo 2,436 „  
Taback 1,916,766 „

1,933,899 Niederl. fl.  
oder Zollgew. 3,867,798 fl.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,637,076 fl.  
Käse 309,342 „  
Taback 570,426 „  
Zucker 840,004 „



## 12

### Bremen.

#### 1850.

##### Einfuhr.

2,324,314 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,648,628 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 5,990 ₤.  
Taback 3,654,902 „  
Zucker 136,794 „

##### Ausfuhr.

1,364,864 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,729,728 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,090,296 ₤.  
Käse 546,794 „  
Taback 256,392 „  
Thee 8,798 „  
Zucker 369,512 „

#### 1851.

2,571,410 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 5,142,820 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 6,856 ₤.  
Taback 4,290,676 „  
Zucker 48,454 „

1,272,361 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,544,722 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,105,852 ₤.  
Käse 509,670 „  
Taback 108,386 „  
Thee 9,668 „  
Zucker 206,160 „

#### 1852.

1,613,916 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 3,227,832 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 8,480 ₤.  
Taback 2,388,594 „

998,196 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 1,996,392 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 342,834 ₤.  
Käse 473,962 „  
Taback 384,784 „  
Zucker 38,680 „

#### 1853.

1,497,707 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,995,414 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 7,964 ₤.  
Taback 2,403,364 „

2,371,843 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,743,686 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 640,772 ₤.  
Käse 553,690 „  
Tabak 59,620 „  
Zucker 91,278 „



13

**Bremen.**

1854.

**Einfuhr.**

2,011,427 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,022,854 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 13,874 ₤.  
Taback 2,272,408 „

**Ausfuhr.**

1,032,778 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,065,556 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 958,572 ₤.  
Käse 239,236 „  
Taback 173,342 „  
Zucker 49,288 „

1855.

2,214,521 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,429,042 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 7,921 ₤.  
Taback 2,714,614 „

1,262,835 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,525,670 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 603,610 ₤.  
Käse 355,182 „  
Taback 287,506 „  
Zucker 133,494 „

1856.

2,197,354 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,394,708 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 2,852 ₤.  
Indigo 2,974 „  
Taback 2,736,970 „

2,053,194 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,106,388 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,091,624 ₤.  
Käse 465,076 „  
Taback 433,246 „  
Zucker 607,930 „

1857.

3,927,777 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 7,855,554 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 3,326 ₤.  
Taback 2,143,804 „

848,111 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 1,698,222 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 395,876 ₤.  
Käse 452,024 „  
Taback 79,692 „  
Zucker 155,070 „



**Bremen.**

1858.

**Einfuhr.**

8,822,428 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 17,644,856 ₤.

Hiervon kommen auf:

Taback 2,200,452 ₤.  
Zucker 221,524 „

**Ausfuhr.**

985,180 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 1,970,360 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 851,094 ₤.  
Käse 446,508 „  
Taback 196,884 „  
Zucker 141,864 „

1859.

6,830,769 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 13,661,538 ₤.

Hiervon kommen auf:

Cigarren 2,770 ₤.  
Taback 1,784,820 „

1,588,012 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 3,176,024 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 222,138 ₤.  
Käse 602,218 „  
Zucker 184,344 „

1860.

7,487,593 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 14,975,186 ₤.

Hiervon kommen auf:

Indigo 1,732 ₤.  
Taback 2,515,530 „

1,440,022 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,880,044 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 6,777,048 ₤.

## Hamburg. 1846.

### Einfuhr.

3,051,855 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 6,103,710 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 690,154 ₤.  
Taback 452,032 „  
Zucker 127,358 „

### Ausfuhr.

20,870,532 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 41,741,064 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 517,320 ₤.  
Kaffee 12,114,678 „  
Krapp 269,710 „  
Taback 1,056,968 „  
Thee 145,014 „  
Zucker 11,590,008 „

## 1847.

2,105,969 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,211,938 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 483,932 ₤.  
Taback 698,494 „

17,957,431 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 35,914,862 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 267,746 ₤.  
Kaffee 8,311,576 „  
Krapp 524,430 „  
Taback 3,115,614 „  
Thee 128,030 „  
Zucker 9,114,250 „

## 1848.

1,406,174 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,812,348 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 43,772 ₤.  
Taback 659,892 „  
Zucker 20,412 „

12,872,953 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 25,745,906 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 50,500 ₤.  
Kaffee 7,085,136 „  
Krapp 222,488 „  
Taback 887,742 „  
Thee 74,252 „  
Zucker 10,277,330 „

## 1849.

1,626,719 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 3,253,438 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 180,880 ₤.  
Taback 848,486 „

17,489,742 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 34,979,484 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 456,430 ₤.  
Kaffee 13,123,044 „  
Taback 1,365,530 „  
Thee 73,780 „  
Zucker 9,601,572 „

**Hamburg.**

1850.

**Einfuhr.**

4,105,858 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 8,211,716 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 752,680 ₤.  
Taback 1,083,016 „  
Zucker 2,087,480 „

**Ausfuhr.**

12,783,011 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 25,566,022 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 28,744 ₤.  
Kaffee 10,381,430 „  
Krapp 527,814 „  
Taback 983,674 „  
Thee 61,054 „  
Zucker 4,241,298 „

1851.

1,018,637 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,037,274 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 101,044 ₤.  
Taback 482,940 „  
Zucker 27,400 „

15,318,309 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 30,636,618 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 53,280 ₤.  
Kaffee 10,326,742 „  
Krapp 801,858 „  
Taback 696,854 „  
Thee 73,718 „  
Zucker 9,467,346 „

1852.

2,314,158 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 4,628,316 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 754,316 ₤.  
Taback 450,932 „  
Zucker 46,000 „

16,617,608 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 33,235,216 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 11,390,922 ₤.  
Krapp 560,742 „  
Taback 741,918 „  
Thee 37,016 „  
Zucker 8,495,790 „

1853.

3,175,429 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 6,350,858 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 797,878 ₤.  
Taback 700,394 „

15,147,409 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 30,294,818 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 8,199,096 ₤.  
Krapp 158,958 „  
Taback 429,298 „  
Thee 17,210 „  
Zucker 5,372,808 „

**Hamburg.****1854.****Einfuhr.**

4,280,859 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 8,561,718 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 107,046 ₤.  
Taback 606,016 „

**Ausfuhr.**

18,870,460 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 37,740,920 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 449,190 ₤.  
Kaffee 14,014,936 „  
Krapp 358,382 „  
Taback 470,760 „  
Thee 70,224 „  
Zucker 4,633,788 „

**1855.**

4,497,615 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 8,995,230 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 389,978 ₤.  
Taback 307,362 „

13,524,963 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 27,049,926 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 721,318 ₤.  
Kaffee 5,254,186 „  
Krapp 146,348 „  
Taback 450,228 „  
Thee 141,504 „  
Zucker 3,896,266 „

**1856.**

4,728,135 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 9,456,270 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 583,266 ₤.  
Taback 309,252 „

11,598,780 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 23,197,560 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 25,084 ₤.  
Kaffee 4,045,458 „  
Krapp 272,464 „  
Taback 771,876 „  
Thee 115,894 „  
Zucker 5,010,946 „

**1857.**

3,225,104 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 6,450,208 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 2,505,520 ₤.  
Taback 281,964 „

12,061,314 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 24,122,628 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 202,940 ₤.  
Kaffee 3,483,488 „  
Krapp 188,692 „  
Taback 516,846 „  
Thee 170,416 „  
Zucker 3,846,152 „

## Hamburg. 1858.

### Einfuhr.

3,871,625 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 7,743,250 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 265,752 ₤.  
Taback 461,628 „

### Ausfuhr.

11,191,979 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 22,383,958 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 261,684 ₤.  
Kaffee 7,361,372 „  
Krapp 171,938 „  
Taback 498,676 „  
Thee 122,356 „  
Zucker 3,365,058 „

## 1859.

3,910,961 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 7,821,922 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 1,066,816 ₤.  
Taback 386,322 „

11,414,624 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 22,829,248 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 652,318 ₤.  
Kaffee 3,094,374 „  
Krapp 163,242 „  
Taback 363,350 „  
Thee 116,422 „  
Zucker 5,447,696 „

## 1860.

4,356,209 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 8,712,418 ₤.

Hiervon kommen auf:

Kaffee 781,192 ₤.

10,367,558 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 20,735,116 ₤.

Hiervon kommen auf:

Baumwolle 114,166 ₤.  
Kaffee 4,088,200 „  
Krapp 159,198 „  
Taback 559,614 „  
Thee 48,866 „  
Zucker 6,240,860 „

## Lübeck.

1846 bis 1860.

### Einfuhr.

1,114,989 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 2,229,978 ₤.

### Ausfuhr.

468,801 Niederl. ₤  
oder Zollgew. 937,602 ₤.

Der geringeren Bedeutung wegen haben wir den Verkehr sämtlicher Jahre zusammengezogen.

Es erhellt aus dieser Uebersicht, dass die Einfuhr von ca. 13 Millionen Pfund Zollgewicht in 1846 auf ca. 31 Millionen in 1860 gestiegen ist, während die Ausfuhr in 1846 ca. 51 gegen 49 Millionen in 1860 betragen hat.

Die Gesamteinfuhr von 1846—1860 hat

232,299,074

und die Ausfuhr 703,832,406

zusammen 936,131,480  $\bar{x}$  Zollgewicht

oder 468,065,740 Niederländische Pfunde betragen, und ergibt solches über die 15 Jahre ein Durchschnittsgewicht von  $62\frac{1}{2}$  Millionen  $\bar{x}$  Zollgewicht; hiervon kommen:

258,038,052 auf Hannover und Oldenburg,

143,301,888 „ Bremen,

531,623,960 „ Hamburg,

3,167,580 „ Lübeck,

mithin reichlich 678 Millionen Pfunde auf den *östlichen* Verkehr, während die übrigen 258 Millionen noch nicht ganz dem *südlichen* Verkehr anheim fallen, da nach Hannover und Oldenburg manches die östliche Richtung genommen haben dürfte. Die Ausfuhr von Getreide und Rappsaat aus Hannover, Oldenburg, Bremen, Hamburg und Lübeck nach Holland von 1846 bis 1860 betrug dahingegen 191,309 Lasten, nämlich:

von Hannover und Oldenburg	80,840 Lasten Getreide,
	45,319 „ Rappsaat,
von Bremen	13,979 „ Getreide,
	1,370 „ Rappsaat,
von Hamburg	35,471 „ Getreide,
	11,171 „ Rappsaat,
von Lübeck	1,912 „ Getreide,
	1,247 „ Rappsaat,

so einen Durchschnitt von ca. 12,750 Lasten jährlich ergeben.

Der Valuta nach repräsentirt die Gesamtausfuhr von Holland in dem genannten Zeitraum die Summe von

fl. 172,221,557

und die Einfuhr

„ 180,847,881

Ein und Anderes liefert den Beweis eines bedeutenden Handelsverkehrs.

Wir haben Kaffee, Taback, Käse u. s. w. speciell aufgeführt, als diejenigen Artikel, welche eine Eisenbahnfracht zu tragen im Stande sind, und haben andere, welche das ebenfalls können, um nicht zu sehr in Details zu treten, wie z. B. die feineren Gewürze, Pfeffer, Piment, mehrere Droguerie- und Farbwaaren und andere mehr, weggelassen.

Dass diese Verkehrsverhältnisse durch eine Eisenbahnverbindung von Harlingen nach Hamburg nur gewinnen können, bedarf wohl keiner fernerer Erörterung; dass es aber daher im Interesse des *internationalen* Verkehrs dringend geboten ist, für diese Verkehrsstrasse den richtigen Anschlusspunkt zu wählen, liegt zu sehr auf flacher Hand, als dass es von irgend jemand wird verkannt werden. Wie man von jeher bei allen Eisenbahnprojecten holländischerseits den Anschluss an Leer ins Auge gefasst hat (als das wichtigste dieser Art verweisen wir auf das Project der Verbindung der Nordsee mit der Ostsee in 1846 — *Chemin de fer de la mer du nord à la mer baltique* —), so können wir nach reiflicher Prüfung der örtlichen und merkantilen Verhältnisse dieser Ansicht nur beipflichten; jeder andere Anschluss erscheint uns dem Interesse aller bei der Anschlussfrage beteiligten Staaten entgegen zu sein.

*Leer an der Leda*, welche Schiffe von 16 bis 17 Fuss Tiefgang trägt, mit einer Einwohnerzahl von ungefähr 10,000 Seelen (das Dorf Loga, als seine Vorstadt betrachtet, mit eingeschlossen), und als Mittelpunkt einer Bevölkerung von 62,000 Seelen, ist bekanntlich die bedeutendste Station an der Westbahn. Es besitzt alle Einrichtungen, welche einer Handelsstadt unerlässlich sind; es hat ein Dock, Entrepôt, Schiffswerfte, Ankerschmiedereien, Reepschlägereien, Packhäuser, Assecuranz-Compagnien u. s. w.; auch besteht daselbst eine Filial der Hannoverschen Bank. Es hat fast ausschliesslich den ganzen Speditions-Handel an der Westbahn in Händen, treibt Handel mit Holland,

Belgien, mit den Ostsee- und Russischen Häfen u. s. w., betreibt Schiffsrhedereien und besitzt 42 Seeschiffe, 5 Fluss- und Wattschiffe und 1 Dampfschiff, zusammen ungefähr 3400 Lasten messend; steht also in letzterer Hinsicht Emden und Papenburg nach.

In 1861 betrug die Gesamt-Ein- und Ausfuhr

2,610,080 Ctr. Zollgewicht,

während seine Schifffahrtslisten einkommend:

699 beladene	}	Seeschiffe
114 unbeladene		
und ausgehend:		
409 beladene		
390 unbeladene		

mit einem Gesamteingang von 52,402 Lasten,

und Gesamtausgang von 51,861 „

die Fluss- und Wattschiffe mit inbegriffen, nachweisen. Der Total-Schiffsverkehr bestand aus 11,131 Schiffen mit 124,269 Lasten Tragfähigkeit.

Der Personenverkehr ergab mit dem am linken Emsufer liegenden Rheiderland, dem Groningerlande u. s. w. eine Anzahl von 183,306 Personen, welche in 1861 die Fähre bei Leerorth passirten, und 45,932 Personenbillets wurden auf der Eisenbahn-Station abgegeben. Auf die Vieh- und Pferdemarkte wurden im Jahre 1861 2529 Pferde und 6525 Stück Vieh zum Verkauf gebracht. Seine sonstigen Märkte sind für die Umgegend ebenfalls nicht unbedeutend. Es passirten die Fähre bei Leerorth ausserdem noch 9350 Fuhrwerke, 5279 Stück Hornvieh und 3732 Pferde.

Wenn wir mit dieser Bewegung die von Papenburg vergleichen, welchem Orte wir mit Bezug auf seinen Schiffsbau und Alles, was damit in Verbindung steht, dem Besitz von 174 Seeschiffen u. s. w., hinsichtlich seiner Betriebbarkeit alle Gerechtigkeit widerfahren lassen müssen, so steht seine Handelsbewegung gegen Leer doch bedeutend zurück, abgesehen davon, dass die Lage Leer's, wohin Schiffe, wie gesagt, von 16 bis 17 Fuss Tiefgang gelangen

können, ungleich vortheilhafter ist als die von Papenburg, wo die natürlichen Verhältnisse einen solchen Tiefgang, selbst bei der grossartigsten Correction des Stromes, nicht würden darstellen können.

Und wozu künstlich mit einem grossen Kostenaufwande dasjenige in *Papenburg* schaffen, was in *Leer* schon vorhanden ist?

Den Anschluss an Aschendorff glauben wir kaum berühren zu müssen, weil nichts für ihn spricht. Der Ort selbst mit seinen 1760 Einwohnern, in einem moorigen, im Herbst gewöhnlich, und bei nassen Sommern oft überschwemmten Landstriche gelegen, bietet gar keinen Anhaltspunkt für den Anschluss dar, als etwa seine südliche Richtung, welche aber auch auf anderem Wege zu erreichen ist.

Wir halten indessen die südliche Richtung für die Holländische Nordbahn ohnehin nicht für die richtige, sondern sind der Meinung, dass sie in östlicher Richtung muss fortgeführt werden: *Harlingen* — *Leeuwaarden* — *Groningen* — *Leer* — *Oldenburg* — *Bremen* — *Harburg* — *Hamburg* miteinander zu verbinden muss die Aufgabe der *Holländischen Nordbahn* sein, und diese Aufgabe zu lösen und zur Wahrheit zu machen liegt im Interesse des *internationalen* Verkehrs und in den Händen sämmtlicher dabei beteiligten Regierungen.

Local-Interessen irgend eines beliebigen Orts können nicht dabei in Betracht kommen, und wir würden jedem andern Orte eben so bereitwillig als Leer das Wort reden, wenn er an dessen Stelle gelegen wäre, und dieselben Verhältnisse bei ihm obwalteten.

Für den Anschluss an *Leer* spricht ausser dem bereits Angeführten:

1. weil die Richtung von *Harlingen* über *Leer* fast in grader Linie auf *Oldenburg* geht;
2. weil, wie bereits vorhin gesagt, kein Ort an der Westbahn eine solche Handelsbewegung und einen solchen Personenverkehr aufzuweisen hat;

3. weil es, wie ebenfalls schon vorhin erwähnt, alle Institutionen besitzt, welche dem Handel nothwendig und förderlich sind, worunter wir die *steuerfreie Niederlage* noch besonders hervorheben, und welche Papenburg nicht hat;
4. weil, wenn an Leer angeschlossen wird, die gegründeten Aussichten für eine Bahn nach *Oldenburg* vorhanden sind;
5. weil durch den Anschluss an *Leer — Oldenburg* der Bau einer Bahn von da nach Bremen unerlässlich wird;
6. weil durch den Anschluss an Leer die Stadt *Emden* eine kürzere Verkehrsstrasse mit Oldenburg und den Hansestädten erhält.

Doch vorläufig der Gründe genug, welche unseres Erachtens für den Anschluss an Leer sprechen; hinzufügen möchten wir noch die nach unserer Meinung unzweifelhafte Aussicht für eine spätere Eisenbahnverbindung zwischen *Bremen, Harburg* und *Hamburg*, welche den so eben erörterten Verhältnissen so angemessen ist, dass Hannover im Laufe der Zeit sie in seinem eigenen Interesse zu bauen sich bewogen finden wird, es sei, dass es von Geestemünde nach Harburg oder von Bremen aus in der gradsten Linie über Ottersberg und Tostedt den Bau dahin bewerkstelligt.

Die Wichtigkeit einer directen Linie für den internationalen Verkehr ist nicht zu verkennen, indem eine Bahn von *Harlingen* nach *Hamburg* eine der frequentesten und rentabelsten in Europa zu werden verspricht. — Die grösste Bahnlänge fällt von der Holländischen Grenze ab Hannover anheim, folglich ihm auch der grösste Vortheil, und bei der Klugheit und Einsicht, welche die Hanoversche Regierung in der Beförderung der materiellen Interessen ihres Landes stets bewiesen hat, wird ihr die Ueberzeugung nicht lange ferne bleiben, dass sie, nicht minder im eigenen als im Interesse des internationalen Verkehrs, die Bahnlinie

## „Harlingen — Hamburg“

durch den Bau einer Bahn von Bremen nach Hamburg zu vollenden hat.

Von Hamburg führen bereits Eisenbahnen nach Glückstadt, Rendsburg, Flensburg, Kiel, Lübeck, Wismar, Rostock u. s. w., und die Verbindung der Nordbahn mit der Ostsee würde durch die Linie

## Harlingen — Hamburg

zur Wahrheit werden.

In der Voraussetzung, dass die soeben genannte Eisenbahn von Harlingen über Leer, Oldenburg, Bremen, Harburg nach Hamburg geführt werde, würde die Entfernung von

Harlingen nach Bremen circa 32 Deutsche Meilen,

und „ Hamburg „ 46 „ „

betragen, und der Eisenbahntransport für viele Artikel, welcher längs der Westbahn des grossen Umwegs wegen total unmöglich wird, ermöglichen, da die vorgenannten Distanzen längs derselben

nach Bremen um 33 Deutsche Meilen, und

„ Hamburg „ 32 „ „

länger sind. — Es sind nämlich längs der Westbahn

von Harlingen nach Bremen ca. 65 Deutsche Meilen,

und „ Hamburg „ 78 „ „

und der Gewinn an Zeit und Kosten ist in volkswirtschaftlicher Beziehung kaum seinem Werth nach abzuschätzen.

Werfen wir nun noch auf die Provinzen *Groningen* und *Westfriesland* und auf ihre Erwerbsquellen einen Blick.

Die Provinz Groningen hat mit ihrer Hauptstadt, welche 36,000 Einwohner hat, auf etwa 42 □Meilen eine Bevölkerung von 209,000 Seelen, treibt vorwiegend Ackerbau, Viehzucht, Handel, Schifffahrt, Schiffsbau, Schiffsrhedereien und die damit gepaart gehenden Gewerbe.

Die Stadt Groningen vermittelt fast den ganzen Getreidehandel der Provinz, deren Ernten in den Jahren 1849—61 die folgenden waren:

	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Weizen . . . . .	2660	3410	3370	3350	2430	4240	2400	4290	3600	3550	3870	4000
Rocken . . . . .	10421	6840	6680	7030	6530	9180	8630	10120	9440	10990	7740	10150
Gerste . . . . .	15403	12450	12380	14000	15840	18130	15800	20500	17100	25300	15600	22050
Hafer . . . . .	33131	24940	25100	31200	35660	32850	38890	32290	20615	30290	20900	37030
Buchweizen . . . . .	2672	1420	2480	2500	3460	3200	3600	2890	2600	2800	2350	2400
Erbsen . . . . .	487	106	104	150	250	270	315	215	120	63	84	110
Bohnen . . . . .	7921	3645	4490	4800	6540	7485	7755	9000	4980	9520	3640	6890
Rapp- u. Aveel- saamen . . . . .	72695	52811	54604	63030	70710	75455	77390	79305	82455	82513	75184	72630
Kartoffeln . . . . .	3490	7580	7230	6980	875	7680	6400	5602	7350	2360	8520	3880
Total Lasten	22950	15900	15350	18000	16500	28900	24800	21430	31080	54480	43300	32700
	99135	76391	77184	88010	88085	112035	108590	106337	120885	139353	127004	109210

Die Ausfuhr geht zunächst nach dem Inlande, nach Belgien, England und Frankreich und überhaupt dahin wo Bedarf und Absatz ist.

Ausser mehreren Spiritus-, Essig- und andern Fabriken ist das Fabrikwesen nicht stark vertreten; indessen giebt es dennoch solche, welche für den eigenen Markt arbeiten.

In der Provinz *Westfriesland*, welche ca. 59 □ Meilen gross ist, und eine Bevölkerung von ca. 274,000 Seelen hat, liegen fast dieselben Verhältnisse vor. — Ackerbau, Vieh-, Schaaf- und Pferdezucht, Handel und Schifffahrt sind die hauptsächlichsten Erwerbsquellen.

Die Ausfuhr von Butter und fettem Vieh ist sehr bedeutend; ausserdem kommen Flachs, Wolle, Cichorien (in 1858 betrug die Ernte in der Provinz davon an 29 Millionen Niederländische oder 58 Millionen  $\bar{x}$  Zollgewicht), Kartoffeln, Eichenrinde, Häute, Torf u. s. w. zum Export; ebenso hat es mehrere Fabriken, Salzsiedereien, Brenne-  
reien u. s. w., so übrigens ebenfalls grösstentheils ihre Absatzquellen im Inlande haben.

*Leeuwaarden*, *Sneek* und *Harlingen* treiben den grössten Butterhandel und vermitteln die Ausfuhr, welche von sehr grosser Bedeutung ist. Wir erinnern uns noch zum Beispiel des Jahres 1850, in welchem an den beiden Märkten Sneek und Leeuwaarden

97,112 Viertel, 17115 Achtel und 4787 Sechszehntel Fässer in einem Gewichte von 4,486,491 Niederl.  $\bar{x}$  oder Kilogrammes, und nebenher noch 1 Million Niederl.  $\bar{x}$  Käse verhandelt wurden. Der Handel darin hat sich seitdem noch gehoben, und die Ausfuhr hat in 1857 und 1858 nahe an 18 Millionen Niederl.  $\bar{x}$  betragen.

Während in der Provinz Groningen sich das Getreidegeschäft fast ausschliesslich auf die Groninger Börse concentrirt, vertheilt es sich in Friesland auf mehrere Märkte, wie z. B. Leeuwaarden, Dokkum, Franeker, Sneek u. s. w.

Die Ernte der Provinz Friesland lieferte in den Jahren 1849 bis 1858 die folgenden Resultate, als:

	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
Weizen . . . . .	3360	3190	2700	3255	2311	3038	2843	3267	3018	3239
Roeten . . . . .	7284	4949	4977	5357	3989	6100	5782	5970	5792	5674
Buchweizen . . . . .	4372	3712	3738	3638	3875	4568	4311	3934	3087	3249
Gerste . . . . .	4597	3543	3291	3701	3613	4230	4410	4190	3926	3943
Hafer . . . . .	8088	6052	5845	2480	6817	6744	8425	8115	6489	6270
Bohnen . . . . .	2594	1526	2039	1721	1762	1634	2382	2231	1858	1072
	30295	22972	22590	20152	23367	26314	28153	27707	24170	23447
Kartoffeln . . . . .	36367	26881	27121	28367	23635	31572	31827	42735	41389	61259
Rappsaat . . . . .	1832	3871	3555	3894	2121	3472	1911	2068	2327	2524
Leinsaam . . . . .	1112	955	920	1155	1627	1192	1416	1186	1448	1688
Total Lasten	69606	54479	54186	53568	50760	62550	63307	73696	69344	88918

und wenn wir diese den Groninger Erträgen hinzurechnen, dann erreicht die Getreide-Ausfuhr zu Lande nach dem Süden Deutschlands gar nur  $\frac{1}{54}$  Theil der Ernten beider Provinzen, und der Absatz nach dem Süden kann also in keiner Beziehung als bedeutend hervorgehoben werden, sondern ist im Gegentheil höchst unbedeutend im Ver-

gleich zu den Ernten beider Provinzen zu nennen. Von den Ernten in der Provinz Westfriesland sind uns die Resultate der Jahre 1859 und 60 nicht bekannt; nehmen wir über die vorhergehenden zehn Jahre den Durchschnitt zu 49,240 Lasten für die beiden genannten Jahre an, so fällt der  $\frac{1}{54}$  Theil bis auf  $\frac{1}{60}$  herunter, und die ganze Landausfuhr von Getreide nach dem Süden (wenn sie nicht gar für ostfriesische Rechnung stattgefunden), reducirt sich für beide Provinzen auf  $1\frac{2}{3}$  Procent jährlich der Ernteerträge in den zwölf Jahren 1849 bis 1860. —

Der Absatz nach dem Süden kann also in keiner Beziehung als bedeutend hervorgehoben werden, sondern ist im Gegentheil, wie bereits dargethan, von sehr geringer Bedeutung.

Beide Provinzen haben übrigens noch ausgedehnte Torfgräbereien, welche ihren Ueberfluss nach Holland absetzen. Die sämmtlichen Torfgräbereien im Königreiche der Niederlande producirt in 1860 nicht weniger als 34,894,183 Tonnen Torf.

Wir geben diese Notizen, um die Bedeutung der Provinzen, welche die Bahnlinie von *Harlingen* bis *Winschoot* zu durchlaufen hat, darzuthun, und wollen uns übrigens fernerer Argumente, welche dem Anschluss an Leer das Wort reden könnten, begeben, müssen uns indessen endlich noch damit befassen, einige Punkte zu berühren, welche in einer, in Osnabrück erschienenen Broschüre: „*Ueber den Anschluss der Holländischen Nordbahn an die Hanoversche Westbahn*“ gegen den Anschluss an Leer geltend gemacht werden.

Wir sind mit dem resp. Verfasser derselben ganz einverstanden, dass die Holländische Nordbahn vorzugsweise den Verkehrsbedürfnissen der Provinzen Friesland und Groningen dienen soll; wir theilen aber seine Ansichten nicht, dass sie dem Absatze ihrer Producte nach dem Süden besonders nützlich werden könne, denn diese finden, wie vorhin bereits nachgewiesen, *en masse* im Süden kei-

nen Markt, und gehen überhaupt theils seewärts in's Inland, theils nach Belgien, England u. s. w.

Den Personenverkehr im Allgemeinen zu befördern, den Transport derjenigen Güter, welche eine Eisenbahnfracht zu tragen vermögen, und den *internationalen* Verkehr, so sich auf die Bahnlinie „*Harlingen — Bremen — Harburg — Hamburg*“ einstellen wird, zu vermitteln, ist wohl die nächste Aufgabe der Holländischen Nordbahn, und sie wird diese, zum Nutzen aller dabei betheiligten Partheien, gewiss im Laufe der Zeit erfüllen. Dass eine Weiterführung der Bahn nach Bremen nicht mehr in ungewisser Zukunft steht, wird dem Verfasser schon klar geworden sein, indem die Commissarien Hannoverscher und Oldenburgischer Seits vorläufig schon ernannt worden sind, um über den Bau einer Bahn von Leer nach Oldenburg resp. Bremen zu verhandeln. Ein Anderes ist es freilich mit Hamburg; dennoch kann und wird eine Bahn von Bremen nach Hamburg nicht ausbleiben. Der Verkehr hat ganz andere Dimensionen angenommen und fordert daher auch ganz andere Mittel. Dass der kürzeste Weg stets der beste ist, ist nicht immer wahr, und ist z. B. hier bei der Linie von Winschoot über Papenburg nach Oldenburg entschieden in Abrede zu stellen; denn welcher Regierung würde es wohl einfallen, von Papenburg durch das Hochmoor und das Saaterland eine Eisenbahn zu legen?

Eine Eisenbahn will Producte und Menschen haben, und die Holländische Regierung nimmt daher auch keinen Anstand selbst die theuersten Kleiländereien zu expropriiren, wo sie allenfalls die Bahn auch auf billigerem, aber sterilerem Boden legen könnte.

Was nun die Landausfuhr nach dem Deutschen Binnenlande von Gerste und Hafer anbetrifft (wir fügen der Ausfuhr von Hafer und Gerste noch die von Rocken u. s. w. hinzu, um der Argumentirung des Verfassers der Osnabrücker Broschüre vollkommen gerecht zu werden), so

können solche Quantitäten, welche dahin exportirt sind, wie z. B.:

	Last:			Bohnen u. Wicken.
	Rocken.	Gerste.	Hafer.	
in 1849 . .	—	—	476	—
„ 1850 . .	—	—	2411	—
„ 1851 . .	41	—	1120	52
„ 1852 . .	85	—	1385	—
„ 1853 . .	676	—	1287	—
„ 1854 . .	125	—	2449	—
„ 1855 . .	147	—	2073	—
„ 1856 . .	129	—	2607	84
„ 1857 . .	58	—	752	25
„ 1858 . .	65	49	445	57
„ 1859 . .	651	32	1255	72
„ 1860 . .	676	41	511	29
zusammen	2653	122	16771	319

unmöglich einen Maassstab für die Richtung der Bahn abgeben; auch sind sie effectiv von keiner Bedeutung, da sie durchschnittlich in den aufgeführten 12 Jahren etwa  $\frac{1}{16}$  Theil der Getreide-Ernte der Provinz Groningen repräsentiren, der Ernten in Friesland nicht zu gedenken. Ihr Durchschnitt ergibt in den 12 Jahren eine Ausfuhr von:

221 Lasten Rocken,  
 10 „ Gerste,  
 1398 „ Hafer,  
 26 „ Bohnen und Wicken

jährlich, hat also, wie gesagt, strict genommen gar keine Bedeutung und bleibt überall sehr precair, falls in späterer Zeit die Eisenbahn den Butjadinger und Jeverländischen Marschen näher rückt. Aus den obigen statistischen Notizen ergibt sich überhaupt, dass es unregelmässige und von Conjunctionen abhängige Verhältnisse sind, indem es Jahre gegeben, wo von Rocken, Gerste und Bohnen nichts, und von Hafer sogar nur 445 Lasten nach dem Süden versandt worden sind. Die jährliche Ausfuhr von 2400 Lasten Ha-

fer aus dem Oldampt (ein Bezirk der Provinz) findet hierdurch ihre Widerlegung. Das *Schlachtvieh* wird nach dem Innern Deutschlands schwerlich grossen Abzug finden, da die Holländischen Städte Amsterdam und Rotterdam und der grosse Londoner Markt den Holländischen Viehhändlern bessere Preise bieten; geht jetzt doch fettes Vieh von *Magdeburg nach Bremen und Oldenburg*. *Milchvieh* und *Pferde* können ebensowenig den erforderlichen Einfluss üben; es ist überhaupt, wie auf Pagina 10 nachgewiesen, bedeutend mehr Vieh in Holland eingeführt, als von da ausgeführt worden, und der Süden wird dazu und zu den Pferden wohl eben nicht viel geliefert haben.

Der Absatz von *Häringen* und sonstigen *gesalzenen* und *getrockneten Fischen*, er möge so umfangreich sein wie er wolle, kann ebensowenig ein Gewicht in die Waagschale legen; er kann jedoch nur von geringer Bedeutung sein, da der Sitz des Häring- und Fischhandels an der Maas und in Amsterdam zu Hause ist, und ihr Versand also einer andern Richtung anheim fällt. Die Landausfuhr nach dem Süden hat also nicht die Bedeutung, welche man ihr beilegen will, und kann daher in dieser Beziehung für die Eisenbahnrichtung nicht entscheidend sein.

Die Landeinfuhr hat allerdings eine grössere Bedeutung. *Buchweizen*, *Rocken* und *Schiffsbauholz* sind indessen keine Eisenbahnartikel; sie werden immer der Wasserstrasse, wo eine solche ist, anheim fallen. Die *Manufacturen*, welche die Provinzen beziehen, sind allerdings nichts weniger als unbedeutend, fallen dennoch nicht in's Gewicht für den Eisenbahntransport und den Umweg, den sie über Leer zu machen haben, können sie ganz gut tragen. Ebenso verhält es sich mit den *Seidenwaaren*. — Die Buttersendungen sind, eigenem Geständniss zufolge, in Abnahme begriffen; angenommen aber, dass sie noch bis 700,000  $\pi$  (also 7000 Ctr.) hinanreichen, ist ein solches Quantum denn hinlänglich, um irgend einen Einfluss auf den Eisenbahnverkehr ausüben zu können? Die *Eisen-*

*waaren* kommen in geringen Massen, und *Rhein- und Moselweine* haben unserer Meinung nach gar keine Bedeutung, während grobe *Wollgewebe, wollene Strümpfe* und *Handschuhe*, so aus dem Oldenburgischen kommen, gewiss keinen Eisenbahnzug von nur zehn Waggons füllen können; denn was sind 25000  $\bar{x}$  Strumpfwaaren und Wollaken? Was wiegen denn die sämmtlichen aus dem Hannoverschen Amte Hümmling und den Oldenburgischen Aemtern Friesoythe, Lönningen, Cloppenburg ausgeführten Wollwaaren? was die 500 Stück Schürzenzeuge? was die 1000 Stück Tuch aus Burg? die eine einzige Fabrik nach *Holland* absetzt, von denen also nur ein Theil der Nordbahn anheim fallen würde, da der nach Holland bestimmte, und vielleicht grössere Theil nicht die Richtung der Nordbahn einschlagen, sondern die über *Salzbergen — Almelo*, welche bekanntlich bereits concessionirt worden ist, wählen wird. — Man muss vor Allem in's Auge fassen, dass nicht *Geldwerth*, sondern *Gewicht* die Eisenbahnfracht bestimmt.

*Honig* ist ein Artikel, der allerdings schwer wiegt, aber sein Quantum ist nicht so bedeutend, dass er für den Anschlusspunkt in irgend einer Weise entscheidend sein könnte; ebensowenig der Buchweizen- und Rocken-Import vom Hümmling, welcher, wie der Verfasser selbst gesteht, immerhin durch die Eisenbahnstation *Cluse — Dörpen* seinen Absatz pr. Bahn nach Holland suchen würde.

Der *Steinkohle* aus Westphalen legen wir bei den ausgedehnten Torfgräbereien, welche die beiden Provinzen besitzen, und deren Ueberfluss sie in andern Provinzen verwerthen, nicht die Bedeutung bei, welche der Verfasser glaubt ihr beimessen zu müssen. Dennoch werden Sendungen pr. Bahn wohl nicht ganz ausbleiben; sie können aber auf die Richtung und Rentabilität derselben nicht von Einfluss sein; überhaupt bleibt es immerhin noch fraglich, ob sie der Concurrenz der Englischen Kohle wird begegnen können, was bei niedrigen Schiffsfrachten höchst zweifelhaft ist.

Was nun die Ueberbrückung bei Leer oder Weener anbetrifft, so sind schon grössere Werke dieser Art aufgeführt worden, und die Holländischen oder Hannoverschen Techniker, welche diesen Bau zu leiten bekommen, werden gewiss jedes Hinderniss zu überwinden wissen. Was den Kostenpunkt anbetrifft, so kann bei einer Eisenbahnanlage von solcher Europäischer Wichtigkeit die halbe Million, welche eine Brücke bei Leer oder Weener mehr als bei Aschendorff soll kosten können, nicht in Betracht kommen, um so mehr, da die Bahn für *eine lange Zukunft berechnet ist*. Im Uebrigen ist es selbst bei Technikern noch keineswegs eine entschiedene Sache, wo der Brückenbau sich am wenigsten kostspielig herausstellen wird, ob bei Aschendorff mit seinem schlechten Terrain, oder bei Weener, oder Leer? Was übrigens die Belästigung für die Papenburger Schifffahrt anbetrifft, so erscheint sie uns, da die Schiffe theilweise mit der Fluth herauf und mit der Ebbe herunter treiben müssen, die Mehrzahl ihrer Schiffe in Ballast nach See gehen und die wenigsten mit Ladung nach Hause zurückkehren, nicht so gefährlich, als der Verfasser sie darstellt, wenngleich wir immerhin eingestehen wollen, dass es eine Belästigung ist, die aber bedeutend gemildert wird, wenn die Ueberbrückung bei Weener stattfinden sollte, weil namentlich von da nach Papenburg herauf und herunter die Schiffe fast gänzlich von Ebbe und Fluth abhängig sind, indem die Breite und Krümmungen des Flusses ein Laviren kaum gestatten.

Was nun die Richtung der Bahn anbetrifft, so ist der Zickzack in der Wirklichkeit weniger vorhanden, als er in der Broschüre dem Auge erscheint. In der Richtung von Winschoot nach Leer ist nur eine Courbe, die fast ganz zu vermeiden ist, wenn die resp. Regierungen sich etwa veranlasst finden sollten, von Winschoot, ohne *Bunde* zu berühren, in grader Linie auf Leer zu bauen.

Wir glauben indessen, dass es ebensowohl im Interesse des Rheiderlandes, als der Bahn liegt, wenn *Bunde*



in die Bahnlinie mit aufgenommen wird und die längere Distanz von etwa  $\frac{1}{4}$  Meile, welche der Umweg über Bunde nach Weener betragen möchte, ist bei der Lage von Bunde mit seinen 1900 Einwohnern und mit den ihm nahe liegenden, fruchtbaren, 4246 Diematen grossen Poldern wohl zu rechtfertigen.

Wenn wir übrigens die Karte zur Hand nehmen, so scheint uns das Rheiderland bei einem Anschlusse an Leer ein regeres Interesse, als bei einem Anschlusse an Aschendorff zu haben, bei welchem Bunde und Weener vom Bahnnetze ausgeschlossen bleiben würden.

Für die Producte des Rheiderlandes, in so weit sie nicht zu Schiffe nach Holland und England versandt werden, ist, im Fall eines Anschlusses an Leer, die Bahn von Weener aus ebensowohl für den Süden, als Osten zu benutzen, und manches Stück fettes und mageres Vieh findet in östlicher Richtung, wie bereits nachgewiesen, Absatz.

Was den Personenverkehr anbetrifft, so glauben wir, dass die östliche Richtung der Bahn reichlich so viel zu führen wird, als die südliche.

Hamburg, Harburg, Bremen, Oldenburg, Leer haben eine Bevölkerung von pl. m. 310,000 Seelen; Harlingen, Franeker, Leeuwaarden, Groningen, Winschoot ungefähr 132,000, während die Gesamtbevölkerung der Provinzen Groningen und Friesland etwa 483,000 Seelen beträgt.

*Weener* und *Bunde* mit 4200 Einwohnern und dem der Bahn anheim fallenden Theil der Bewohner des Rheiderlandes, liefern gewiss kein geringeres Contingent zum Personenverkehr, als Aschendorff, Papenburg und Umgebungen, und die jährlichen Hollandsgänger, auf 55,000 Personen abgeschätzt, werden der Bahn, durch den Umweg von etwa 1 Meile, Leer — Winschoot, anstatt Papenburg — Winschoot, schwerlich entzogen.

Wenn die Leer — Oldenburger Bahn, wie wahrscheinlich, über Detern, Apen und Zwischenahn laufen sollte,

findet sie in dem Amte Westerstede eine Bevölkerung von reichlich 16,200 Seelen, wogegen das Amt Friesoythe nur 9200 Einwohner oder 886 pr. □Meile, während die Landstriche, welche die Bahn von Leer aus zu durchschneiden hat, nahe an 2200 Einwohner auf die □Meile haben.

Dass der im Bau begriffene „*Hunte-Ems-Canal*“ in den nächsten 25 Jahren der Eisenbahn von Leer nach Oldenburg keine Concurrnz machen wird, dafür darf der Verfasser ohne Sorge sein. So lange auf diese Canalisirung keine grösseren Summen alljährlich, als bisher, verwendet werden können, stirbt auch noch wohl eine Generation über ihre Vollendung hinweg.

Wir wollen uns hiermit in der Widerlegung der *gegen* den Anschluss an Leer geführten Polemik begnügen, wenn gleich wir der Gründe *für* den Anschluss noch mehrere aufzuführen im Stande sein würden.

Es würde uns dies zu weit führen; auch hat sich die allgemeine Meinung da, wo sie sich über den Standpunkt der Sonderinteressen hat erheben können, so entschieden zu Gunsten des Anschlusses an Leer ausgesprochen, dass uns jede fernere Argumentirung überflüssig erscheint.

Dass die „*Holländische Nordbahn*“ zunächst den Interessen der Provinzen Friesland und Groningen dienstbar und förderlich sein muss, darüber kann keine Meinungsverschiedenheit bestehen und bedarf daher auch keiner weiteren Erörterung; dass sie aber durch ihre Weiterführung in östlicher Richtung über *Leer, Oldenburg* nach *Bremen* und in späterer Zeit von *'da* nach *Harburg — Hamburg* dem *internationalen* Verkehr von grossem Nutzen sein wird, dafür sprechen die bereits bestehenden Verkehrsverhältnisse und die Vermehrung derselben, welche man von der Zukunft erwarten darf.

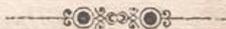
Wir haben den *Anschluss an Leer* von Anfang an als den allein richtigen für die *Holländische Nordbahn* gehalten und ihm bereits in 1860 das Wort geredet. Durch die dagegen geführte Polemik sind wir nicht eines Bes-



seren belehrt worden und können daher unsere Ansicht auch jetzt nicht ändern.

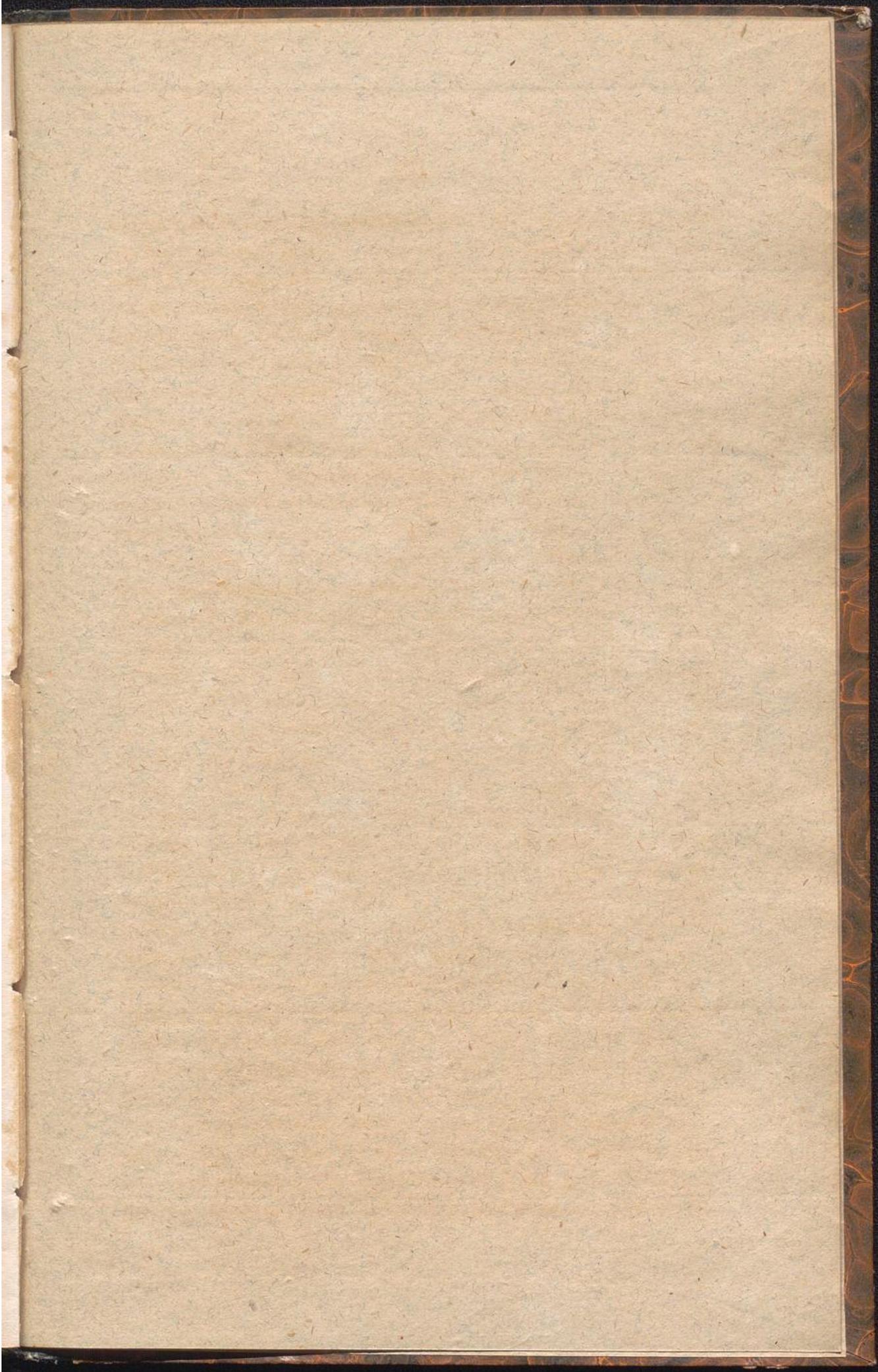
Der Bahn ist, unserer Meinung nach, nur ein günstiges Prognosticon zu stellen; *ihre Vermittelung des internationalen Verkehrs* wird sie zu einer der wichtigsten Bahnen des Europäischen Continents machen, und ihre Rentabilität ist daher auch nicht zu bezweifeln, wenn sie auch vorläufig nur erst bis Bremen gehen sollte, und um so viel weniger, wenn sie namentlich in ihrer ganzen Länge von Harlingen bis Hamburg vollendet sein wird. —

Wir hoffen durch diese Darstellung dem grossen Ganzen nützlich zu werden; von irgend einem Sonderinteresse kann bei uns nicht die Rede sein, da wir augenblicklich ausserhalb jeder Bahnlinie liegen, und nur die, vielleicht noch in weiter Ferne liegende Zukunft, uns eine Eisenbahn bringen kann.



#### **Berichtigung.**

Auf Seite 15, Zeile 14 von unten, beträgt die Kaffeeausfuhr 7,805,136 fl.





H.



