

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1851

12.7.1851 (No. 28)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-966217](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-966217)

W e t e r h a f t u n g s b l a t t.

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1851.

— Sonnabend, den 12. Juli. —

N^o 28.

Die Eisenbahn.

Wir sehen im Süden und Westen von uns die Eisenbahnen sich vermehren und ausdehnen und das Eisenbahnnetz des Continents von Europa (Spanien und Portugal davon ausgenommen) sich auf diese Weise vervollständigen, und stellen uns daher die Frage, ob Oldenburg dem ohne Gefahr für seine Zukunft, und ohne selbst zu bauen, ruhig zusehen kann. —

Der Erörterung dieser Frage erlauben wir uns, folgende Eisenbahn-Mittheilungen voran gehen zu lassen. —

In Belgien trachtet man dahin, sich an Holland anzuschließen, und als Anfang dazu haben zwei Privatleute um die Concession zu einer Eisenbahn von Antwerpen nach Turnhout nachgesucht, indem sie diese Richtung als diejenige Linie bezeichnet haben, längst welcher man in's Innere Holland's gelangen würde, um durch Darstellung einiger Seitenbahnen sich der demnächstigen Hauptbahn dieses Landes, welche Amsterdam, S. Gravenhage und Arnheim mit einander in Verbindung bringt, anzuschließen zu können.

Deutschland und Holland nähern sich einander gegenseitig durch den beschlossenen Anschluß der Cöln-Mindener- über Oberhausen und Wesel an die Arnheim-Amsterdamer-Eisenbahn in Arnheim. —

Hannover bauet seine Süd- und Westbahn und scheint später ebenfalls von Geestemünde aus bauen zu wollen. —

Es schafft sich dadurch an der Ems in Emden und Leer, an der Weser in Geestemünde, und an der Elbe in Harburg die Canäle für die Heranziehung eines, nicht genug zu schätzenden überseeischen Verkehrs, was uns über die Wichtigkeit unserer örtlichen Lage an Sahde und Weser die Augen öffnen muß, welche Wichtigkeit aber in wenigen Jahren für uns Null geworden sein wird, wenn wir nicht dem Strome folgen und, dem Zeitgeiste huldigend, eine Eisenbahn bauen wollen, und zwar aus dem einfachen Grunde mit, weil sie für alle Länder eine Nothwendigkeit geworden ist, und wir ihrer eben so wenig entbehren können, wenn wir uns nicht vom überseeischen Verkehr ausgeschlossen sehen wollen.

Es wird dies wohl nirgends mehr verkannt, und man kann es unmöglich auch bei uns verkennen wollen,

sondern muß im Gegentheil ebenfalls zu dieser Ueberzeugung gelangt sein.

Wenn wir nun keinesweges zu denen gehören, die das Gute, was unser Ländchen und unsere Verhältnisse uns darbieten, verkennen, so glauben wir doch, in manchem Punkte vielen Ländern nachzusehen, und ein wesentlicher ist, die Entbehrung einer Eisenbahn. Chaussees genügen dem Verkehr im Allgemeinen schon nicht mehr, und man bauet daher Eisenbahnen als Hauptstraßen für den Verkehr, indem man, (was durch die Erfahrung sich auch bestätigt findet) voraussetzt, daß da, wo eine Eisenbahn irgendwo die Hauptstraße bildet, man links und rechts von der Bahn schon Mittel und Wege finden wird, an sie zu gelangen.

Es haben überall die Eisenbahn-Bauten auf die Verbesserung der andern Communications-Wege günstig gewirkt, und man hat gute fahrbare Wege und sogar Chaussees entstehen sehen, wo früher gar keine oder nur schlechte Verbindungswege waren, weil man die Wichtigkeit, schnell an die Eisenbahn gelangen zu können, hat einsehen lernen. —

Wir haben dies durch eigene Anschauung in England, Frankreich, Holland und Belgien kennen lernen, und dürfen also voraussetzen, daß dies auch bei uns nicht ausbleiben wird. —

Es ist bekanntlich von holländischen Technikern, über deren Sachkenntniß und Solvabilität die genügendsten Zeugnisse vorliegen, um die Concession zum Bau einer Eisenbahn für eine zu bildende Actien-Gesellschaft, nachgesucht worden, und ist dabei

1. eine Zinsen-Garantie von 3 Procent per Ao. für resp. 40 und 10 Jahre;
2. die unentgeltliche Ueberlassung von sämmtlichen unkultivirten Gründen, so Staats-Eigenthum sind, so wie
3. die Erlassung eines Expropriations-Gesetzes

zur Bedingung gestellt worden.

Die Bahn sollte die Richtung von Oldenburg über Mastede nach Brake und nach Barel, so wie von Oldenburg über Delmenhorst nach Bremen nehmen, indem für spätere Zeiten eine Zweigbahn von Mastede nach Leer in Aussicht gestellt ist. —

Wir würden durch die Verwirklichung dieses Projects in seiner ganzen Ausdehnung, die Ems, Saale und Weser vermittelt einer Eisenbahn verbunden sehen, und wir hegen die feste Ueberzeugung, daß selbst dem particularistischen Hannover der Nutzen einer solchen Eisenbahnverbindung später nicht allein einleuchten, sondern auch fühlbar werden, und demselben ein Anschluß Oldenburgs und Hollands an die Westbahn im eigenen Interesse dieser Bahn, wünschenswerth erscheinen wird. — Die Nothwendigkeit, das Eisenbahnnetz Europa's im Interesse des allgemeinen Verkehrs zu vervollständigen, spricht dafür, und als thatsächlichen Beweis verweisen wir auf dasjenige, was wir zuvor über den Anschluß von Belgien und Holland angeführt haben.

Um nun zunächst auf unsern eigenen Eisenbahnbau zurück zu kommen, so glauben wir die Frage derjenigen Zweifler, ob uns eine Eisenbahn nothwendig ist, unbedenklich mit einem entschiedenen Ja! beantworten zu müssen.

Wir bedürfen der Eisenbahn, um, wenn von Ems und Weser, Hannoverischer Seits gebaut wird, nicht, mit Bezug auf unsere Verkehrsverhältnisse gänzlich von Hannover abhängig zu werden; wir bedürfen der Eisenbahn, um den überseeischen Verkehr mehr und mehr für unser Land heranziehen zu können und nicht Gefahr zu laufen, dasjenige, was wir davon besitzen, falls wir nicht bauen, total zu verlieren und nach der Ems oder nach Geestemünde übersiedeln zu sehen; wir bedürfen ihrer, um uns dem Eisenbahnverkehr Deutschlands anschließen zu können, wodurch wir ein neues Debouché für viele unserer Producte gewinnen werden; wir bedürfen derselben, um uns, wenn erforderlich, auch in mercantillischer Beziehung von Hannover emancipiren und uns Bremen anschließen, oder auch selbstständig bleiben zu können, je nachdem Umstände und Verhältnisse es erfordern oder gestatten; und endlich bedürfen wir ihrer, um, wenn Alles fortschreitet, nicht zurückschreiten zu können, wie dies beim Stillstand schon der Fall sein würde.

Wir würden nicht verlegen sein, der Gründe mehrere aufzufinden, wenn die angeregten nicht schon hinlänglich wären; der letzte allein würde uns schon genügen.

Wir wollen nun mit Bezug auf die Rentabilität den Furchtsamen, welche da glauben, eine Zinsen-Garantie von 3 Procent würde dem Staat ein Lastposten werden können, unsere Ansichten entwickeln, und schreuen uns nicht, von vorne herein unsere Meinung dahin abzugeben, daß wir glauben, und wahrscheinlich die Mehrzahl des denkenden Publikums mit uns, daß der Staat keine bessere zinstragende Schulden machen könne, als solche, welche für, den Verkehr hebende Anlagen erforderlich sind. Machen doch andere Staaten zu diesem Behufe Schulden.

Was dem Staate auf directem Wege verloren geht, wird ihm indirect durch den vermehrten Verkehr, so die Eisenbahn hier, wie es überall der Fall gewesen, ins Leben rufen wird, zwiefach und vielleicht fünf-, ja zehnfach (denn wer vermag dies abzuschätzen?) ersetzt. —

Man erlaube uns hier ein eclatantes Beispiel Englands anzuführen. — Es betragen nämlich, nach officiellen Angaben englischer Blätter die Einnahmen der Englisch-Ostindischen Compagnie für das Dienstjahr:

1846—47 Pfd. Sterl. 18,653,145.

1847—48 " " 17,578,995.

1848—49 " " 18,230,108.

Dahingegen die Ausgaben für das Dienstjahr:

1846—47 Pfd. Sterl. 19,624,347.

1847—48 " " 19,488,893.

1848—49 " " 19,700,465.

so daß ein Deficit bestand:

1846—47 von Pfd. Sterl. 971,202.

1847—48 " " " 1,911,791.

1848—49 " " " 1,473,115.

also zusammen von . . . Pfd. 4,356,108 Sterling. oder von reichlich 25 Millionen Thalern, und die Compagnie bringt dem Lande dieses directe Opfer, und warum? — weil sie die Ueberzeugung hat, daß solches durch indirecten Vortheil reichlich aufgewogen wird. —

Dasselbe können wir unbedingt bei einer Zinsen-Garantie für die Eisenbahn voraussetzen, falls sie nicht rendiren und die Zinsen-Garantie ganz oder theilweise in Anspruch sollte genommen werden müssen. —

Wie gesagt, eine Handelsgesellschaft bringt ihrem Lande ein solches Opfer, und wenn ein Staat im allgemeinen Interesse des Landes glaubt, ein solches bringen zu müssen, wer würde ihn mit Recht darüber zu tadeln wagen?

Wir sind mit der Nicht-Rentabilität aber keineswegs einverstanden, und behaupten die Rentabilität denjenigen gegenüber, welche sie bezweifeln, mit richtigerem Grunde, als sie die Nicht-Rentabilität, weil wir auf vermehrten Verkehr fußen, und dieser, wie die Erfahrung gelehrt, sich allenthalben herausgestellt, wo man Eisenbahnen gebaut hat. —

Ein Personen-Verkehr, wie der jetzige, zwischen Bremen, Brake, Oldenburg und Bavel, welcher den eingezogenen Erkundigungen zufolge im letzten Jahre über 150,000 Passagiere betragen haben kann, und welcher durch die Hunte-Weser-Dampfschiffahrt, durch die Post und durch Omnibusse vermittelt ist, läßt bei einer Eisenbahn vielleicht auf eine fünf- oder sechsfache Vermehrung hoffen, um so mehr, da unter obiger Zahl die Privatfuhrwerke nicht aufgenommen worden sind.

Wir glauben hier von der Ansicht ausgehen zu dürfen, daß dieser Personenverkehr gänzlich der Eisenbahn zugewendet werden wird.

Für eine Bahn von nur 13½ Meilen Länge ist ein solcher, wenn wir auch nur die Vermehrung auf das vierfache (dies ist die geringste, durch die Erfahrung nachgewiesene Vermehrung der bestehenden Bewegung, durch eine Eisenbahn) beschränken wollen, kein geringfügiger Gegenstand. —

Was den Güterverkehr anbetrifft, so muß solcher hauptsächlich von dem, sich durch die Eisenbahn heranzubildenden überseeischen Verkehr sein Bestehen erhalten;

dennoch fallen viele unserer Export-Artikel dem Eisenbahn-Transport anheim. Hierzu gehört unsere Butter, deren Ausfuhr, wir glauben, in Ermangelung genauerer statistischer Angaben, auf pl. m. 9000 $\frac{1}{3}$ Tonnen oder 550,000 \mathcal{R} Brutto-Gewicht für Severland veranschlagen zu dürfen; sie fällt der Eisenbahn anheim, weil sie mehrentheils nach Bremen geht, woselbst sie theils fernere Absatz-Quellen findet, oder theils in den Consum übergeht.

Vom Stadt- und Butjadingerlande u. s. w. kennen wir auch nur annähernd die Butter-Production nicht; ob sie der Severischen in Quantität gleich steht, oder sie übertrifft, wagen wir nicht zu sagen; wir haben sie auf das Doppelte der Severländischen schätzen hören; — ihr Transport wird übrigens ebenfalls der Eisenbahn anheim fallen.

Unser Hornvieh, in so fern es nicht nach England geht, unsere Schafe, Schweine, unsere Pferde werden bei gut eingerichteten Waggons für deren Transport, ebenfalls der Eisenbahn anheim fallen. —

Wenn wir nun weit entfernt sind, wie Herr M. X. Tarte in seinem Werke: „Chemin de fer de la Mer du Nord à la Mer Baltique, Brüssel 1848“, diese Ausfuhr allein nach und über Bremen auf

2300	Ochsen,
600	Kühe,
11000	Kälber,
5500	Schafe,
6000	Schweine,
5000	Pferde und
80000	Stück Geflügel,

(welche Ziffern uns übersezt zu sein scheinen) zu veranschlagen; so ist sie dennoch nicht unbedeutend und sie fällt, sowohl von der Weser als von der Zahde aus, ebenfalls dem Eisenbahn-Transport anheim.

Die Bewegung der Vareler Fabriken, wie z. B. der Baumwollen-Spinnereien und Webereien, der Eisengießerei, der Seifenfabrik, der Tabackfabriken, der Oelmühlen und der Amidam-Fabrik u. s. w. dürfen wir nach eingezogenen Erkundigungen wohl auf jährlich 50,000 Centner veranschlagen.

Hierzu kommt nun dasjenige, was uns die Umgebungen, wie z. B. das Ammerland und der übrige Kreis Neuenburg, die Ostfriesischen Lemter Friedeburg und Wittmund bis zu Carolinensiel und Neuharlingerfiel hinauf, liefern werden, welche sämmtlich für den Transport nach Bremen unserer Eisenbahn anheim fallen, und dessen Größe sich unmöglich im Voraus abschätzen läßt, ebenso wenig was den Personen-Verkehr, als was den Güter-Transport anbetrifft. —

Wie die Erleichterung der Communication auf den Verkehr wirkt, dafür mögen die Hunte-Weser-Dampfschiffahrt, die Vermehrung der Schnellposten und die sich stets mehrenden Omnibusse den Verweis liefern.

Wer hat in den zwanziger, ja selbst noch im Anfange der vierziger Jahre, 1840 — 42, wie die Post nur wöchentlich zweimal zwischen Oldenburg und Sever fuhr und selten besetzt war, sich wohl entfernt die Möglichkeit gedacht, daß in 1851, dasselbe Traject, zwei-

mal täglich durch die Post und viermal täglich durch Omnibusse mit durchgängig, reichlich mit Passagieren besetzten Wagen, würde befahren werden?!

Der Seeverkehr in Brake, welcher bisher jährlich in 5 à 600 Seeschiffen bestand, wird sich, sobald eine Eisenbahn seine Bewegung unterstützt, ohne Zweifel bedeutend heben. — Bremen wird, wenn eine Eisenbahn von Brake aus dahin führt, es vielleicht in seinem Interesse finden, Brake als Vorhafen, ebenso sehr und vielleicht mehr als Bremerhaven zu benutzen. —

Wir glauben unter solchen Verhältnissen die Rentabilität nicht bezweifeln zu dürfen. —

Stellt doch die Ostfriesische Kaufmannschaft die Rentabilität der Ostfriesisch-Osnabrücker oder Westbahn mit 10 $\frac{1}{3}$ Procent in Aussicht, wovon die Hälfte für Betriebskosten zu verwenden sein und nach deren Abzug dem Staate also eine Zinse von 5 $\frac{1}{6}$ Procent verbleiben würde. — Sie rechnet dabei auf den zu hoffenden vermehrten Verkehr, so die Eisenbahn, wie überall, auch bei ihnen — ins Leben rufen wird. — Sollten wir nicht ebenfalls darauf rechnen dürfen? — Antwort: Ja! —

Sind unsere Local-Verhältnisse etwa schlechter als die Ostfriesischen? — Antwort: Nein! —

Wir behaupten im Gegentheil, daß sie günstiger sind, und sind überzeugt, daß, wenn Weser und Zahde vermittelt einer Eisenbahn sich an die Thore Bremens und auf diese Weise den Eisenbahnen Deutschlands anschließen, sie mehr als mit der Ems werden concurriren können.

Die Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn hat bekanntlich längst ihrer ganzen Bahnlinie die schiffbare Ems und den Ems-Canal zur Seite, wodurch ihr viele, die Eisenbahnfracht nicht tragen könnende Güter entzogen werden müssen; sie durchläuft überdies eine höchst sterile und dünnbevölkerte Gegend. —

Unsere Bahnlinie dahingegen ins Auge fassend, finden wir von Brake aus allerdings die Weser längst ihrer linken Seite, aber sie bietet uns keine Concurrenz, weil Bremen es vorziehen wird, in Brake auf den Waggon zu laden, wodurch es seine Güter innerhalb 3—4 Stunden in seinen Speichern haben kann, und diejenigen, welche seiner Expedition anheim fallen, aus dem Seeschiffe auf die Waggons geladen, sofort an den Ort ihrer Bestimmung abgehen können.

Auf diese Weise gewinnt es bei Expeditions-Gütern bedeutend, sowohl an Zeit als an Kosten, während die Güter, für welche es den Stapelplatz bildet, die Eisenbahnfracht leicht tragen können, welche am Ende nicht höher und vielleicht selbst billiger zu stehen kommen dürfte, als die Kahnfracht, mit allem, was ihr anklebt.

Auf der rechten und auch noch theilweise auf der linken Seite hat die Bahn die reiche Marsch und weiterhin die wohlhabende Geest.

Varel hat hinter sich die Butjadinger, in so weit sie der Braker Linie nicht anheim fällt, und die Severische mit einem großen Theil der Ostfriesischen Marsch, nämlich des Harlingerlandes bis zu Carolinensiel, Neuhar-

lingerfiel u. s. w. hinauf, für welche Gegenden die Westbahn kein Verkehrsmittel abgiebt. —

Ganz Ostfriesland fällt überdies für den Personen-Verkehr mit Bremen, entweder in Barel oder in Oldenburg unserer Eisenbahn anheim, und für Producte, welche es dahin gehen oder daher kommen läßt, wird es theilweise gewiß ebenfalls unsere Eisenbahn benutzen.

Bremen für unsere Bahn als Endpunkt betrachtend, so finden wir daselbst eine Einwohnerzahl von circa

Oldenburg hat deren inclusive der	
Osternburg	10,000 "
Delmenhorst	1,800 "
Rastede und nächste Umgebung . . .	1,600 "
Brake	1,500 "
Barel	4,000 "
zusammen	73,900 Seelen,
während Emden circa	12,000 Seelen,
Leer	6,800 "
Papenburg	5,000 "
Meppen	2,000 "
Zingen	2,800 "
Münster	23,000 "
Osnabrück	12,000 "
zusammen	63,600 Seelen

hat.

Hier wären wir schon, was die Seelenzahl der Hauptörter anbetrafte, mit 10,000 Seelen im Voraus, das Facit stellt sich aber noch wesentlich zu unserm Vortheil; denn längst einer Bahnlinie von $23\frac{3}{4}$ Meilen, von Emden nach Münster, zählen die Hauptörter nur 63,600, während längst der unserigen von nur $13\frac{1}{2}$ Meilen sich eine Anzahl von 73,900 Seelen herausstellt, und mit Bezug sowohl auf den Güter- als Personenverkehr Bremen unftreitig ein größeres Gewicht als Münster in die Waagschaale zu legen hat.

Mit dem Güter-Verkehr sollen wir uns dennoch anfangs auf der Zahde=Wefer= gegen die Ems=Bahn vielleicht nicht gleichstellen können; mit dem Personenverkehr werden wir ihr aber bei weitem überlegen sein; denn außer dem oben Angeführten haben wir den Vortheil vor ihr voraus, daß unsere Bahnlinie durchgängig von einer dichteren und im Allgemeinen wohlhabenderen Bevölkerung, als die Ems=Bahn, umgeben ist. —

Wir erwähnen hier nicht unsers Getreide-Exports, weil er mehrentheils seewärts Statt findet. —

Der Bremer Getreidemarkt gewinnt aber für uns an Wichtigkeit, wenn wir unsere Producte innerhalb weniger Stunden ihm zuführen können, wie solches vermittlest der Eisenbahn geschehen kann, und es wird manche Last Getreide und Rappsaat des möglichen raschen Absatzes halber dahin gehen, welche jetzt seewärts exportirt wird, oder auch oft zum Schaden des Producenten lagern bleibt. — Für unsere Producenten im südlichen Theil des Landes, in so weit sie der Eisenbahn nicht

gar zu entfernt liegen, gewinnt der Bremer Markt viel an Bedeutung.

Was den überseeischen Verkehr anbetrißt, so wird er gerade durch die Eisenbahn herangebildet werden; und weßhalb sollten denn Zahde und Wefer (Letztere mit Bezug auf Brake gemeint) leer ausgehen und sich Alles gerade der Ems zuwenden? —

Ein Anderes ist es, wenn uns die Eisenbahn vor-enthalten bleibt; in diesem Falle können Zahde u. Wefer, Letztere in so ferne sie Oldenburgisch ist, auf keine Zukunft hoffen, und selbige wird alsdann in Emden, Leer und Geestmünde ihre Vernichtung finden. —

Man möge dies begreifen wollen oder nicht, man möge dieses Prognosticon für übertrieben halten, es ist dennoch unsere entschiedene Meinung, und ehe ein Jahrzehent verflossen ist, wird die Erfahrung sie bestätigt haben.

Hannover stellt sich in seinem eigenen Interesse die Aufgabe, dem Handel Deutschlands an der Nordseeküste seine Gesetze und Richtung zu geben, und als theilweiser Gebieter an Ems, Wefer und Elbe hat es allerdings eine sehr wichtige Stimme in dieser Beziehung. —

Hamburg und Bremen haben sich von ihm unabhängig zu halten gewußt; bei Oldenburg ist dies aber durch seinen Eintritt in den Steuerverein, in mercantilischer Beziehung, leider nicht der Fall. Sollte es nun nicht in seinem Interesse liegen, sich dieser Abhängigkeit mit Bezug auf seine Verkehrsmittel zu erwehren? —

Nur durch den Bau der Eisenbahn kann es in dieser Beziehung seine Unabhängigkeit behaupten. —

Es hat für Zahde und Wefer dieselben Interessen zu vertreten, welche Hannover in seinem Interesse sich (wenngleich das allgemeine Interesse Deutschlands hier vorgeschoben wird) zur Aufgabe gestellt hat; und wenn es nun, nur zu sehr zu seinem großen Schaden, zu Lande von Hannover enclavirt ist, so hat es nicht nöthig, von der Seeseite sich umgarnen zu lassen, und nur dadurch, daß es mit dem Bau einer Eisenbahn mit Hannover gleichen Schritt hält, kann es die Gefahr dieser Umgarnung nicht allein paralyßiren, sondern ihr auch entgegen. —

Wir haben in 1848 und 49 mehrfach die Wichtigkeit der Zahde für einen Kriegshafen nachgewiesen, und sie ist nicht unberücksichtigt geblieben. Daß dies für die Zahde keine Folgen gehabt, ist den Verhältnissen zuzuschreiben gewesen. Wir wollen hoffen, daß die Eisenbahn, welche man für das Oldenburgische Land und seine Zukunft, als eine Lebensfrage betrachten kann, dieselbe Beachtung finden möge.

Was nun die Zinsen=Garantie anbetrißt, so kann solche, wenn die Bahn Nichts abwirft, 105,000 bis 120,000 fl betragen. —

Wir glauben, der entschiedenste Gegner der Eisenbahn dürfte eine solche Behauptung, daß sie nämlich Nichts aufbringen wird, nicht aufstellen. —

(Siehe den Beschluß im Extra-Blatt.)

(Hierzu eine Beilage.)

Extra-Blatt

zu Nr. 28. des Vareler Unterhaltungsblattes, am 12. Juli 1851.

Wenn die Bahnlinie die folgende Richtung erhält:
 von Oldenburg über Rastede, Oldenbrook,
 Popkenhöge nach Brake, stellen sich . . . 4³/₈ Meile
 von Rastede nach Varelerfiel 2³/₄ " "
 von Oldenburg über Delmenhorst nach
 Bremen 6³/₈ " "
 also zusammen 13¹/₂ Meile

heraus.

Der approximative Kosten-Anschlag ist pr. Meile auf 265,000 $\text{\$}$ angegeben, und soll nach der Meinung der holländischen Techniker und Entrepreneurs, deren practischem Blick und Kenntnissen in dieser Beziehung wohl vertraut werden kann, indem sie bei mehreren Eisenbahn-Bauten theilhaftig gewesen, wie z. B.

- in Belgien, bei der Eisenbahn von Lüttich nach Berviers,
- " Deutschland von Aachen nach Düsseldorf, und von Aachen nach Maastricht,
- " Holland von Amsterdam nach Arnheim,

ziemlich annähernd richtig sein. —

Wenn von einem Kostenanschlage pr. Meile die Rede ist, so versteht sich, daß darunter Alles begriffen ist, um nach Vollendung der Bahn selbige sofort dem Verkehr übergeben zu können. —

Die Meile zu 265,000 $\text{\$}$ annehmend, würden 13¹/₂ Meilen (die Länge der Bahn bis zu dem Thore Bremens), die Summe von 3,577,500 $\text{\$}$ kosten.

Manchem wird dies vielleicht auf den ersten Blick hoch vorkommen; wenn man aber berücksichtigt, daß wir von Brake nach Rastede und von Oldenburg bis auf die Höhe von Sandersfeld einige Moorflächen und von Delmenhorst nach Bremen ein Duzend Ueberbrückungen zu bauen haben, so wird ihm der Anschlag nicht zu hoch erscheinen, vorzüglich, wenn man weiß, daß die Meile Eisenbahn

in Deutschland überhaupt	395,600 $\text{\$}$
" Oesterreich	420,000 "
" Belgien	566,000 "
" Frankreich	745,000 "
" England	911,000 "

zu bauen gekostet hat.

Von den Unterhandlungen, welche mit Bremen anzuknüpfen sind, welche aber, so lange die, wenn auch nur vorläufige, Concession Oldenburgischer Seite nicht gegeben worden ist, nicht eingeleitet werden können, wird es abhängen, ob nur bis zu dem Thore Bremens gebaut werden, oder ob man vermittelst einer Brücke über die Weser, unterhalb der Stadt, z. B. in der Gegend des Stephani-Thors, an den Bremer-Hannover Bahnhof anschließen können wird. Von diesen Unterhandlungen wird es ebenfalls abhängen, ob Bremen für die Zinsen-Garantie Oldenburgischer Seite, in so weit die Bahn mit Ueberbrückung über die Weser auf Bremischem Territorium läuft, irgend ein Equivalent geben wird oder nicht. —

Im letzteren Falle, was allenfalls vielleicht auch im Interesse Oldenburgs, so wie der Unternehmung liegen kann, hat Oldenburg später, wenn es die Bahn für Rechnung des Staats sollte übernehmen wollen, wozu es das Recht erhält, den Vortheil, darin ganz unabhängig von Bremen schalten und walten zu können. —

Der gegenwärtige Moment ist um so mehr für die Unterhandlung mit Bremen geeignet, als man daselbst die Absicht zu haben scheint, vom Bahnhofe eine Schienenlage bis an die Weser legen zu wollen. Es haben sich dafür zwei Parteien gebildet, die darüber nicht einstimig denken, und unser Project würde dem ihrigen also nur günstig entgegen kommen. In Folge dessen würde man sich um so eher über die Bedingungen einigen, als beider Parteien Nutzen, nämlich der Oldenburgischen sowohl als der Bremischen, hier Hand in Hand gehen und leicht zu vereinigen sein dürfte. —

Die Ueberbrückung über die Weser ist wohl auf pl. m. 400,000 $\text{\$}$ zu veranschlagen und somit würde in diesem Falle das ganze Bau-Capital sich auf circa 4 Millionen $\text{\$}$ herausstellen. Nach obiger Darstellung wird man mit uns leicht einverstanden sein, daß es wünschenswerth erscheint, daß dem Gesuche um die vorläufige Concession vorbehaltlich der Genehmigung des demnächstigen Landtags, Gehör verliehen werden möge. Es würde dadurch die Sache um ein Wesentliches gefördert werden und es liegt wahrlich für unser Land in mercantilscher Beziehung kein geringer Nutzen darin, wenn die Zahde-Weser Bahn ein oder zwei Jahre früher als die Westbahn dem Verkehr übergeben werden ann. —

Wir haben unserer Meinung nach, im allgemeinen Interesse des ganzen Landes gesprochen, und sind auch zu der Ueberzeugung gelangt, daß bei weitem die große Mehrzahl des denkenden Publikums mit uns der Eisenbahn das Wort redet; zu wünschen wäre es jedoch, daß auch Andere sich darüber aussprächen, und wir ersuchen daher die Redactionen unser sämtlichen Local-Blätter, diesen Aufsatz übernehmen und, mit ihren etwaigen Bemerkungen versehen, dem Publicum übergeben zu wollen.

Es ist uns nicht möglich, ihn jeder von ihnen, seiner Ausdehnung halber, im Manuscript zuzusenden, und wir müssen daher um Entschuldigung bitten, wenn wir uns darauf beschränken, ihnen denselben in einem gedruckten Exemplare des Vareler Unterhaltungsblattes zu überreichen, was aber der Respectabilität ihres Blattes keinen Eintrag thun kann.

Wir glauben, hier noch eine Stelle citiren zu dürfen, welche wir No. 337 der Bremer Zeitung vom Jahre 1845 entlehnen, wo unter der Rubrik „Oldenburg vom 1. December“ über unser damaliges Project der Nordsee-Eisenbahn (dessen Ausführung, en parenthèse, gesagt, an dem Particularismus Hannovers scheiterte) die Rede ist; sie lautet wie folgt:



„Die materielle und die geistige Cultur machen jetzt reizendere Fortschritte als je, weil ihnen ungewöhnliche Mittel geboten sind. Eine um so größere Klüft wird sich aufthun zwischen den Ländern, welche jene Mittel rasch ergreifen, und jenen, die zaudernd warten oder sie ganz verschmähen.“
Von der Zahde, Juli 5, 1851.

U. S. Nach Abfassung des Vorstehenden bestätigt die Weser-Zeitung vom 10. Juli unsere Ansichten über Geestemünde, indem es unter der Rubrik „Hannover“ vom 6. Juli (Fortsetzung der Mittheilungen aus dem ständischen Erwidierungsschreiben zum Ausgabe-Budget) darin heißt:

„daß wenn die Geldsumme die hinreichenden Mittel zu der besonders dringenden Vollendung des Hafens-Bollwerks zu Geestemünde nicht darbieten sollte, das erforderliche Mehr zur Verfügung der königlichen Regierung gestellt werde.“ —

In derselben Zeitung finden wir aus Lehe vom 7. dito den Schiffsverkehr im Monat Juni d. J. auf 39 Seeschiffe und 290 Fluß- und Wattschiffe zu 5214 Lasten, so im Hafen zu Geestemünde resp. ein- und ausgelassen sind, angegeben. — Avis au lecteur. —

Wegen Harburg lese man ebenfalls oben angeführte Rubrik. —

Von der Zahde, 1851, Juni 11.

Politischer Diskurs zwischen dem Rentier Schimmelpfennig und seinem Stiefelputzer Bürste.

B. Guten Morgen, Herr Schimmelpfennig!

S. Guten Morgen, Bürste! Was giebt's Neues?

B. Diesmal giebt's etwas Neues und zwar ganz apart für Sie. Denken Sie sich, Herr Rentier Schimmelpfennig, die Weinernte verspricht gut zu werden. Es ist freilich ein eigen Ding um Versprechungen, aber wenn der Wein nicht die diplomatische Natur seiner vornehmsten Consumenten theilt, so wird er dies Jahr gut. Gott weiß, woher das kommt; nicht einmal der Johannisberger wird sauer, obgleich Metternich wieder das Schloß Johannisberg bezogen hat.

S. Das kümmert mich nicht! ich genieße seit längerer Zeit nur Wasser, denn ich lasse mich homöopathisch von Plate behandeln.

B. Also auch Sie sind in der Kur des Mannes, der mehr Krankheiten heilt, als es Kranke giebt! da hat Unserer es doch viel bequemer. Ich muß schon ohne dies homöopathisch leben ohne alle ärztliche Vorschrift; denn daß ich mir am Wein den Magen nicht verderbe, dafür ist gesorgt. Uebrigens habe ich allen Respect vor der Homöopathie; der Grundsatz: „Gleiches wird durch Gleiches kurirt“, hat sehr viel Wahres. Wenn z. B. mein Junge aus der Schule kommt und mir vorjammert, er habe Schläge bekommen, dann gebe ich ihm als rechtschaffener Vater noch eine gute Tracht Prügel dazu und kurire so das Gleiche mit dem Gleichen.

S. Sehr wahr, mein lieber Bürste! Aber was giebt's denn in der politischen Welt?

B. Allerlei. In Frankreich scheint es nun doch zur Revision in der Deputirtenkammer zu kommen. So viel ist aber gewiß: wenn der Präsident einmal im Lande revidirt, so kommt er immer mit einer ellenlangen Nase nach Hause. So ist er jetzt in Poitiers und Châtelleraut gewesen, wo die Nationalgarde nicht den Präsidenten, sondern die Republik hoch leben ließ.

S. Abscheulich!

B. Nicht wahr? Es ist wirklich empörend, daß die Nationalgarde in einer Republik die Republik hoch leben läßt; dafür wird sie aber auch nun aufgelöst.

S. Wer?

B. Die Nationalgarde. Sie meinten wohl: die Republik? So weit sind wir noch nicht.

S. Und Oestreich?

B. I nun, die Klausenburger wollen keine Juden mehr in ihrer Stadt haben, aber das Ministerium wird sich wohl drein legen und die Juden in Ehren halten, sündemal zu Frankfurt jetzt der alte Bund wieder aufgerichtet wird. Am Schrecklichsten ist's aber in Komorn hergegangen. Dort hat eine Art Erdbeben Statt gefunden und in sämtlichen Häusern Möbeln und sonstige Dinge umgeworfen, was deutlich beweist, daß selbst die Naturkräfte zur Partei des Umsturzes gehören. Und in Tcherkessien — brrrrr!

S. Was denn?

B. Die Russen sind von einem Tcherkessischen Lieutenant fürchtbar geschlagen und haben 5000 Mann verloren.

S. Schrecklich, was so ein tcherkessischer Lieutenant für Freiheit besitzt! — Und in Deutschland?

B. In Gotha hält man Conferenz von Seiten verschiedener Staaten, die nicht wissen, wie sie es mit den ausgewiesenen heimatlosen Personen halten sollen. Es ist freilich lobenswerth, daß die Sache einmal in Anregung kommt, aber ich fürchte, es wird nichts helfen, weil die Versammlung in Gotha gehalten wird. Aber wissen Sie schon, daß bei Berlin ein großes Pferderennen gewesen, und daß seine königliche Majestät dasselbe von Anfang bis zu Ende mit dem größten Interesse angesehen haben.

S. Das wundert mich sehr, denn der König von Preußen ist doch sonst ein heiliger, frommer Mann, der solche weltliche Vergnügungen flieht.

B. Je nun — zu Zeiten kann es doch recht nützlich sein, zu wissen, auf welchem Pferde man am schnellsten davonkommt. Guten Morgen, Herr Schimmelpfennig!

S. Guten Morgen, Bürste.

Der neue Kirchhof.

Vgl. die Mittheilungen über Gemeinde-Angelegenheiten in No. 27. des Unterhaltungsblatts.

I.

Entwurf eines Regulativs für den neuen Kirchhof.

(Von dem Kirchenrathe ausgearbeitet und dem Kirchenausschusse zur Prüfung und Begutachtung zugestellt.)

§. 1. Der Kirchhof wird in 6 Felder getheilt und diese, so wie die auf denselben befindlichen Gräber auf

die in beiliegendem Plane*) angegebene Weise numerirt. Jedes Grab wird 8 Fuß lang und 4 Fuß breit.

§. 2. Die Gräber werden in der durch die Nummern der Felder und der Gräber bestimmten Reihenfolge ausgegeben. Wer sich bis zum meldet, bezahlt für ein Grab 1 R Gold. Bis zu demselben Termine können diejenigen, welche auf dem alten Kirchhofe Gräber in erblichem Besitze haben — sie mögen besetzt sein oder nicht — solche gegen andere auf dem neuen Kirchhofe gelegene, gegen eine Gebühr von 24 gr Gold für jedes Grab, austauschen, wogegen sie auf die Benutzung der alten Gräber verzichten. Bei der Einschreibung muß das Kaufgeld oder die Tauschgebühr sofort erlegt werden. Die Zahl der Gräber, welche jemand zum Kauf oder Tausch verlangt, muß gerade sein.

§. 3. Nach Ablauf des oben angegebenen Termins werden die Gräber auf folgende Weise ausgelost: die Namen derer, welche sich zum Kauf oder Tausch von Gräbern gemeldet haben, werden in ein Gefäß gethan und einzeln gezogen. Der, dessen Namen zuerst gezogen wird, bekommt die ersten Gräber auf dem ersten Felde, der folgende die folgenden u. s. f. nach der Folge der Felder und Gräber.

§. 4. Sind in einer Reihe nicht mehr so viel Gräber vorhanden, als der Eingeschriebene, welcher gerade an der Reihe ist, zu haben wünscht, so bekommt dieser seine sämmtlichen Gräber in der folgenden Reihe.

§. 5. Die auf die im §. 4. angegebene Weise übrig bleibenden Gräber bleiben im Besitze der Kirche und sind zum Begräbniß für Arme, zum Verkauf und zur Benutzung bis zur Verwesung (zur Ausgabe für 25 Jahr) bestimmt. Die Kirche behält außerdem jedenfalls auf dem Felde No. 6. tausend Gräber zurück, welche bis auf Weiteres nur bis zur Verwesung ausgegeben werden dürfen.

§. 6. Nach dem werden auf dem alten Kirchhofe befindliche Gräber überhaupt nicht mehr ausgetauscht. Verkauft werden nach diesem Termine Gräber zu dem Preise von 1 R 36 gr Gold, bis zur Verwesung ausgegeben für 1 R Gold. Der Verkauf und die Ausgabe der Gräber geschieht späterhin ebenfalls in der durch die Nummern der Felder und Gräber angegebenen Folge.

§. 7. Es werden die nöthigen Schritte gethan werden, daß mit der Eröffnung des neuen Kirchhofs der alte geschlossen werde, daß aber auch fernerhin Wittwer und Wittwen sich neben ihre verstorbenen Ehegatten und Eltern neben ihre schon begrabenen Kinder begraben lassen können, wenn sie auf dem alten Kirchhofe geeignete Gräber besitzen. Dieses bleibt auch denen vorbehalten, welche ihre Gräber gegen neue vertauscht haben. Es wird ausdrücklich festgesetzt, daß der alte Kirchhof mindestens in den nächsten 100 Jahren ein unveräußerliches Eigenthum der Kirchengemeinde bleibe.

§. 8. Diejenigen, welche aus Armenmitteln begraben werden, erhalten ein freies Grab bis zur Verwesung.

Ändern wird nur dann ein Grab angewiesen, wenn der oben angegebene Betrag für dasselbe erlegt, oder ein Zeugniß eines der Prediger beigebracht ist, daß derselbe wegen Bedürftigkeit der Angehörigen zu erlassen sei.

§. 9. Nur auf Anweisung des mit der Führung der Grabregister Beauftragten darf ein Grab, sei es ein erbliches oder ein der Kirche gehöriges, vom Todtengräber gegraben, oder ein Gewölbe geöffnet werden.

§. 10. Jeder Grabbesitzer ist verpflichtet, unter Anweisung des damit beauftragten Kirchenältesten bei dem Anfang seiner Gräber einen $1\frac{1}{2}$ Fuß in und 2 Fuß über der Erde stehenden, mit weißer Oelfarbe gestrichenen Pfahl setzen zu lassen, auf welchem der Name des Besitzers und die Zahl der Gräber mit schwarzer Oelfarbe angegeben ist. Die Kirchengasse übernimmt das Setzen dieser Pfähle für 24 gr Gold für jeden Pfahl. Ist spätestens 4 Wochen nach Ausweisung der Gräber das Setzen der Pfähle nicht geschehen, so wird stillschweigend angenommen, daß dafür jener Preis an die Kirchengasse bezahlt werden solle, welche die Lieferung übernimmt.

§. 11. Die Kirchendiener erhalten für die ihnen zustehenden Gräber auf dem neuen Kirchhof einen entsprechenden Ersatz.

§. 12. Sollte die Zahl der disponibeln Gräber nicht hinreichen, um die bis zum eingegangenen Meldungen zu befriedigen, so erhält keiner der Gemeldeten mehr als 8 Gräber. Sollte dieses noch nicht genügen, so haben diejenigen, welche Gräber eintauschen, bis zu der angegebenen Zahl von 8 Gräbern den Vortzug vor den übrigen, und diejenigen fallen außerdem zuerst weg, deren Namen bei der Auslosung zuletzt gezogen werden.

§. 13. Das für die Gräber eingehende Geld wird bis auf Weiteres nur für den Kirchhof, dessen Verschönerung, den Bau eines Leichenhauses oder einer Todtengräberwohnung verwendet. Wird es einstweilen zur Deckung der übrigen kirchlichen Ausgaben benutzt, so ist der Ausfall bei Ausschreibung der nächsten Kirchenumlage wieder zu ersetzen. Der Kirchen-Rechnungsführer hat daher über dieses Geld besondere Rechnung zu führen.

§. 14. Diejenigen, welche Gewölbe bauen lassen, haben die ausgegrabene Erde nach Anweisung des damit Beauftragten nach dem niedern Theil des Kirchhofs bringen und daselbst ausbreiten zu lassen.

II.

Commissions-Bericht an den Kirchenausschuß.

Der „Entwurf eines Regulativs für den neuen Kirchhof“ enthält mehrere Bestimmungen, welche nicht so sehr den Gebrauch des neuen, als vielmehr denjenigen des alten Kirchhofs betreffen. In so fern diese Bestimmungen den Schluß des alten Kirchhofs beim eintretenden Gebrauch des neuen Kirchhofs beabsichtigen, kann der Zweckmäßigkeit solcher Bestimmungen nur beigespflichtet werden; allein die Ausführbarkeit derselben dürfte, wenigstens unter unsern jetzigen Verhältnissen, im höchsten Grade zweifelhaft sein. Welche Behörde des Landes würde sich für berechtigt halten können,

*) Der Grundriß des Areals des neuen Kirchhofs.

Jemand den Gebrauch seiner unbefestigten Gräber auf dem alten Kirchhofe zu untersagen? — was doch nöthig sein würde, wenn der Eingang des §. 7. des Entwurfs zur Wahrheit werden soll. Als ein zweckmäßiges Beförderungsmittel erscheint hier ohne Zweifel der im Entw. vorgeschlagene Austausch der alten Gräber gegen andere auf dem neuen Kirchhofe, wenn erwartet werden darf, daß dieser Austausch sich realisiren läßt. Hieran ist aber zu zweifeln, weil manche Gemeindeglieder, welche zu den Kosten für den neuen Kirchhof beigetragen haben und noch beitragen müssen, keine Gräber auf dem alten Kirchhofe besitzen und daher nicht zugeben werden, daß die Besitzer solcher alten Gräber beim Erwerb der neuen Gräber bevorzugt werden. Ferner dürfte nicht ohne Grund befürchtet werden müssen, daß wenn überhaupt die Besitzer von Gräbern auf dem alten Kirchhofe beim Erwerb der Gräber besonders berücksichtigt werden sollen, diejenigen, welche amoch unbefestigte Gräber besitzen, einen niedrigeren Kaufpreis für die neuen Gräber beanspruchen werden, als diejenigen bezahlen sollen, deren Gräber auf dem alten Kirchhofe bereits befestigt sind. Lassen wir hiebei den Rechtspunkt in's Auge — und das wird beim Entstehen sich widerstreitender Ansprüche nicht unterbleiben können — so dürften jene Ansprüche, welche dem vorgeschlagenen Austausch der Gräber und dem Schluß des alten Kirchhofs hinderlich sind, nicht ohne erhebliche Begründung bleiben.

Die Commission hat es daher für angemessen erachtet, bei dem in Frage stehenden Entwurf ganz davon abzugehen, den Gebrauch des alten Kirchhofs, soweit solcher Gebrauch im Rechte seine Begründung hat, aufzuheben und den Schluß des alten Kirchhofs der Sitte und der Zukunft zu überlassen, und nur durch solche Mittel zu befördern, die das Recht der einzelnen Gemeindeglieder nicht verletzen. Da aber von diesem Standpunkte aus der vorliegende Entw. eine wesentliche Umgestaltung erleiden muß, so hat die Commission es für zweckmäßig erachtet, einen neuen Entwurf auszuarbeiten und dem Ausschusse hieneben zur Beurtheilung vorzulegen.

Barel, 1851. Juni 24.

Duken. Fuhrken. Joh. Bohlken. A. W. Mencke.

III.

Entwurf eines Regulativs für den neuen Kirchhof.

(Von dem Kirchenaussschusse dem Kirchenrathe vorgelegt und zur Annahme empfohlen).

§. 1. Vom Kirchenrathe wird ein bestimmter Termin festgesetzt werden, von welchem an der neue Kirchhof in Gebrauch genommen werden soll.

a. Von diesem Termine an werden von der Kirche auf dem alten Kirchhofe keine Gräber verkauft, keine zur Verwesung und keine zur Beerdigung von Armen-Leichen ausgegeben.

b. Mit oder bald nach der Bekanntmachung dieses Termins wird vom Kirchenrathe ein Termin zum öffentlich

meißbietenden Verkauf der Gräber auf dem neuen Kirchhofe angelegt.

c. Vor dem Verkaufstermine der Gräber ist vom Kircherrath der Termin bekannt zu machen, bis wohin das Todtengräber- und Leichen-Haus auf dem neuen Kirchhof fertig sein soll.

Die engere Gemeindeversammlung ist vom Kirchenrathe zu veranlassen, den Kirchenaussschuß oder eine Commission damit zu beauftragen, um den Bau und die Einrichtung dieses Hauses, so wie den deßfalligen Kostenanschlag und die Herstellung der Befriedigung des Kirchhofs mit dem Kirchenrathe zu berathen und zu beschließen.

d. Vor dem Verkaufstermine der Gräber ist von dem Kirchenrathe nach vorhergegangener Vernehmung der beiden Prediger und zweier von den Schullehrern aus ihrer Mitte erwählten Personen über ihre deßfalligen Wünsche zu ermitteln und festzusetzen, welche und wie viele Gräber auf dem neuen Kirchhofe zur unentbehrlichen Benutzung der Kirchen- und Schul-Diener reservirt bleiben sollen, und sind solche reservirte Gräber vor dem Verkaufstermine zur öffentlichen Kunde zu bringen.

Diese reservirten Gräber sind vor dem Gebrauchstermine des neuen Kirchhofs zu ihrem bestimmten Zwecke in Gebrauch zu nehmen.

§. 2. Der Kirchhof wird nach der hiebei unter A. anliegenden Zeichnung in 9 Felder getheilt; jedes dieser Felder wird literirt und die auf demselben befindlichen Gräber werden numerirt.

§. 3. Jedes Grab erhält eine Länge von 9 Fuß und eine Breite von 3 Fuß.

Diejenige Linie, in welcher die Kopfende der Gräber einer Reihe liegen, ist an ihren Endpunkten durch zwei Pfähle zu bezeichnen, namentlich auch bei denjenigen Gräbern, welche zur Verwesung und zur Aufnahme von Armenleichen ausgegeben werden.

§. 4. Es sollen zunächst die auf den Feldern 1., 2., 4. und 5. befindlichen Gräber, mit Ausnahme der oben §. 1. d. gedachten reservirten Gräber, öffentlich verkauft werden; die anderen 5 Felder verbleiben einseitigen der Kirche, und soll zunächst das Feld No. 9. zur Aufnahme der Armen-Leichen und das Feld No. 8. zur Verwesung (ein Zeitraum von 25 Jahren) ausgegeben werden. Ein Grab zur Verwesung kostet 1 $\frac{1}{2}$ Courant.

§. 5. Unter 1 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ Courant wird in dem anzusehenden Verkaufstermine kein Grab verkauft und können alsdann von einem Käufer nicht mehr als 12 Gräber angekauft werden.

§. 6. Bleiben Gräber auf den zum Verkauf kommenden 4 Feldern unverkauft, so ist der Kirchenrathe berechtigt, solche Gräber unter der Hand zu dem im öffentlichen Verkauf gelöseten Mittelpreis zu verkaufen.

(Schluß folgt.)