

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1855

29.9.1855 (No. 39)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-968477](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-968477)

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

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1855.

— Sonnabend, den 29. September. —

N^o 39.

Tagesgeschichte.

Orientalischer Kriegsschauplatz.

Nie zuvor sind bei einer Belagerung größere Hindernisse zu überwinden gewesen, als bei der Sebastopol's; nie sind auch mehr Tapferkeit, Ausdauer, Energie, Geschicklichkeit und Entschlossenheit von den Kämpfenden entfaltet worden, als jetzt auf traurischem Boden. Das Ereigniß steht einzig da in der Geschichte. Beim letzten Kampfe hatten die Russen 800 Geschütze aufgestellt in ihren Batterien, die Mörten 700, welche 1,600,000 Schüsse gethan haben. Die Ausdehnung der Laufgräben, welche die Mörten während der ganzen Dauer der Belagerung gruben, beträgt über 10 Meilen. Es sind 80,000 Schanzkörbe, 60,000 Faszinen (Reiserbündel zur Ausfüllung der Gräben) und 1 Million Erdfäcke verwandt worden. — Die Franzosen hatten nach Pelissier am 8. Sept. einen Verlust an Todten: 5 Generale, 140 Offiziere, 1489 Soldaten; an Verwundeten: 10 Generale, 244 Offiziere, 4259 Soldaten und vermisst werden 14,00 Mann. — Ungeheuer aber müssen die Verluste der Russen sein; man wird es nie erfahren. — Die Forts Alexander, Nicolaus, Paul und das Quarantainefort sind außer dem Malakoff und Medan, so wie deren Verteidigungswerke den Russen verloren gegangen, sie haben auf der Nordseite nun noch die Forts Catharina, Constantin und das Nordfort. In dem eroberten südlichen Theil kommt täglich mehr unzerstörtes Material zum Vorschein, außer dem schon Erwähnten wurden 400,000 F Pulver, 4000 Geschütze, worunter 50 von Bronze, 500 Schiffsanker, eine Menge Kartätschen u. s. w. aufgefunden. Die russ. Flotte, welche nunmehr ganz zerstört ist, war vor der Landung der Mörten 108 Segel mit 2200 Kanonen stark. Welch ein Verlust!

Das Bombardement, welches dem Sturme vorausging und bis zum 8. Sept. Mittags dauerte, wird von der „Times“ also geschildert: Beim Tagesanbruch des 5. Septbr. war der Himmel klar, der Wind sanft, nach der Richtung der belagerten Stadt. Alles lag im ruhigen Morgenlichte da bis 5 1/2 Uhr. Da plötzlich sprangen drei Feuersäulen aus den Klatterminen der Franzosen auf, um die feindliche Contrescarpe einzuwerfen und das Signal zur Eröffnung des Feuers zu geben, und augenblicklich brüllte längs der ganzen Linie der Donner aus allen Geschützen; Rauch und Feuermassen erfüllten die Luft, als ob die Erde mitten durchgespalten wäre und ihre vul-

kanischen Massen gegen die Stadt schleuderte; Alles war urplötzlich in Pulverdampf gehüllt, mitten durch zuckte, bligte und flammte das Feuer in ununterbrochenen Strömen. Der Eisenhagel verwüstete die vorderen russ. Linien in großartiger Weise, zerstäubte die Erdböschungen, vernichtete die Brüstungen, riß Schanzkörbe aus dem Boden, bohrte sich in die Wälle ein und brachte Tod und Verderben weit über diese hinweg bis in's Herz der furchtbaren Festung. Vielleicht niemals, seit die Kanonen erfunden worden, sind sie so massenhaft angewendet. Ein grauenhaftes Schauspiel! Die Russen waren zuerst wie gelähmt und konnten sich vor dem furchtbaren Feuer nicht bewegen; erst, als die Franzosen sich etwas ausruhten, konnten die russ. Artilleristen an die Arbeit gehen. Sie schossen vorsichtig. Die Engländer unterstützten die Franzosen nur, und erst allmählig mischten sich auch ihre Geschütze in's Spiel. Mittags waren nur noch wenige russ. Batterien im Stande, das Feuer nachdrücklich zu erwidern. Während der ganzen Zeit seit Erneuerung des Bombardements war in Sebastopol und auf der Brücke nach der Nordseite die lebhafteste Bewegung zu bemerken. Von 12 bis 5 Uhr Nachm. ließ das Feuer nach, dann begann es französischer Seits wieder mit furchtbarer Gewalt und hielt ununterbrochen bis halb acht, d. h. bis zum Einbruch der Dunkelheit an. Jetzt erst eröffneten die engl. Batterien im Einklang mit den franz. ihr Bombenfeuer aus allen Mörtern und schweren Geschützen auf der ganzen (beinahe eine deutsche Meile langen) Linie gegen die feindlichen Werke. Diese Scene zu beschreiben ist unmöglich. Da gab's auch nicht Einen Augenblick, in dem nicht feurige Kugeln die Luft durchsausten, glühende Flammenbogen beschrieb und explodirend die nächtliche Scene beleuchteten. Die engl. Artillerie schuß meisterhaft. Jede Bombe plakte auf der gewünschten Stelle und durch ununterbrochene Explosionen konnte man die feindlichen Erdwerke rings um Malakoff und Medan deutlich erkennen. Die Russen versuchten kaum eine Erwidern mit ihren Geschützen. — Um 5 Uhr hatte man zuerst aus einer auf der Nordseite in zweiter Linie aufgestellten Fregatte Rauch aufsteigen sehen, und so wie es dunkler wurde, sah man Flammen aus ihrem Rumpfe hervorbrechen. Offiziere und Gemeine eilten zur Fronte, und als die Nacht völlig hereingebrochen war, stand auch zum allgemeinen Jubel das ganze Fahrzeug in lichten Flammen. Die Bemühungen der Russen, das Feuer zu bewältigen, waren



umsonst; um 8 Uhr beleuchtete das brennende Schiff den Hafen und die Nordforts in prachtvollster Weise. Wie Feuerthürme ragten die brennenden Masten in die Luft; dann stürzten die Berdecke krachend zusammen, und um Mitternacht war das Schiff bis auf den Wasserpiegel abgebrannt. — So wurde das Bombardement auch des Nachts ununterbrochen fortgesetzt, um die Russen an der Ausbesserung ihrer Werke zu hindern; es dauerte mit außerordentlicher Hefigkeit, nur einige Stunden, wo die Geschütze sich abkühlen mußten, etwas schwächer, bis zum 8. Sept. Mittags 12 Uhr; da endlich begann der Sturm (worüber wir Ausführlicheres in nächster Nummer d. Bl. mittheilen). — General Bosquet erließ Morgens an seine Truppen einen Tagesbefehl, in dem er sagt, sie sollten dem Feind den Todesstoß versetzen, indem sie den Malakoff wegnähmen. „Der Malakoff und Sebastopol muß unser werden! Es lebe der Kaiser!“ schließt er Er hat Wort gehalten.

Nach einer in Wien eingetroffenen directen Meldung aus Konstantinopel haben die Russen durch einen Ausfall der Türken aus Kars neuerlich einen bedeutenden Verlust erlitten. Kars ist bloß cernirt, leidet aber keinen Mangel an Lebensmitteln.

Die Eisenbahn.

Es giebt in unserm Lande schwerlich ein unfruchtbareres Feld zu bepflanzen, als das der Eisenbahn. Dennoch dürfen wir nicht ablassen, dasselbe zu beackern, selbst auf die Gefahr hin, weniger uns selbst, als wohl das lesende Publikum zu ermüden, dessen Rücksicht wir bereits so oft in Anspruch genommen haben, uns aber nicht scheuen, in Betracht der Wichtigkeit der Sache für die allgemeinen Interessen des Landes noch ferner in Anspruch zu nehmen. —

Wir haben seit 1845 bei jeder Gelegenheit die Wichtigkeit einer Eisenbahn-Verbindung dargethan, ihr fortwährend im Interesse des Landes das Wort geredet und werden damit fortfahren, bis wir zu der Ueberzeugung gelangt sind, daß das unfruchtbare Feld jeder Cultur unzugänglich ist. —

Die Veranlassung zu den gegenwärtigen Zeilen giebt uns ein „der Zeit“ entnommener Artikel, welcher in der Weser-Zeitung vom 19. d. M. sich befindet, und den wir buchstäblich wieder zu geben uns um so mehr veranlaßt finden, als sein kolossaler Unsinn dennoch Deutungen zulassen könnte, durch welche man den Absichten unserer Regierung zu nahe treten würde. Man will nämlich den Artikel als eine Sondirung der öffentlichen Meinung betrachten, indem man glaubt, voraussetzen zu dürfen, daß unserer Regierung jede Richtung einer Eisenbahn so ziemlich gleichgültig sei, da die Hauptsache, eine Eisenbahn quand même zu erhalten, hiemit erreicht sein würde.

Die Laubeit, welche in dieser wichtigen Angelegenheit bisher geherrscht hat, redet dieser Ansicht allerdings das Wort, dennoch wollen wir ihr eben so wenig beipflichten, als sie uns gerechtfertigt zu sein scheint; denn

wenn wir der Parthei der Eisenbahn-Antagonisten auch Vieles zutrauen, einen solchen Mißgriff in der Berkennung der Landes-Interessen glauben wir bei ihr nicht voraussetzen zu dürfen.

Doch hier der Artikel der „Zeit“.

„Von Wichtigkeit für unsere neu erworbene Besizung am Adameerbusen ist jedenfalls eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Preußen und der Tade. Diese Verbindung wird durch eine Eisenbahn, welche von Münster nach Emden führt, bewerkstelligt werden. Diese ist bereits im Bau begriffen und wird preussischerseits von Münster bis Rheine und hannoversischerseits bis Emden heraufgeführt. Von Emden besteht schon eine Eisenbahn bis Aurich, und von Aurich bis zur Tade sind es nur noch wenige Meilen, wo eine Eisenbahn anzulegen ist. Eine der ersten Bauten wird dem Vernehmen nach die Eisenbahn von Aurich bis zur Tade sein. Man glaubt, daß sie gleichzeitig mit der Münster-Rheine-Emdener Eisenbahn vollendet sein wird, welche nach einem Vertrage bereits im Juli nächsten Jahres eröffnet werden soll.“

Eine Eisenbahn von Emden nach Aurich existirt noch eben so wenig, als irgend eine im Oldenburgischen Lande, und eine von Aurich nach Heppens wird vorläufig schwerlich gebaut werden dürfen, weil sie die Oldenburgischen Landes-Interessen nicht zu fördern im Stande ist; nur dann, wenn wir die Verbindungen mit Minden und Osnabrück besitzen und die Zweigbahn nach Brake gebaut sein wird, kann an eine Verbindung mit der Westbahn gedacht werden und diese wird jedenfalls zweckmäßiger und vielleicht auch billiger von Nastede oder Oldenburg aus nach Leer zu bewerkstelligen sein, als von Heppens nach Aurich. Wenn wir uns das demnächstige Oldenburgische Eisenbahnnetz denken und Heppens als Anfangspunkt annehmen, so ist wohl kaum ein vollkommeneres Netz darzustellen, als das Folgende:

Heppens — Barel,

Barel — Nastede,

Nastede — Brake,

„ — Oldenburg,

„ — Leer,

Oldenburg — Damme,

Damme — Minden,

„ — Osnabrück.

Für eine spätere Zeit verbleibt dann noch die Linie von Oldenburg nach Bremen und die von Heppens nach Ostfriesland, es sei Aurich oder Norden. Für ein solches vollkommenes, alle Interessen des Landes förderndes Bahnnetz besteht jedoch nur dann Aussicht, wenn die Concession zum Bau einer Privat-Gesellschaft verliehen wird; weder Preußen noch Oldenburg werden allen diesen Anforderungen genügen und dennoch sind sie nur zeitgemäß.

Freilich giebt es unter unserm gebildeten Publikum leider noch sogar Leute, welche Eisenbahnen für höchst überflüssig für unser Land halten; entweder liegen hier Privat-Interessen zum Grunde oder es sind Leute, die sich nicht auf den Höhepunkt der Gegenwart zu stellen vermögen; beides ist sehr zu bedauern.

Wir fragen diese Kurzsichtigen, was hat Ostfriesland vor uns voraus, daß seine Regierung ihm die Eisenbahn bauet? Nichts! gar nichts! Die Ems muß sich theilweise erst erwerben, was wir an der Weser schon besitzen oder doch mit benutzen können, nämlich Dampfschiffahrt mit Amerika, mit England und mit Schweden. In den Schiffahrtsverbindungen mit Europa, mit Amerika, mit Indien u. s. w. u. s. w. stehen wir ihr nicht nach; — wir haben selbst Schiffe größeren Charters aufzuweisen als sie.

Uns fehlt nur die Eisenbahn von Weser und Jade nach Minden und Osnabrück, um die günstige Lage unsers Landes für den überseeischen Güterverkehr in's Innere Deutschlands geltend machen zu können; ein Verkehr, von dem wir im Allgemeinen keinen Begriff haben, weil unsere bisherigen Verhältnisse ihn uns nicht anschaulich machen konnten. Wir haben schon im Juli 1851 auf die Wichtigkeit Geestemünde's hingewiesen. Man hat uns damals damit gewissermaßen verspottet. Daß wir sie zu Recht beurtheilt haben, geht jetzt aus dem beabsichtigten Eisenbahn-Bau von Geestemünde über Stade nach Hamburg und über Beverstedt nach Bremen deutlich genug hervor.

Hannover schafft sich durch seine Eisenbahnbauten an Ems, Weser und Elbe (Emden, Geestemünde und Harburg) die Kanäle für die Heranziehung des überseeischen Güterzuges, und Oldenburg, was nicht minder günstig an Weser und Jade situiert ist, sieht allem diesem mit einem solchen Gleichmuth zu, als ob es das Eldorado Europa's wäre. Gefegnet ist freilich das Ländchen; aber Indolenz bei den bedeutenden Fortschritten seiner Nachbarn ringsherum darf es wahrlich nicht lange mehr zeigen, wenn es nicht Gefahr laufen will, demal einfiel und ehe es sich versieht, unangenehm, d. h. durch wesentlich materielle Nachtheile aus seinem Gleichmuth ausgerüttelt zu werden.

Artikel 24. des Kriegshafenvertrages handelt über die Eisenbahn Preußens von seinem Marine-Etablissement über Barel und Oldenburg in südlicher Richtung zum Anschluß an die Cöln-Mindener Bahn. Von einer Bahn von Heppens nach Aurich kann daher, wenn sie uns etwa als Equivalent gegen die im Vertrage festgestellte Richtung geboten werden sollte, um so weniger die Rede sein, als sie unsere Interessen nicht fördern kann.

Es heißt übrigens noch in besagtem Artikel:

„So lange Preußen die im Vorsehenden gedachte Eisenbahn nicht begonnen, oder sich verpflichtet hat, dieselbe in einer bestimmten, Oldenburg convenienten Frist zu bauen, bleibt es Oldenburg unbenommen, diesen Bau oder einen andern in ähnlicher Richtung selbst vorzunehmen, oder dazu an Privaten die Concession zu erteilen. Vor einem desfalligen Beschlusse wird Oldenburg jedoch Preußen seine Absicht mittheilen, und eine angemessene, mindestens dreimonatliche Frist zur Erklärung darüber bewilligen, wenn preussischerseits der Bau in Angriff genommen, und in welcher Zeit derselbe zu Ende geführt werden solle. Erklärt sich Oldenburg mit den demnächstigen Vorschlägen Preußens einver-

standen, so darf dasselbe für die Zukunft keine Konkurrenzbahn der hier in Rede stehenden Eisenbahn, — wozu jedoch Zweigbahnen nach Bremen, Ostfriesland, Brake und anderen Orten des Herzogthums Oldenburg nicht zu rechnen sind — zulassen, wogegen die im gegenwärtigen Artikel erteilte Concession erlischt, sobald Preußen es dazu kommen läßt, daß diese Südbahn von Oldenburg oder Dritten gebaut wird.“

Die Fassung dieses Artikels ist zu determinirt, als daß man nicht sollte voraussetzen dürfen, Preußen sei wegen der halben Meile hannoverschen Grundgebiets zwischen Damme und Dielingen mit Hannover einig; und wäre dies auch nicht der Fall, es besitzt gewiß die Mittel, sich darüber zu verständigen. Warum macht Oldenburg von der Anwendung dieses Punktes in Artikel 24, um die Concession zum Bau an Privaten zu erteilen, nicht Gebrauch? Dies ist eine Frage, welche man Tausend und abermals Tausend Mal hört. Die Gewerbe und Handels-Vereine, die Schiffahrts-Commission und alle diejenigen, welche die Interessen des Handels, der Industrie, der Schiffahrt, der Landwirthschaft u. s. w. vertreten, würden sich für die allgemeinen Landes-Interessen sehr verdienstlich erweisen, wenn sie bei unserer Staats-Regierung die geeigneten Schritte thäten, daß Artikel 24. des Kriegshafenvertrages baldigst zur Wahrheit würde.

Wir laufen Gefahr, bei der bestehenden Gleichgültigkeit in der Eisenbahnfrage unser Ländchen zu einer traurigen Verühmtheit gelangen zu sehen, nämlich: daß es in dem nächsten Decennium in Europa dasjenige Ländchen werden dürfte, was keine Eisenbahn besitzt. Sogar die Türkei droht uns mit dem Bau einer Eisenbahn den Rang abzulaufen! — Hat doch die Pforte für die Hebung der materiellen Verhältnisse den Bau einer Eisenbahn von Konstantinopel nach Belgrad beschlossen.

Wir bedauern, in unserer Presse kein allgemeines Organ zu besitzen, welches auf die eminente Gefahr, so unsere Verkehrsverhältnisse durch die Ostfriesisch-Osnabrücker und demnächstiger Geestemünde-Bremer Bahn ausgesetzt sind, aufmerksam macht, und wir ersuchen daher die resp. Redactionen aller unserer verschiedenen Local-Blätter, von welcher Färbung sie auch sein mögen, unser Bestreben, die Landes-Interessen, zu fördern, durch Uebnahme und Beleuchtung unserer Aufsätze möglichst zu unterstützen, damit die warnende Stimme nicht in der Wüste verhalle.

Wir haben seit einer Reihe von Jahren fortwährend dem Eisenbahn-Fortschritt anderer Länder, welchem kein Land sich auf die Dauer ohne Gefahr für seine materiellen Interessen entziehen kann, unsere Aufmerksamkeit gewidmet und die Wichtigkeit einer Eisenbahn für unser Land verschiedentlich in der Presse in 1845, 46, 47, (1848 nahm unsere Feder für die Wichtigkeit des Kriegshafens an der Jade in Anspruch) in 1849, 50, 51, 52, 53 und 54 (in unserer Broschüre „die Eisenbahnfrage Oldenburg's“) dargethan, und können nur den geringen Erfolg unseres bisherigen Bestrebens, dem allgemeinen



Interesse zu nützen, bedauern. Es kommt jedenfalls die Zeit der Reue über die unbegreifliche Laune in der Eisenbahnfrage; der Himmel gebe, daß sie für die Interessen des Landes nicht zu spät kommen möge.

Von der Jahde im September 1855.

Herr Redacteur!

Der Handels- und Gewerbe-Verein

hat in seiner letzten Versammlung die Eingabe eines ausführlich begründeten Gesuchs beschlossen:

Revision des Lastgeld-Tarifs für Waaren und Schiffe betreffend, um den Ertrag dieser Einnahme für die Folge auf die Hälfte von dem, was dieselbe durchschnittlich per Jahr während der letzten drei Jahre aufgebracht hat, herabzubringen, weil ein solcher Ertrag mehr als genügen wird, die s. B. von der Ortsgemeinde hinsichtlich der Schleuse u. übernommenen Verpflichtungen zu decken.

Mehreres Andere von allgemeinem Interesse ist in jener Versammlung noch verhandelt; da ich aber nicht bezweifle, daß der Verein in der Folge selbst über das, was in seinen Versammlungen von Interesse vorgeht, jedesmal kurz öffentlich Bericht erstatten wird, so will ich dem nicht vorgreifen.

Auf einiges Andere aber möchte ich die Aufmerksamkeit der Leser Ihres Bl. lenken, zur Erwägung und Besprechung.

Welche Gründe mag die hohe Staats-Regierung gehabt haben, so außerordentlich hohe Grund-Miethen für das Land zu fordern, welches sie in der Nähe des Hafens zu Bau- und Garten-Plätzen abgeben will. Es soll dieselbe nämlich dafür 43 gr. Cour. per Ruthe jährlicher Grundsteuer verlangen, unter der Bedingung, daß diese Rente immer zum 30fachen Betrage — die gewöhnliche Ablösungs-Quote ist der 25fache Betrag — abgelöst werden kann.

Diese Grundsteuer kommt einem Verkaufspreise gleich von ca. 537½ fl per Scheffel Saat oder ca. 2840 fl per Tück, und einem Miethspreise von ca. 18 fl per Scheffel Saat und 95 fl per Tück.

Seither hat man solches Land ca. 2000 fl 400 per Tück werth geschätzt und zu ca. 12 fl per Tück verpachtet.

Hat die hohe Staats-Regierung wirklich einen so hohen Preis, wie vorhin erwähnt, verlangt, so kann ich nicht wohl anders, als annehmen, daß der Grund davon irgend ein Mißverständnis ist. Dieselbe ist sicher aufrichtig und eifrig bemüht, der ferneren Entwicklung von Handel und Gewerbe hier förderlich zu sein, die Forderung dieser hohen Rente aber vermag ich nicht mit den wohlmeinenden Absichten der hohen Staats-Regierung in Einklang zu bringen; — daß aber andererseits die h. St.-Reg. unserem Hafen eine Wichtigkeit beilegt, um Preise, wie die verlangten, für Land in der Nähe desselben zu rechtfertigen, scheint mir an und für sich so wohl als auch aus einigen bestimmten Anzeichen, nicht wahrscheinlich. So ist, um von den letzteren zu sprechen, z. B. bis heute der Kaje-Platz am Hafen noch nicht gepflastert, soll überhaupt, dem Vernehmen nach, nur theilweise gepflastert werden, ein guter Fußweg von der Stadt nach dem Hafen, obgleich das Hauptzollamt seit Mai d. J. dahin verlegt worden, noch nicht hergestellt oder nur in Angriff genommen u. c.

Mir scheint der verlangte Preis so hoch über dem seitherigen und augenblicklichen Werthe zu sein, daß ein etwaiger Abschluß dazu, auf Grund des Gesetzes wegen Verletzung unter und über die Hälfte, später als ungültig könnte bestritten werden.

Weiter höher ich, daß es Absicht sei, große im hiesigen Amte bis jetzt unausgewiesene Mörte zu verkaufen; sollte das nicht abgewandt werden können? Im Amte Bokhorn sind noch in den letzten Jahren den Erbauern neuer Ziegeleien und Andern bedeutende Moorstrecken zugewiesen worden, weshalb denn nicht auch im Amte Varel, und weshalb sollten nicht gleich den Ziegeleibesitzern, auch unsere Fabrikanten, die so großen Feuerungs-Bedarf haben, um Einweisung von Moor nachsuchen können, wenn ihnen übrigens daran gelegen ist es zu erhalten; endlich aber wäre es wünschenswerth und wichtig, die Stadt suchte um Zuweisung eines großen Moor's nach, ließe da alljährlich Dorf graben, legte denselben in Magazine und erließe daraus während des Winters oder auch schon im Sommer und Herbst vom Plage den Bürgern, und besonders den weniger Bemittelten, ihren Bedarf zum Kosten-Preise. — Man sagt mir, ange-regt von einem derselben, der dieserhalb kürzlich die Eggerstorff'sche Speise-Anstalt bei Hannover besuchte, gehen unsere Herren Fabrikbesitzer mit dem Plane um, auch hier eine Speise-Anstalt, ähnlich der Eggerstorff'schen, zu schaffen, hoffen wir, daß es dazu komme und auch alle unfre Mitbürger die dazu in der Lage sind, das ihrige thun, solchen Plan zu fördern, sobald dazu die Aufforderung an sie ergeht.

Eine solche Speise-Anstalt, die, viel billiger als der Einzelne es sich verschaffen kann, gutes kräftiges Essen liefert, eine Behn-Anstalt, welche Dorf zum Kostenpreise giebt, sie werden ein großer unmittelbarer Segen für Viele, ein mittelbarer für das ganze Gemein-Weesen werden.

Zum Schluß für heute: in Oldenburg ist, so berichtet kürzlich die Oldbg. Zeitung, der erste Pfahl gesetzt, zur Anlage einer electro-magnetischen Telegraphen-Verbindung mit — der weiten Welt, so ist es auch in Brake geschehen, könnten wir ein Gleiches von Varel berichten.

Die Prügelstrafe

in den Schulen ist ein großes Uebel, welches vielleicht nicht ganz zu beseitigen ist; ungerechte und grausame Strafen aber sollten in keiner Schule vorkommen. Was man von einem Vorfalle im Waisenhaus erzählt, ist hof-fentlich nicht wahr, gewiß übertrieben. Von der Behörde ist eine strenge Untersuchung und die Veröffentlichung des wahren Sachverhalts zu erwarten, nicht minder darf man von derselben solchen Vorkehrungen entgegensehen, die zur Verhütung ähnlicher Vorfälle dienen. (Eingef.)

Notizen.

In Hannover ist das Kornaufkaufen ein gros (Verordnung vom Jahre 1771) untersagt und sind in Folge dessen mehrere Händler vom Markt weggebracht worden. Sie führen jetzt Beschwerden.