

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Mitteilungen aus Oldenburg

Oldenburg, 9.1843 - 14.1848 [?]

No. 27, 6. Juli 1844

urn:nbn:de:gbv:45:1-4432

W i t t h e i l u n g e n

aus

Oldenburg.

Ein

vaterländisches Unterhaltungsblatt über alle Gegenstände aus dem gesellschaftlichen Leben, den Künsten und der Literatur.

Dreihunterter Jahrgang.

N^o 27.

Sonnabend, den 6. Juli.

1844.

Eisenbahn.

In Ostfriesland, heißt es, wird ernstlich an eine Eisenbahn gedacht. Und zwar von Leer nach Münster. Das ist über Meppen und Lingen eine gerade Linie von 21 Meilen; wahrscheinlich ohne bedeutende Terrain-Hindernisse. Durch Münster würde an die Mindensche Bahn angeschlossen, welche auf der einen Seite an den Rhein, auf der andern nach Hannover gehen soll. Ob die Ostfriesen diesen Plan durchsetzen werden, ob er die Concession der Regierung erhalte, und seine Ausführung sich bezahlt machen könne? Die Beantwortung dieser Fragen ist noch zu erwarten. — Die Hauptsache: das Geld, soll gesichert sein. (Man sagt 4 Millionen Thaler. Wo kommen die her? — Zu solchem Unternehmen—?) Angenommen, dies wäre der Fall, und diese Ostfriesisch-Münsterische Bahn käme auf der einen Seite von Oldenburg zu Stande, wie auf der andern die Bremisch-Hannoversche Bahn schon eine beschlossene Sache ist — wäre es da nicht der Mühe werth, wenigstens durch ein Rechen-Exempel, die Frage zu untersuchen, ob eine Bahn von Leer über Oldenburg nach Bremen so durchaus unmöglich sei? — Machen wir einmal den Versuch eines solchen Rechen-Exempels. Ich bevorzuge dabei ausdrücklich, daß dieser Versuch nichts weiter sein kann, als vorläufige Besprechung einer Idee und der zu ihrer Ausführung notwendigen Mittel. Gehe ich aber zum Rechen-Exempel selbst schreite, will ich diesem Lustbau wenigstens den Unterbau einiger historischen und thatsächlichen Nach-

weisungen zu verleihen streben. Aus dem Buche des Kurfürstl. Hessischen Bauconducteurs Neuffe: »Die deutschen Eisenbahnen in Beziehung auf Geschichte, Technik und Betrieb. Cassel 1844.« führe ich nachstehende Data an, unter der Bemerkung, daß der Verfasser als von ihm benutzte Quellen die Directorialberichte über die bedeutendsten deutschen Eisenbahnen und sonst darüber erschienenen Werke nennt, und sich auf eigene Anschauung der rheinischen, ostpreussischen, sächsischen, braunschweigischen Eisenbahnen beruft, worüber er in Hinsicht auf die durch Hessen zu führende Bahn die ausführlichsten Notizen an Ort und Stelle gesammelt hat.

Nürnberg-Fürth — 20,730 bair. Fuß lang, kostet mit Inventar	121,983 \$
Berlin-Potsdam — 7000 Ruthen oder 3,55 geogr. Meilen. Baucapital . .	1,400,000 =
Braunschweig-Harzburg — 6 Meilen; kostet	937,474 =
Hamburg-Bergedorf — 2,1 d. Meile; kostet 5 Mill. Mark Banco oder Bau der Bahn . 1,188,851 M. B. Eigenthums-Erwerb 549,389 = = Gebäude in Bergedorf	71,971 = =
	1,810,211 M. B.
Tannus-Bahn — 5,56 geogr. M., kostet incl. Inventar 3,300,000 fl. =	1,885,714 =
Heidelberg-Manheim — 63,272 F.	

oder 4,27 badische Stunden = 2,56
geogr. M.
Bahn 801,030 fl.
Station Manheim . 219,517 =
Station Heidelberg 169,948 =
1,190,495 fl. = 693,000 ₰
Heidelberg-Karlsruhe — 7,7 M.,
kostet 1,592,715 =
Düsseldorf-Elberfeld — 7031 rh.
Ruthen = 3,57 deutsche M., kostet 2,546,000 =
Nach Weil's Angabe nur
1,821,600 ₰
Der Viaduct bei Somborn über die
Wupper kostet . . . 90,000 ₰
Die Seil-Ebene bei Erkrath:
Die beiden stehenden Maschi-
nen 18,000 ₰
Die Seil-Ver-
tungs-Rollen . 4,900 =
Das Seil . . . 4,600 =
Die Gebäude . . 6,200 =
33,700 ₰

Rheinische Bahn (Köln-Lüttich) —
130,204 Metres = 17,28 pr. =
17,57 d. Meilen; kostet 17,500,000 =
Köln-Bonn — 4,7 M. Anlage-Capital 876,000 =
(wird wohl höher kommen.)

Erbauungskosten nach Meilen in runden Zahlen.

	Länge nach Meilen.	pro Meile.
Nürnberg-Fürth	0,82	149,000 ₰
Berlin-Potsdam	3,55	394,000 =
Braunschweig-Harzberg 6,16	6,16	152,000 =
Hamburg-Bergedorf	2,1	357,000 =
Taunusbahn	5,86	322,000 =
Manheim-Karlsruhe	7,65 (?)	342,000 =
Düsseldorf-Elberfeld	3,75	713,000 =
Rheinische Bahn	11,50 (?)	877,000 =

Die großen Unterschiede in diesen Zahlen begreifen sich sogleich, wenn man nur die Verschiedenheiten des Terrains, die Kosten der Viaducte und Tunnels bedenkt. Die Düsseldorf-Elberfelder Bahn ist außer den oben bemerkten Vertheuerungs-Ursachen auch dadurch sehr kostbar geworden, daß eine bedeutende Strecke aus den Felsenwänden herausgehauen werden mußte. Die rheinische Bahn hat 23 Tunnels, 27 Viaducte und 200 Brücken. Die Taunusbahn hat keine bedeutenden Terrainhindernisse. Aber was hat nicht allein der Ankauf des Bodens in den Hochheimer Weinbergen gekostet?

Ich nehme aus Neuffe's Buch eine Uebersicht von Ankauf-Preisen der Grundfläche. Diese sollen betragen haben für den preussischen Morgen Landes:

Nürnberg-Fürth	246 ₰	durchschnittlich.
Magdeburg-Leipzig	250 =	durchschn.
	491 =	höchster Preis.
Berlin-Anhalt	265 =	durchschn.
	9000 =	vor Berlin (soll wohl 900 heißen).
Rheinische Bahn	316 =	durchschn.
Düsseldorf-Elberfeld	299 =	durchschn.
	1620 =	höchster Preis.
Badische Bahn	416 =	durchschn.
	832 =	höchster Preis.
Braunschweigische Bahn	325 =	durchschn.
	600 =	höchster Preis.
Hamburg-Bergedorf	510 =	durchschn.
Kosten des gesammten Grundankaufs einschließlich der Nutzungs-Entschädigung waren		
bei der Nürnberg-Fürther Bahn	24,270 ₰	p. Meile.
" " " " München-Augsb.	30,650 =	" " "
" " " " Leipzig-Dresdener	12,900 =	" " "
" " " " Leipzig-Magdeb.	17,440 =	" " "
" " " " Berlin-Frankfurt	28,840 =	" " "
" " " " Hamburg-Bergedorf.	130,800 =	" (?)
" " " " Ferd. Nordbahn	19,170 =	" " "
" " " " Sloggnitzer Bahn	37,490 =	" " "

So weit mein historischer Unterbau. Nun zum Versuch meines Rechnungs-Exempels. Ich habe zu oben angeführten Beispielen vorzugsweise einige der kürzeren deutschen Eisenbahnen, und namentlich diejenigen gewählt, deren Terrain u. die nächsten Vergleichen mit unserm hiesigen Terrain darbietet. Am allerbesten zu solcher Vergleichung eignet sich die Nürnberg-Fürther Bahn, welche wie unsre Gegend ebenen leichten Sandboden und keine Terrainhindernisse hat. Vergleichen würden auch bei einer Oldenburgischen Eisenbahn wohl von keiner großen Bedeutung sein. (Zwar sind zwischen Berlin und Potsdam, wo doch auch das Terrain sehr günstig erscheint, an mehreren Stellen nach Neuffe's Angabe die Einschnitte 28 bis 33 Fuß tief) — Eine Hauptschwierigkeit wäre freilich, wenn in Bremen der Bahnhof nicht in die Neustadt käme, also eine Brücke über die Weser nöthig würde. Nun, das wird nicht anzunehmen sein. Eine andre unvermeidliche Schwierigkeit von Bedeutung wäre der Damm durch die Niederung zwischen der Sternburg und dem Eversten. Denn da hinaus müßte die Bahn doch gehen. — Nehmen wir einmal die Kosten der Nürnberg-Fürther Bahn mit ihrem Preise von 149,000 ₰ p. Meile als unsre Basis; und erhöhen diesen Preis, um nicht zu gering anzuschlagen, auf 150,000 ₰.

Unter der Voraussetzung, daß die Bahn von Leer nach Münster zu Stande käme, müßten wir Bremen und Leer als die Endpunkte setzen. Von Bremen nach Oldenburg rechnen wir jetzt 6 Meilen; die Eisenbahn

hätte nur 5 — sie brauchte nicht über Sandersfeld zu gehen. — Von Oldenburg nach Leer sind jetzt 8 1/2 Meilen; in gerader Richtung über Alpen und Detern wohl nicht so viel — fragt sich aber, kann man bei Howiet ohne zu große Kosten durchkommen? — Diese Fragen vorläufig bei Seite gelassen, wollen wir obige 14 1/2 Meilen als die Länge unserer Eisenbahn annehmen. — 14 1/2 × 150,000 = 2,175,000 ₰ Wie soll diese Summe aufgebracht werden? — Durch Actien. Wer wird zu den Actien unterzeichnen? — Leute, welche dadurch zu gewinnen denken. — Ist hier etwas zu gewinnen? — Da stehen wir am Graben! — Ghe wir vom Gewinne reden, wollen wir erst einmal sehen, wie obige 2,175,000 ₰ etwa verzinst werden können. Das wenigstens mühte doch gesichert sein, wenn sich Capitalien finden sollten. 2,175,000 ₰, à 4 proCent, erfordern 87,000 ₰ Zinsen. Bevor mit deren Zahlung angefangen werden kann, muß die Bahn fertig sein. Denn ohne sie keine Einnahme. — Woher also wäre bis dahin das Zinsengeld zu nehmen? Nun finde ich in Reusse's Buch über die Fristen zwischen Anfang und Eröffnung der Eisenbahnen folgende Angaben:

Mürnberg-Fürth angefang. Juli 1834, eröffnet Dec. 1835, (20,730 F. lang)		
München-Augsburg	Maï 1838,	Oct. 1840,
(8,19 d. Meilen)		
Leipzig-Dresden	März 1836,	April 1839,
(15,5 d. M.)		
Leipzig-Magdeburg	April 1838,	Aug. 1840,
(15,71 pr. M.)		
Leipzig-Altenburg	Juli 1841,	Sept. 1842,
(5,25 M.)		
Berlin-Röthchen	1838,	Sept. 1841,
(19,75 M.)		
Berlin-Stettin	Aug. 1840,	Aug. 1843,
(18 pr. M.)		
Tannus-Bahn	1838,	April 1840,
(5,56 M.)		

Unsre Bahn von 14 1/2 Meilen würde hiernach schwerlich unter drei Jahren vollendet werden *). Das Geld aber muß, wenn auch nicht auf einmal, doch successiv in dieser Zeit da sein. Erd- und Bau-Arbeiten, Ankauf von Schienen, Lokomotiven, Personen- und Frachtwagen müssen mit barem Gelde geschehen. Wollen die Actionaire so lange keine Zinsen haben? — Wollen gewiß, können sie aber nicht bekommen. Denn es fragt sich noch, ob in der Rechnung von 149,000 ₰ p. Meile für die Nürnberg-Fürther Eisenbahn auch die Administrativkosten während des Baues mit eingerechnet sind. Wir wollen es hoffen; denn müßten wir auch diese noch hinzuschlagen, so dürfte uns doch bei dem unaufhörlichen Anschwellen und

*) In drei Jahren? — O gutmüthiger Schwärmer! — So viel brauchen wir ja zu einer Chaussee von Barel nach Leer! —

Wachsen der Summen etwas schwül werden. — Das Inventarium ist in der Summe, welche diese Bahn gekostet hat (121,983 ₰) mit befaßt. Es heißt dort: die Gesamtkosten waren:

	veranschlagt	verausgabt
1. Gebäude (Grund u. Boden)	21,396 fl.	34,827 fl.
2. Bahnkosten incl. Gebäude	96,661 „	100,758 „
3. 1 Dampfwagen, 6 Personenwagen, incl. 5000 fl. Remuneration für den Ingenieur	21,943 „	39,855 „
	140,000 fl.	175,470 fl.

»Hierzu wurden noch für 1 Dampfwagen, 3 neue Personenwagen und elegante Instandsetzung der Lokalitäten 38,000 fl. verausgabt, so daß die Totalsumme aller Ausgaben 213,470 fl. beträgt.«

(NB. 213,470 fl. = 106,735 ₰. — Weiter oben sind aber die hier angegebenen 121,983 ₰ genannt.)

»Betrieb: Es sind bis jetzt 2 Lokomotiven und 11 bis 12 Pferde in Thätigkeit — 8 Personenwagen, wovon das Stück durchschnittlich 1400 fl. kostete.«

Das mag auf der kleinen Nürnberg-Fürther Bahn genügen, wo jede Fahrt nur 8 bis 10 Minuten dauert. Damit aber reichen wir nicht aus. — Bei der Braunschweig-Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (15—16 Meilen lang) heißt es: »Braunschweig hat 10 Lokomotiven und 129 Wagen, worunter 54 Personenwagen. Das Betriebsmaterial der Halberstädter-Magdeburger Gesellschaft besteht in 6 Lokomotiven, 31 Personenwagen, 20 Güterwagen, 3 Schneepflügen und 34 mit der Braunschweiger Bahn gemeinschaftlichen Güterwagen. Dieß Inventar kostet zusammen circa 200,000 ₰.« —

Wollen wir uns nun für den Anfang auf das Nothwendigste beschränken und so bescheiden als möglich einrichten, so bedürfen wir doch gewiß 4 Lokomotiven, 1 Personenwagen erster Classe, 6 Personenwagen zweiter und 6 Personenwagen dritter Classe — und wenigstens 4 Güterwagen (welche auch zum Vieh-Transport geeignet sein müßten).

4 Lokomotiven, à 13,000 ₰ — (so viel kosten sie in Berlin — mit Tender)	52,000 ₰
1 Personenwagen erster Cl. zu 18 Sitzen	1,800 „
6 „ „ zweiter Cl. zu 30 Sitzen, à 1600 ₰	9,600 „
6 „ „ dritter Cl. zu 36 Sitzen, à 1200 ₰	7,200 „
4 Güterwagen, à 400 ₰	1,600 „
	72,200 ₰

Richtung der Bahn, Anlage-Capital und Transport-Mittel hiernach festgestellt, geht es jetzt zur Berechnung der jährlichen Ausgaben und zur Erforschung der Einnahmen, wodurch sie zu decken wären. — Also:



1. Zinsen à 4% von 2,175,000 ₰ .
Die Betriebskosten berechnet Herr Reusse nach den bei allen deutschen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen auf durchschnittlich 50 % der Brutto-Einnahme. Hiervon einen Ueberschlag zu machen, mögte wohl unmöglich sein. Dieser Punkt bleibe hier vorläufig ausgesetzt. Wir kommen unten darauf zurück.

2. Der Personal-Stat auf der Nürnberg-Fürther Bahn im J. 1837 war

Directorialcommissar	800 fl.
Dampfwagenführer	1,500 =
Dessen Gehülfe	250 =
Einnehmer in Nürnberg	500 =
Einnehmer in Fürth	500 =
Controleur in N.	300 =
Controleur in F.	300 =
Kutscher in N.	300 =
Gehülfe	180 =
Kutscher in F.	200 =
Gehülfe	180 =
3 Bahnwärter, à 200 fl.	600 =
Wächter und Hofwärter in N.	360 =
2 Hofwärter das. zusammen	360 =
2 Hofwärter in F.	400 =
Besondere Remunerationen	400 =
Taglohn	420 =
	<hr/>
	7,400 fl.

Nehmen wir diese Kosten bei uns an zu was vielleicht hier genügen kann, indem die obige breite Annahme von 150,000 ₰ p. Meile wohl einigen Ueberschuß lassen wird, um hier nachkommende Lücken zu stopfen.

3. Feuerung. — Als Brennmaterial zum Heizen der Locomotiven bediente man sich bei fast allen deutschen Eisenbahnen beim Beginn des Betriebs der Coaks. Später ward auf einigen Bahnen Holzbrand eingeführt. Auf der Braunschweig-Harzburger Bahn wurden im Octbr. v. J. Versuche gemacht, die Locomotiven mit Torf zu heizen, und es war der Ingenieur Klein aus Wien wegen Anwendung seines Funken-Apparats nach Braunschweig berufen worden. Diese Versuche fielen so gut aus, daß man sich durch Torfheizung eine Ersparniß von 30—40 % verspricht, wobei zugleich eine größere Schonung der Maschinen Statt finden wird, indem der hier zu gebrauchende Torf eben so frei von Schwefel ist als das Holz. Da gewöhnlich die Heizkosten circa 25 % der Betriebskosten ausmachen, so er-

87,000 ₰

4,000 ₰

Latus 91,000 ₰

Transport 91,000 ₰

wartet man, nach Verbesserung der Locomotiven, den Aufwand an Brennmaterial um 10 % vermindern zu können. Zum Vorheizen soll jedoch Holz genommen werden, womit in circa 45 Minuten durchschn. der erforderliche Dampf erzeugt werden kann; auch hat die Erfahrung dargethan, daß 40 Kubikfuß Holz beim Vorheizen dasselbe thun als 400 lb Coaks.

Die bisher gehegte Vermuthung, daß atmosphärische Eisenbahnen wohlfeiler als Dampf-Eisenbahnen sein würden, scheint sich nach dem, was Robert Stephenson darüber erklärt hat, wenigstens nicht unbedingt zu bestätigen. In der Beilage zur N^o 176 der Allg. Zeitung vom 24. Juni steht Folgendes: Robert Stephenson, einer der talent- und verdienstvollsten englischen Ingenieure, von den Directoren der Chester-Holyhead-Eisenbahn zu einer Begutachtung veranlaßt, erstattete auf den Grund zahlreicher, mit eben so großer Umsicht als Gründlichkeit auf der Kingstown-Dalkey-Bahn angestellten Versuche einen Bericht, welcher kürzlich im Druck erschienen ist. Der Schluß recapitulirt den Inhalt in folgenden Sätzen: 1. Das atmosphärische ist kein wohlfeiles System der Kraftfortpflanzung und steht in dieser Beziehung sowohl den Locomotiven als den stehenden Dampfmaschinen mit Seilen nach. 2. Es ist nicht darauf berechnet, größere Geschwindigkeiten nachhaltig zu gewähren, als der Locomotivenbetrieb. 3. Es wird in den meisten Fällen keine Ersparniß in den Anlagekosten einer Eisenbahn gewähren, sondern dieselben beträchtlich erhöhen. 4. Das atmosphärische Princip könnte etwa angewendet werden auf einigen kurzen Eisenbahnen, wo starker Verkehr, zahlreiche und kleine Züge und Steigungsverhältnisse anzutreffen sind, welche den Betrieb mit Locomotiven unmöglich machen. 5. Auf Eisenbahnen von 4 bis 5 englischen M. Länge, welche einen frequenten und raschen Verkehr in der Nachbarschaft großer Städte zwischen zwei Endstationen anschießlich und direct vermitteln. 6. Auf kurzen Linien, wie die Blackwell-Eisenbahn, deren Verkehr hauptsächlich durch Zwischenstationen bedingt wird, ist das atmosphärische Princip nicht anwendbar, und steht jeder Einrichtung, mittelst welcher für die Zwecke des Zwischenverkehrs

Latus 91,000 ₰

Hierzu eine Beilage.

B e i l a g e

zu № 27 der Mittheilungen vom Sonnabend den 6. Juli 1844.

Transport 91,000 ₰
 einzelne Wagen von einem Seile losgemacht werden, weit nach. 7. Auf langen Eisenbahnlinien können die Bedingungen eines starken Verkehrs durch ein so unschmiegsames System, wie das atmosphärische, dessen Wirksamkeit so gänzlich von dem vollkommenen Zustande aller einzelnen Theile seines Mechanismus abhängt, nicht erfüllt werden.

Wleiben wir also vorläufig bei der allgemein üblichen Coaks-Heizung stehen. Diese berechnet Hr. Reuffe p. Meile

Magdeburg-Leipzig 1 ₰ 27 Sgr.
 Berlin-Stettin . . . = 20 =
 Taunusbahn . . . 1 = 9 =

Bei uns müssen die Coaks ja wohlfeiler sein als auf jenen Bahnen. Rechnen wir also p. Meile 1 ₰ —

Täglich ein Zug v. Bremen n. Leer 14 1/2 M.
 „ „ „ v. Leer n. Bremen 14 1/2 =
 29 M.

Gerechnet zu 30 M., macht 30 ₰ × 365 Tage = 10,950 =
 4. Unterhaltung der Bahn zc. 5,500 =
 5. Noch hinzu, um wegen der Betriebskosten, in welche № 4 auch hinein gehört, nicht zu wenig zu thun 3,000 =

110,450 ₰

oder runde Summe 110,500 ₰

Um diese 110,500 ₰ jährlich bezahlen zu können, bedarf es einer Einnahme, die ich nur nach Personen-Transport berechnen kann, da ich nicht weiß, welche Güter und Waaren auf der Straße zwischen Leer und Bremen, und in welchen Quantitäten, zum Transport gelangen und hier von Bedeutung sein mögen. —

110,500 ₰ jährlich, erfordern eine tägliche Einnahme von 302 ₰ 54 % — runde Summe 303 ₰.

Reuffe's Buch giebt folgende Uebersicht der Personen-Fahrtpreise, berechnet in Silber Groschen auf die Meile.

	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.
Ferd. Nordbahn (Wien-Olmütz)	8. 3.	5. 2.	3. 4.	2. 2.
Leipzig-Altenburg	8.	5.	3.	
Hamburg-Bergedorf, Sonntags	9. 4.	8. 2.	4. 7.	
Wochentags	7. 2.	5. 6.	3. 7.	
Taunus-Bahn	7. 6.	5.	3. 5.	2. 5.
Düsseldorf-Elberfeld	7.	5.	3. 5.	2. 8.
Wien-Wozggnitz	6.	4. 5.	3.	
Berlin-Frankfurt	6. 4.	4. 1.	3. 3.	
Braunschweig-Magdeburg	6.	4.	2. 5.	
Berlin-Potsdam	4. 3.	3. 6.	2. 1.	

Hiernach dürfte etwa für die Oldenburgische Eisenbahn zwischen Bremen und Leer angenommen werden:

1. Cl. p. M. 6 Sg. — macht auf 14 1/2 M. 2 ₰ 27 Sg. — dafür 3 ₰ — 2 Ob.
 2. „ „ 4 „ „ „ „ „ 1 = 28 „ „ 2 „ „ „
 3. „ „ 3 „ „ „ „ „ 1 = 13 1/2 „ „ 1 = 36 „ „

Auf die erste Wagenklasse kann man nicht viel rechnen, wenn die zweite anständig und p. Meile 2 Sg. wohlfeiler ist. Lassen wir also die erste Klasse ganz aus dem Spiel, und sehen zu, wie wir von den beiden andern täglich 300 ₰ einnehmen können. Wir können es recht gut, wenn

in der 2. Cl. täglich 80 Personen, à 2 ₰ — % = 160 ₰
 „ 3. „ „ 100 „ „ à 1 = 36 „ = 150 =
 180 Personen 310 ₰

reisen. (310 ₰ × 365 T. = 113,150 ₰.)

Wo sollen die herkommen?

Oldenburg hat 226,000 Einw.
 Bremen hat 73,556 „
 Ostfriesland hat 167,469 „
 467,024 Einw.

Die Bewegungs-Interessen dieser Massen sind wohl nicht stark genug um täglich 180 Eisenbahnreisende zu liefern — es müßte von 2579 Menschen Einer reisen. — Aber die Reisenden auf der Taunusbahn sind ja auch nicht lauter Frankfurter und Mainzer. Bringen zu den 800,000 Reisenden, welche im J. 1842 zwischen Frankfurt und Mainz hin- und her gerührt sind, ganz Deutschland und Frankreich, England, Belgien, Polen und selbst Rußland ihre Contingente; so dürfen wir doch auch wohl in Anschlag bringen, daß hinter Bremen

die Landdr. Lüneburg mit 310,000 E.
 das Herzogth. Bremen m. 197,000 =
 das Land Hadeln mit 16,000 =
 das Herzogth. Verden mit 33,000 =
 und Hamburg mit . . . 132,323 =

auf der andern Seite hinter

Ostfriesland —
 Gröningen mit . . . 164,000 =
 und Friesland mit . . . 216,000 =
 liegt, welche Bevölkerung

gen von 1,068,322 E. 1,068,322 =
 in zweiter Linie stehend, zu jenen . . . 467,024 =
 hinzugerechnet, eine Masse von . . . 1,535,346 Einw.
 geben, welche doch eher damit fertig werden, uns 180