

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Mitteilungen aus Oldenburg

Oldenburg, 9.1843 - 14.1848 [?]

No. 48, 29. November 1845

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

Mittheilungen aus Oldenburg.

Ein vaterländisches Unterhaltungsblatt

über

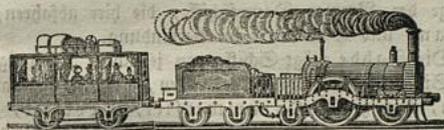
alle Gegenstände aus dem gesellschaftlichen Leben, den Künsten und der Literatur.

Elfter Jahrgang.

N^o 48.

Sonnabend, den 29. November.

1845.



Nordsee-Eisenbahn.

Die Errichtung der deutschen Donau-Handels-Gesellschaft in Berlin hebt die Nothwendigkeit hervor, das deutsche Publikum mit der projectirten Brake-Mindener Eisenbahn bekannt zu machen.

Das primitive Project bestand in Erbauung einer Eisenbahn von Brake über Nastede nach Oldenburg und ferner über Wechta und Damme nach Minden.

Das Project erlitt eine Abänderung durch die, zwar unverbürgten Gerüchte, daß die projectirte Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn nicht zu Stande kommen würde.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, wurde die Idee, im Interesse des Allgemeinen, wo möglich eine Verbindung beider projectirten Bahnen zu bewirken zu suchen, und sind dann auch beim Nachsuchen um die Erlaubniß zum Uebergange über das hannoversche Grundgebiet für die Brake-Mindener Bahn, bei dem hannoverschen Ministerium des Innern, in diesem Sinne die erforderlichen Erörterungen gemacht, die hoffentlich bei den freundschaftlichen Verhältnissen Hannovers und Oldenburgs, und in Folge des zwischen beiden Ländern bestehenden Steuervereins, entweder für das Eine oder für das Andere Erfolg haben werden.

Die Vereinigung beider genannten Bahnen ist im Interesse von ganz Deutschland zu hoffen, und würde sich sehr leicht zweckmäßig und sogar ohne großen Kostenaufwand darstellen lassen. Der Bau selbst dürfte alsdann vielleicht noch billiger zu beschaffen sein, indem der Oldenburgische Staat allen uncultivirten Grund und Boden, so sein Ei-

genthum ist, und worüber die Bahn zu laufen hat, oder in so weit er zum Bau der Bahn erforderlich ist, unentgeltlich hergeben wird.

Ueberdies giebt es keinen theuern Grund und Boden zu expropriiren, und das Terrain der ersten Richtung von Leer bis Damme, oder auch der zweiten über Cloppenburg und Quakenbrück nach Dsnabrück, bietet wenig oder gar keine Schwierigkeiten dar. —

Tunnels und Viaducte werden überall nicht erforderlich sein, und die Anzahl der bei der projectirten Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn, nothwendigen 31 Brücken, wird ungleich geringer sein; jedenfalls würden die über die Leda, Haase und Ems führenden 3 Brücken, so zu 225,645 \mathcal{F} veranschlagt sind, bei den beiden vereinigten Eisenbahnen gänzlich wegfallen.

Falls diese Vereinigung zu Stande kommen sollte, was lediglich von der Königlich Hannoverschen Regierung abhängt, so wie dies ebenfalls mit Bezug auf den Bau der projectirten Brake-Mindener Bahn der Fall ist, indem ohne die Erlaubniß des Uebergangs über das hannoversche Grundgebiet das Preussische Territorium nicht zu erreichen ist, dürfte die richtigste und eigenthümlichste Benennung für diese combinirte Bahnlinie, wohl

„die Nordsee-Eisenbahn“

sein.

Die Vereinigung dieser beiden projectirten Bahnen dürfte um so viel zweckmäßiger erscheinen, als der Zweck der Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn nicht allein dadurch vollkommen erreicht, sondern im Interesse von ganz Deutschland noch erhöht wird.

Es ist für den Preussischen Staat und für die Staaten des deutschen Zollvereins die Wichtigkeit — die Nordsee zu erreichen — nicht in Abrede zu stellen. —

Vermöge der projectirten Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn gewinnen sie die Ems mit ihren beiden an derselben gelegenen Häfen Emden an der Ems-Mündung und Leer an der Leda.

Sie gewinnen, durch diese Bahn ebenfalls, die Hülfen der wirklich tüchtigen Ostfriesischen Handelsmarine, aus pl. m. 550 Schiffen bestehend, wovon Emden einige 80 Seeschiffe von zusammen ca. 6000 Roggen-Lasten, und Leer einige 20 von zusammen ca. 750 Commerz-Lasten groß, besitzt; auch werden vermöge der besagten Bahn die beiden Endpunkte Münster und Minden erreicht.

Die projectirte Brake-Mindener Bahn öffnet vermöge einer Zweigbahn nach Varel den Weg zu zwei verschiedenen Flüssen der Nordsee und zu deren beiden Häfen, nämlich Brake an der Weser und Varel an der Jahde.

Durch die Vereinigung beider Bahnen würden drei in die Nordsee mündende Flüsse, die Ems, Jahde u. Weser, so wie anstatt zwei, vier an denselben gelegene Häfen gewonnen werden, nämlich Emden, Leer, Varel u. Brake.

Ein nicht zu verwerfender Zuwachs würde ebenfalls in der nicht ganz unwichtigen Oldenburgischen (wenn auch nicht so großen als die Ostfriesische) Handels-Marine erworben werden, indem

von der Weser	103	Seesch. m. zus.	6782	Last
" Jahde	68	" " "	1822	"
unter Oldenburgischer Flagge fahren, während die Anzahl der unter Hannoverscher Fl. von der Weser fahrenden Seeschiffe	49	" " "	1735	"
von der Jahde fahrenden Seeschiffe	20	" " "	1016	"

was also f. Jahde u. Weser 210 Schiffe von 11355 Last ausmacht.

Es sind unter diesen 103, unter Oldenburgischer Flagge von der Weser fahrenden Schiffe:

1 von	200	Last
1 " "	160	"
1 " "	145	"
5 " "	110—120	"
10 " "	80—90	"
16 " "	70—80	"
21 " "	50—60	"
20 " "	40—50	"

während unter den Schiffen der Jahde sich Schiffe von 40 bis 80 Lasten befinden. — Die Schiffe der Weser sind mehrentheils in der Fahrt nach der Ostsee und den Russischen Häfen, nach England, dem Mittelmeer, Nord- und Süd-Amerika u. s. w., und einige wenige auch zur Grönlands-Fischerei occupirt, während die von der Jahde, nach England, Holland, Belgien, Schweden, Norwegen, und einigen Ostsee-Häfen fahren.

Es ist hier nicht am unrechten Orte zu bemerken, daß Oldenburg mit England, Rußland, Preußen, Holland, Belgien, Dänemark, Hannover, Griechenland, Schweden und Norwegen, Portugal, und endlich mit den Nord-Amerikanischen Vereinigten Staaten, Schiffahrts-Verträge abgeschlossen, und seine Flagge bei diesen sämtlichen Staaten, demnach zu der privilegierten gehört. —

Brake ist Freihafen und seine Rheebe bietet einigen 60 Schiffen von großem Charter von 18 bis 20 Fuß Tiefgang einen sichern Ankerplatz dar, und ist vermöge Placirung der dazu erforderlichen Duc d'Alben noch bedeutend aus-zudehnen.

Sein Hafen, so pl. m. 125 so große als kleinere Seeschiffe in sich aufnimmt, liegt hart an der Weser, und ist einer bedeutenden Vergrößerung fähig, die auch sicherlich nicht ausbleiben wird, sobald der Verkehr eine solche erforderlich macht. Brake ist mitunter auch die Rheebe der nach Bremen bestimmten Seeschiffe, die wegen ihrer Größe nicht in Bremerhafen einlaufen können, und steht vermöge der Bremer Dampfschiffe, die hier abfahren, mit England und Holland in Verbindung.

Die Jahde trägt Schiffe von jeglichem Tiefgange. — Sie besitzt mehrere kleine Häfen, in den sogenannten Sielen, wie z. B. Horummerfiel, Hooßfiel, Rüstingerfiel u. s. w., und hat das mit der Ems von Emden bei Pelkum gemein, daß sie selten friert, und es daher zu den Ausnahmen gehört, daß Schiffe wegen Eisgang nicht in ihr einlaufen können, ein Umstand, der an der Elbe öfters Statt findet; weshalb für die Englischen Briefe während des Winters oft der Umweg über Holland gewählt wird. Die englische Mail kann per Dampfschiff in durchschnittlich pl. m. 48 Stunden die Ems oder die Jahde erreichen, und längs diesem Wege und mittelst der Nordsee-Eisenbahn, ließe sich daher eine ungleich sicherere und promptere überseeische Postcommunication als über Cux-hafen, für ganz Deutschland und selbst für Bremen und Hamburg darstellen.

Der wichtigste Punkt an der Jahde ist Varel. Dem Varelser Hafen steht durch eine zu erbauende Schleuse eine bedeutende Verbesserung bevor.

Varels Industrie ist im Verhältniß zu seiner Bevölkerung nicht ohne Bedeutung, indem es:

- 3 Baumwollen-Spinnereien,
- 1 Eisengießerei,
- 1 Mühle,
- 1 Färberei,

sämtlich durch Dampfmaschinen getrieben, so wie eine Am-dam-, eine Seifen-, zwei Tabacksfabriken, zwei Delmühlen u. s. w. u. s. w. besitzt.

Uebrigens dürfte es eine Dampfschiffahrts-Verbindung mit den Badeinseln Nordehnei und Wangerooge, so wie mit England und Holland erhalten.



Die bessere Rentabilität der combinirten Bahn-Linie oder der Nordsee-Eisenbahn vor jeder der beiden vereinzelten Bahnen liegt auf der flachen Hand.

Die primitiv projectirte Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn würde die Ems längs ihrer ganzen Bahn-Linie auf ihrer Seite behalten, und es bleibt die Rentabilität einer unmittelbar neben einem schiffbaren Flusse (der überdies seine Dampfschiffe besitzt) hinlaufenden Eisenbahn noch immer ein zu lösendes Problem. Dies ist hier noch wohl um so viel mehr der Fall, als vermittelt der Schleusenwerke bei Rheine in Verbindung mit dem Max-Clemens-Canal, die wohlfeilere Wasser-Verbindung für die Emschiffe von Emden bis Münster gesichert zu sein scheint.

Die Rheinischen Eisenbahnen können nicht als Beispiel aufgestellt werden, indem der Rhein in Folge seiner Naturschönheiten jährlich eine Anzahl Reisende herbeilockt, welche unsern Gegenden ferne bleiben.

Die Weser kann vermöge ihrer Untiefen, welche eine zweimalige Umladung aus dem Seeschiffe in die Lichter oder Rähne und aus den Rähnen in die Weser-Fahrzeuge erfordern, und vermöge des damit verbundenen Aufenthalts und der Kosten, so wie des bedeutenden Umweges dieser Wasser-Bahn, kein so gefährlicher Concurrent für die Nordsee-Eisenbahn werden, als es die Ems für die Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn sein würde.

Die bessere Rentabilität läßt sich auch schon daraus voraussetzen, daß die Nordsee-Eisenbahn-Linie eine belebtere als die primitiv projectirte Ostfriesisch-Dsnabrücker werden würde, indem sie

von Brake	nach	Rastede
" Rastede	"	Oldenburg
" "	"	Varelrsiel
" Oldenburg	"	Leer
" Leer	"	Emden
" Oldenburg	"	Bechta
" Bechta	"	Damme
" Damme	"	Dielingen
" Dielingen	"	Minden
" "	"	Dsnabrück
" Dsnabrück	"	Lengerich
" Lengerich	"	Münster

laufen würde, wenn nicht die Richtung von Oldenburg aus über Cloppenburg, Quakenbrück und Bramsche nach Dsnabrück, falls die Vereinigung beider Bahnen zu Stande käme, von Seiten Hannovers in Beziehung zu dem Terrain vorgezogen werden sollte, die allerdings von Emden bis Münster ca. 1 1/2 Meilen kürzer, dahingegen aber bis Minden um ca. 5 Meilen länger sein würde.

Die folgende ungefähre Distanz-Verzeichnung der Ostfriesisch-Dsnabrücker, Brake-Mindener und Nordsee-Eisenbahn, dürfte für das Publikum nicht ohne Interesse sein:

Ostfriesisch-Dsnabrücker Eisenbahn.

Von Emden	bis Neermoor	2 1/4 M.	} 18 3/4 M.
" Neermoor	" zur Leda bei Leer	1 1/2 "	
" der Leda	" Papenburg	2 "	
" Papenburg	" Ushendorff	3/4 "	
" Ushendorff	" Lathen	2 3/4 "	
" Lathen	" Meppen	2 3/4 "	
" Meppen	" Lingen	2 1/2 "	
" Lingen	" Rheine	4 1/4 "	
" Rheine	" Münster	5 "	
" "	" Dsnabrück	5 5/8 "	} 8 7/8 "
" Dsnabrück	" Minden	8 7/8 "	

Von Emden bis Münster 23 3/4 M.

bis Minden 33 1/4 M.

Brake-Mindener Eisenbahn.

Von Brake	bis Rastede	2 3/4 M.	} 45 5/8 M.
" Rastede	" Oldenburg	1 5/8 "	
" Oldenburg	" Bechta	6 1/8 "	
" Bechta	" Damme	3 1/4 "	
" Damme	" Dielingen	1 7/8 "	
" Dielingen	" Minden	5 3/4 "	
" Dielingen	" Dsnabrück	3 3/4 "	
" Dsnabrück	" Lengerich	2 1/4 "	
" Lengerich	" Münster	4 "	

Von Brake bis Münster 25 5/8 M.

bis Minden 21 3/8 M.

Von Varel	bis Rastede	3 1/8 M.	} 16 M.
" Rastede	" Oldenburg	1 5/8 "	
" Oldenburg	" Bechta	6 1/8 "	
" Bechta	" Damme	3 1/4 "	
" Damme	" Dielingen	1 7/8 "	
" Dielingen	" Minden	5 3/4 "	
" "	" Dsnabrück	3 3/4 "	
" Dsnabrück	" Lengerich	2 1/4 "	
" Lengerich	" Münster	4 "	

Von Varel bis Münster 26 M.

bis Minden 21 3/4 M.

Nordsee-Eisenbahn.

1. Richtung:

Von Emden	bis Leer	3 3/4 M.	} 22 1/8 M.
" Leer	" Oldenburg	7 1/8 "	
" Oldenburg	" Bechta	6 1/8 "	
" Bechta	" Damme	3 1/4 "	
" Damme	" Dielingen	1 7/8 "	
" Dielingen	" Minden	5 3/4 "	
" "	" Dsnabrück	3 3/4 "	
" Dsnabrück	" Lengerich	2 1/4 "	
" Lengerich	" Münster	4 "	

Von Emden bis Münster 32 1/8 M.

bis Minden 27 1/8 M.



2. Richtung:		
Von Emden	bis Leer	3 ³ / ₄ M.
" Leer	" Oldenburg	7 ¹ / ₈ "
" Oldenburg	" Cloppenburg	4 ³ / ₄ "
" Cloppenburg	" Quakenbrück	2 ³ / ₄ "
" Quakenbrück	" Bramsche	4 "
" Bramsche	" Dsnabrück	2 "
" Dsnabrück	" Minden	8 ³ / ₄ "
" " "	" Lengerich	2 ¹ / ₄ "
" Lengerich	" Münster	4 "
Von Emden bis Münster 30 ⁵ / ₈ M.		
bis Minden 33 ¹ / ₈ M.		

Demnach würde die zu erbauende Bahnstrecke der Ostfriesisch-Dsnabrücker Bahn ca. . . . 38¹/₄ M.
 " Brake-Mindener " " 31³/₈ "

Nordsee-Eisenbahn:
 1. Richtung über Wehda, Damme . 45 "
 2. Richtung üb. Cloppenburg, Quakenbrück 46⁵/₈ "

betragen.
 Die Entfernung von Brake und Barel bis Münster und Minden verbleibt auf der Nordsee-Eisenbahn nach der 1. Richtung dieselbe wie auf der Brake-Mindener, nämlich von Brake bis Münster 25³/₈ M. und bis Minden 21³/₈ M.
 nämlich von Barel bis Münster 26 M. und bis Minden 21³/₄ M.

In der 2. Richtung würden sie bis Münster 1³/₈ M. weniger, jedoch bis Minden 5³/₈ M. mehr betragen, nämlich v. Brake bis Münster 24 M. bis Minden 26³/₄ M.
 " " Barel " " 24³/₈ " " 27¹/₈ "

Man glaubt der Meinung sein zu dürfen, daß in Folge des wohlfeileren Terrains, des weniger zu expropriirenden Bodens und der weniger erforderlichen und nicht so kostspieligen Brücken, die Nordsee-Eisenbahn billiger, als die Ostfriesisch-Dsnabrücker zu bauen sein wird. —

Eine Zweigbahn von Oldenburg nach Bremen zu bauen, kann weder im Interesse Hannovers noch Oldenburgs liegen, abgesehen von der nicht wahrscheinlichen Rentabilität. — Es würde weder Emden noch Leer noch Brake damit gebiet sein; und wenn auch einer solchen Zweigbahn hin und wieder das Wort geredet wird, so wird man bei reiflicher Erwägung gewiß von dieser Ansicht zurückkommen. —

Bremen würde durch einen solchen Anschluß, der ihm wenig kosten, indem es höchstens eine Meile zu bauen haben würde, Brake, Emden und Leer gewissermaßen zu seinen Häfen machen, und uns somit den Rahm von der Milch vorab abnehmen. —

Trotz aller nachbarlichen Freundschaft für Bremen muß man hier das: *charité bien ordonnée commence par soi même* vorwalten und die Idee, die Erbauung

einer Zweigbahn nach Bremen im Interesse der Nordsee-Eisenbahn gänzlich fahren lassen. —

Abgesehen von diesem Allen, würde eine Rentabilität dieser Zweigbahn schwerlich in Aussicht zu stellen, viel weniger zu erwarten und solche als ein Last Posten für die Nordsee-Eisenbahn zu betrachten sein, auch würde sie der Weser-Hunte-Dampfschiffahrt ein gefährlicher Concurrent werden, ohne daß dennoch dadurch ihre Rentabilität sich besser herausstellen ließe.

Der Anschluß von Holland vermittelt der Dverffeler Bahn via Oldenzaal, Bentheim nach Dsnabrück, kommt vorzüglich dieser Stadt zu Gute.

Wir gehören nicht zu denen, die einen solchen Anschluß als ein Unglück betrachten, wir glauben vielmehr, daß derselbe den Personen-Verkehr nur heben und beleben kann, indem wir übrigens mit Bezug auf den Güter-Transport mit der Dverffeler Bahn, die Concurrenz werden bestehen können. —

Uebrigens werden diejenigen Waaren, welche in dieser Richtung von Holland kommen oder dahin gehen, nicht unsere Nordsee-Eisenbahn, weder von der Ems, noch von der Jahde, noch von der Weser in Anspruch nehmen.

Dieser Anschluß kann daher mit Bezug auf die etwaige Concurrenz des Waaren-Transports aus dem obigen Grunde, die Nordsee-Eisenbahn überhaupt weniger geniren, als sie es die primitiv projectirte Ostfriesisch-Dsnabrücker thun würde, und in Beziehung zu dem Personen-Transport kann ihr besagter Anschluß, wie bereits erwähnt, nur von Nutzen sein.

Die mögliche und wahrscheinliche dormalseinstige Wichtigkeit der vereinigten projectirten beiden Bahnen oder der

„Nordsee-Eisenbahn“

für ganz Deutschland ist wohl nicht zu verkennen.

Welche Bahn hat Deutschland aufzuweisen, die an der Seeseite drei Flüsse, wie Weser, Jahde und Ems zu ihren Endpunkten hat?

Die beiden andern Endpunkte Münster und Minden führen vermittelt der theils vollendeten, theils im Bau begriffenen oder projectirten Bahnlirien östlich über Hannover und Braunschweig nach Magdeburg, Berlin und Stettin an die Ostsee; südlich nach Leipzig, Dresden, Prag, Wien bis an's Adriatische Meer; westlich nach Cöln, Aachen, und somit zu dem Anschlusse an die Belgischen und projectirten Französischen Eisenbahnen, während von Dsnabrück aus der Anschluß vermittelt der projectirten Dverffeler Bahn an die Holländischen Eisenbahnen Statt findet.

Im Interesse von ganz Deutschland ist daher zu wünschen, daß die Nordsee-Eisenbahn zu Stande kommen und die dabei beteiligten Regierungen Preußen, Hannover und Oldenburg mit Bezug auf die Territorialpunkte keine Hindernisse in den Weg legen und überhaupt das großartige Unternehmen möglichst fördern und unterstützen mögen. —

Die jetzige Zeit-Periode der Geld-Krisis, welche so sehr nachtheilig, namentlich auf Eisenbahnactien einwirkt, indem an der Londoner Börse selbst von Bahnen, die eine Dividende geben, die Actien um 20, ja bis 40 Procent gefallen sind, eignet sich nicht dazu, mit dem Prospectus dieser Bahn, wenn auch alle Schwierigkeiten bei den dabei beteiligten resp. Regierungen beseitigt wären, an irgend einer Börse zu erscheinen; aber eben so wohl, wie auf Regen Sonnenschein folgt, eben so wohl werden die Folgen dieser Geld-Krisis schwinden, das Geld wiederum reichlicher werden, und das zum Bau der Bahn erforderliche Capital auch an Deutschen und sonst gewissen fremden Börsen auf Actien zu finden sein. —

Man wird uns höchst wahrscheinlich von mancher Seite den Einwurf machen, Brake besitze eine zu geringe Anzahl Handlungshäuser; Oldenburg's Verlichkeit qualificire sich nicht zum Handel, es besitze kein Handelsgesetz u.

Ohne diese Punkte weiter erörtern oder erledigen zu wollen, haben wir darauf zu antworten, das Brake's Lage und zukünftige Wichtigkeit dem merkantilschen Scharfblicke fremder und einheimischer (wir schreiben für ganz Deutschland) Handlungshäuser nicht entgehen, und es an Errichtung von commanditaires und sonstigen Etablissements u. nicht fehlen wird; — eben so darf man von der Oldenburgischen Gesetzgebung die Erlassung eines Wechselrechts und sonstiger Handels-Gesetze erwarten; die veralteten Ideen und Ansichten, die jetzt in merkantilscher Beziehung noch mannichfaltig vorherrschen, und die in früheren Zeiten mit Bezug auf die Local-Verhältnisse allerdings ihren Nutzen gehabt haben mögen, wie z. B. das Einholen der Erlaubniß zur Versicherung, der erforderlichen Concession zur Detailhandlung, die Schwierigkeit, und in einzelnen Fällen sogar die Unmöglichkeit, Strandgüter zum öffentlichen Verkauf zu bringen u. s. w., werden bald verschwinden und zwar um so mehr, da sie dem jetzigen Zeitgeiste nicht mehr anzu-
passen sind. —

Die erforderlichen Handels-Gesetze sowohl wie die Capitalien werden sich finden, denn wohin der Handel sich neigt, da stellen sie sich auch ein. —

Rom ward nicht in einem Tage erbaut; Amsterdam war im 12. Jahrhundert ein Fischerdorf am Ausflusse der Amstel in's Y. —

In St. Petersburg, welches 1703 gegründet wurde, liefen 1750 noch nur erst 180 Schiffe ein, während ihre Anzahl jetzt schon jährlich 14—1500 oftmals übersteigt. —

Dessa's Handel (die Stadt wurde bekanntlich 1792 gegründet) versprach bekanntlich Nichts, und zu welcher Höhe ist derselbe bis jetzt nicht bereits gestiegen?

Um in unserer Nähe zu bleiben, wir wissen, was Bremerhafen vor 10 Jahren war, und was es seitdem geworden ist.

Kurzum, was aus unsern genannten Häfen an der Ems, Sahde und Weser, ihrer natürlichen Lage nach,

im Laufe der Zeit werden kann, wird die Nordsee-Eisenbahn aus ihnen machen.

Theater.

Durch ein paar Ausflüge nach Bremen verhindert, das Theater zu besuchen, können wir erst jetzt unsere regelmäßigen Theater-Berichte wieder aufnehmen. Die Rebelbilder des Professor La-schott und die Academie der lebenden Bilder des Herrn Dürin Müller, welche in letzterer Zeit das Interesse unsers Publicums, und mit vollem Rechte, in Anspruch nahmen, haben das Theater-Interesse etwas in den Hintergrund gedrängt. Gulda und Marie d'Alimont waren es, welche sich vorzugsweise der Aufmerksamkeit der Männerwelt erfreuten, während die Damenwelt sich vielleicht mehr für die außerordentlichen Leistungen eines dunkelgelockten Gymnasialisten interessirte. Jetzt nachdem diese schönen lebendigen Statuen und Bilder uns verlassen haben, nahet sich wieder das edle Schwesterpaar, die ernstschauende Melpomene mit dem Cypressenzweige und die heiter lächelnde Thalia mit dem krummen Hirtenstabe, um abwechselnd unsere Herzen bald zur Trauer, bald zur Freude zu stimmen. — Ehe wir jedoch mit den Vorstellungen unierer Bühne uns beschäftigen, möchten einige Worte über Theodor Döring, den berühmtesten der jetzt lebenden deutschen Schauspieler, vielleicht nicht unwillkommen sein, welchen wir in Bremen in zwei Rollen zu sehen das Vergnügen hatten. Döring's Talent hat sich erst spät die ihm gebührende Anerkennung verschaffen können. Er ist jetzt vielleicht ein fünf- und vierziger, und sein Ruf datirt sich erst von 1835; in diesem Jahre sah ich ihn zuerst in Mannheim, und erinnere mich nicht einmal in welcher Rolle. Man wußte noch wenig von ihm, aber von da ab an brach er sich Bahn, und nach Seydelmann's Tode, den er übrigens in mancher Hinsicht, vorzüglich was freie Charakterzeichnung betrifft, übertroffen haben soll, steht wohl keiner der heutigen Charakterdarsteller mit ihm auf gleicher Höhe. Aber eben, weil sein Ruf so fest begründet ist, steht er jetzt auf dem gefährlichen Punkte, wo er auf eine Reihe von Jahren der Günstling des Publicums bleiben kann, ohne nach höherer Vollendung zu ringen. Er braucht nur in den Rollen zu spielen, in welchen er Meister ist, und die Zahl derselben ist nicht klein, um Ruhm und Ehre im vollen Maße entgegen zu nehmen. Aber, aber — um den Fortschritt ist es dann geschehen, der Genius der Kunst läßt langsam die Schwingen sinken, und der nicht mehr vorwärts strebende Künstler, der genug gethan zu haben glaubt, ist einem Rentier zu vergleichen, der sich von den Geschäften zurückgezogen, und behaglich von den Zinsen seines zurückgelegten Capitals lebt. Es ist nicht Döring's Spiel, was uns zu diesen Bemerkungen veranlaßt, sie drängen sich aber einem unwillkürlich auf, wenn man bedenkt, daß Döring bereits im ziemlich vorgerückten Mannesalter steht, daß er in Berlin glänzend gestellt ist und daß die heutige dramatische Literatur ihm nicht Gelegenheit giebt, sich in neuen bedeutenden Rollen zu versuchen. — In Bremen sahen wir ihn zuerst als „Schewa“ in einem Schauspieler von Cumberland „Der Jude.“ Sein Spiel erschien anfänglich nicht bedeutend, es riß nicht mit einmal hin, aber es fesselte uns allmählig, um uns dann nicht wieder loszulassen. Er verschmäht alle Effectmittel, doch weiß er uns leise aber sicher zu fassen, man denkt und empfindet mit ihm, und fühlt sich auf eine ganz neue Art von dieser sächlichen, einfachen Natürlichkeit, von der schmutzlosen Wahrheit seines Spiels angezogen. Und darin bestand in dieser Rolle seine Stärke. Es schien, als ließe er sich nur so gehen, als brauchte er die Kunst nicht, um diesen „Schewa“ darzustellen, als müßten die verschiedenen Situationen,



in welchen er sich befand, ihn unfehlbar so handeln und reden lassen, wie er es that; und doch konnte nur die feinste Nuancirung des darzustellenden Charakters, das tiefste Eingehen in den Geist desselben diesen Schein hervorrufen. So lieferte er im „Schewa“ ein ergreifend wahres Bild des zwei Jahrtausende lang gebeugten und geknechteten Volkes, das, an fremden Druck und Uebermuth gewöhnt, allein im Besitz irdischer Schätze zu einiger Geltung gelangen kann, weshalb er an dem mühsam erworbenen Reichthume mit fast abgöttischer Liebe hängt, und zugleich verlieh ihm der Künstler jenen wehmüthigen uralten Typus, daß man bei seinem Anblicke seiner längst vermoderten Glaubensbrüder gedachte, die an Babylon's Strömen saßen und weinten, und ihre Harfen an die Trauerweiden hingen. — Unmittelbar nach dieser durchaus gelungenen Leistung gab Döring den „Commissionsrath Frosch“ im „Verschwiegene wider Willen“ ein Localbild, welches er mit unverkennbarer Liebe ausgemalt hat, und welches er uns ganz fertig, gleichsam schon unter Glas und Rahmen, entgegen hält. Die berlinische Selbstgefälligkeit und die brüske Poltrone des von Neugier geplagten und aus einer Verlegenheit in die andere gebrachten Commissionsraths können nicht wahrer und zugleich ergößlicher wiedergegeben werden. Freilich hat ein solches Genrebild nur einen sehr untergeordneten Werth, aber Döring soll eine ganze Masse solcher kleinen, komischen und ersten Charakterbilder gleich vollendet geben, und insofern geben sie von der Vielseitigkeit des Künstlers das redendste Zeugniß. Döring wurde an diesem Abend viermal gerufen; so sehr er nach unserer Ansicht auch diese Anerkennung verdiente, so war doch nicht zu verkennen, daß ein Theil des Beifalls wohl nur seinem großen Muse gesendet wurde, welchem letzteren er namentlich das Hervorrufen nach dem ersten Akte verdankte, denn in diesem war ihm wenig Gelegenheit, sich auszuzeichnen, gegeben, und man konnte höchstens auf seine Auffassung der Rolle schließen, deren Durchführung jedoch noch zu erwarten war; ja, das Bremer Publikum war so rücksichtslos gegen ihn, daß es einem Mitgliede des Stadttheaters, dem Komiker, Hrn. Nützing, welcher den Meschors des Schewa in wahrhaft ausgezeichnete Weise gab, nicht einmal seinen Beifall zu erkennen geben mochte.

Vergleichen unmotivirte Beifalls Spenden und dergleichen Rücksichten sind gefährlich für den Künstler.

Das Urbild des Tartüffe.

Kußspiel in 5 Aufzügen von Carl Gutzkow.
Sonntag, den 23. Nov. 1845.

Dieses treffliche Kußspiel Gutzkow's, dessen Inhalt unserm Publikum bereits zur Genüge bekannt, wurde wie schon früher auch diesmal in sehr gelungener Weise gegeben. Hr. Mostke gab den edlen, aber reizbaren und argwöhnischen „Moliere“ mit Gefühl und Wärme. Besonders gut gelang ihm die Auseinandersetzung der Aufgabe, welche er sich als Dichter und Schauspieler gestellt, vor dem Publikum, ebenso die sehr wirksame Scene, in welcher er in der Maske des „Präsidenten Ramoignon“ diesem als das räthende Gesicht gegenübersteht. Hr. Kaiser (Ramoignon) hatte seine frühere, handgreiflich derbe Auffassung dieser Rolle in etwas gemildert, und war so der Wahrheit um Vieles näher gekommen; denn dieser Denker soll und will doch wenigstens den Schein der Frömmigkeit wahren, und wenn man ihn auch durchschaut, so muß doch von seiner Seite das Streben ersichtlich sein, dies zu verhindern, was früher weit weniger in Hrn. Kaiser's Spiel hervortrat. Unschön war übrigens Ramoignon's Verzweiflung dargestellt, als er in dem Garberodezimmer des Königs Entschluß, den „Tartüffe“ aufzuführen zu lassen, erfährt. Hier erreichte Hr. Kaiser ein Lachen, und wie mir dünkt, darf die Verzweiflung eines Menschen, wenn auch eines Bösewichts, nie zum Lachen reizen. — Hr. Häser (König) zeichnete

sich durch einen edlen, würdevollen Anstand aus. Vorzüglich gelang ihm der Ausdruck der etwas gnädigen Galanterie gegen Moliere's Geliebte, wengleich es zum Lächeln zwingt, daß der Dichter einen „Ludwig XIV.“ durch eine Schauspielerin darspielen läßt. — Der bewegliche, närrisch enthusiastische „Mattioli“, der eine Familienähnlichkeit mit dem „Vater der Debutantin“ hat, wurde von Hrn. Zente I. vortrefflich dargestellt. — Ebenso verdient das Spiel der Damen v. Zahlhas (Armande) und Mostke (Madeleine) ehrende Anerkennung. Lionne, Lefebre, Dubois und Chapelle wurden durch die Herren Berninger, Bluhm, Hellwig und Schlogel in lobenswerther Weise vertreten.

Katte,

und der Sohn des Fürsten.

Trauerspiel in 5 Akten von Julius Moser.
Dienstag, den 25. Novbr. 1845.

Zum dritten Male bereits habe ich heute das obgenannte Trauerspiel gesehen, und das Interesse daran hat sich eher gesteigert als vermindert. Nach meiner Ansicht ist es das beste von Moser's dramatischen Werken, trotz mehrerer Längen, trotz der oft zu bitterreichen Sprache, trotzdem, daß das Liebesverhältniß des Prinzen und der Gräfin Orzelska eigentlich nichts als eine schöne Episode ist, und trotzdem, daß der Tod des Helden nicht durchaus notwendig erscheint. Wenn es sonach den der Tragödie gestellten Bedingungen nicht völlig entspricht, so hat es auf der andern Seite im Einzelnen ein wahrhaft dramatisches Leben, eine Menge höchst wirksamer Scenen, und die treffliche, markige Charakterzeichnung läßt manche Mängel übersehen. Der Charakter des Königs ist mit großer Kunst und Sorgfalt durchgeführt; ebenso sind seine Generale mit kurzen, aber treffenden Zügen gezeichnet; zum Theil gilt dies auch von Katte, weniger aber vom Kronprinzen, dessen Charakter minder fest und sicher gehalten ist. — Hr. Berninger (König) bewährte in dieser Rolle die alte Meisterhaft. Wir begnügen uns mit dieser kurz ausgesprochenen Anerkennung, denn alles Gelungene aufzuzählen, hieße nichts weiter, als ihn durch alle 5 Akte zu begleiten. — Hr. Mostke (Katte) vorzüglich. Besonders gelang es ihm, das Feuer einer edlen Begeisterung durchschimmern zu lassen, wo es sich um das Schicksal und die Zukunft des Prinzen handelt, von welchem er das Heil des Vaterlandes erwartet. Ebenso gelungen war der Ausdruck der Ergebung in sein von ihm für notwendig und unabwendbar gehaltenes Schicksal. — Das Spiel des Hrn. Häser (Kronprinz) war gleichfalls sehr lobenswerth; jedoch hätte ein Bischen mehr Natürlichkeit in Wort und Bewegung nicht geschadet. — Störend war uns sein erstes Zusammentreffen mit Katte. Die Art und Weise, wie er mit diesem sprach, sach gar zu grell gegen die fast unmännliche Demuth ab, welche er unmittelbar vorher seinem noch anwesenden Vater gegenüber zur Schau stellte. — Hrn. Kaiser's Spiel (Wartensleben) war von großer Wirkung. Er wußte die Liebe zu seinem Enkel, die ihn jedoch mit seinem Pflichtgefühl in Conflict brachte, so wie die Unterwerfung unter den für recht erkannten königlichen Willen, der gleichwohl seinem Herzen den Todesstoß gab, in ergreifender Weise zur Anschauung zu bringen. Hrl. v. Zahlhas, die begeisterte, glühende Polin, spielte vortrefflich. Ebenso trugen die Darsteller der Generale des Königs das Ihrige zum Gelingen des Ganzen bei, wie denn überhaupt das Zusammenspiel nichts zu wünschen übrig ließ.



Isidor und Olga, oder: Die Leibeigenen.
Trauerspiel in 5 Akten von Raupach. Donnerstag, den
27. Novbr. 1845.

„Isidor und Olga“ ist eins der älteren aber beliebteren Stücke Raupach's und hier in früheren Jahren öfter gegeben, weshalb wir eine Erzählung des Inhalts nicht für notwendig halten. Es wird sich dasselbe wohl noch lange auf dem Repertoire der Bühnen erhalten, weil es einestheils den Schauspielern Gelegenheit giebt, sich darin hervorzuthun, weil andertheils die faustisch aufgetragenen Farben dieses dramatischen Gemäldes einem Theile des Publikums immer in die Augen stechen werden und weil endlich, so unnatürlich uns auch Manches erscheinen mag, nichts Uebertriebenes in diesem Trauerspiele sich findet, und etwas Ähnliches in dem weiten Czarreiche sich noch jeden Augenblick zutragen kann. Was uns betrifft, so finden wir an dieser Seelenmarierung jedoch keinen Gefallen; den Freien schaudert bei dem Anblicke solcher Gräuel, wie sie an „Ossip und Isidor“ verübt worden, mit Abscheu wendet er die Blicke davon ab, wie er sie von Cariben abwenden würde, die ihre Feinde schlachten und deren Fleisch sich zum Mahle zubereiten. — Was die Darstellung dieses peinlich aufregenden Stückes betrifft, so können wir sie nur als musterhaft bezeichnen. Hr. Wolffe (Fürst Wolodimir), welcher seine Rolle mit staunenswerther Kraft durchführte, ließ es sich besonders angelegen sein, das Rohe und Gemeine in der Handlungsweise des Fürsten durch die an Wahnsinn grenzende Leidenschaftlichkeit seiner Liebe zu verdecken, und so gelang es ihm, diesen Charakter in ästhetischer Beziehung zu retten. — Hr. Häser's Spiel (Isidor), der das Bewußtsein von der Würde jedes menschengeborenen Wesens in sich trug, und doch das Opfer ihm fast unbekannter, unnatürlicher Vorurtheile werden mußte, war so tief empfunden als durchdacht. Dasselbe gilt von Fr. v. Zahlhäs (Gräfin Olga), deren gleichgestimmte Seele von denselben Empfindungen bestürmt wurde, die Isidor's Innerstes zerrissen. — Mit besonderer Auszeichnung verdient Hr. Kaiser (Ossip) genannt zu werden. Sein Glanzpunkt fällt gleich in den ersten Akt. Die Art und Weise, wie er seine Liebesgeschichte vortrug, war erschütternd. Mit erzwungener Lustigkeit beginnt er seine Erzählung, aber je weiter er in derselben vorschreitet, je mehr übermannt ihn der Schmerz, die Erinnerung an Anina, die Geliebte seiner Seele, füllt seine Augen mit Thränen, läßt seine Stimme zittern — er leidet unendlich, bis er durch ein ingrinniges, verzweiflungsvolles Lachen den ungeheuren Schmerz wieder niederkämpft. Ganz vorzüglich gelang es ihm ferner, den zu thierischer Unterwürfigkeit gezwungenen Menschen darzustellen. Sein laffender, thierischer Gang, sein hündisches Niederkauern zeigten, wie der in immerwährender Sklaverei lebende Mensch auch äußerlich den Menschen abstreift, und endlich in geistiger wie körperlicher Hinsicht verhiert.

M u s i k.

Herr Louis Pape, Großherzog. Oldenburgischer Hof-Componist wird Montag den 1. December im hiesigen Hof-Theater ein großes Instrumental-Concert veranstalten, worin wir eine neue große Ouverture dieses genialen Tonkünstlers nebst seiner Militärsymphonie und vielen Andern zu hören bekommen werden. Wir erlauben uns die Musikfreunde auf dieses gewiß interessante Concert aufmerksam zu machen.

W i d m u n g e n

von

C. A. Schloenbach.

I.

George Sand.

Wie ich die Sonne sich auf Wolken wiegen
Und kämpfen sah mit Blitz und Sturms-Gewalten,
Zieht ihren Strahl sich sanft um Blumen schmiegen,
Und dann versengen und die Felsen spalten:

So sah ich Dich! Doch erst nachdem durchritten
Der blut'ge Kampf mit tiefen, dunkeln Schmerzen;
Denn nur ein Herz erkennt Dich, was gelitten, —
Du großes Weib mit einem Schwert im Herzen.

II.

Immermann.

So wie Dein Hofschild nach dem Schwert
Geseht, gebeht, getraurt, geflucht:
So hast gewalt'ger Schutze Du
Das beste Schwert des Wortes gesucht.
Und wie Du's fandest — breit und stark, —
Hellblitzend durch das deutsche Land:
Da hat ein finsterner Dämon
Dir's plötzlich durch das Herz gerannt! —

III.

B ö r n e.

Ich beuge tief vor Dir mich in den Staud,
Du deiner eignen Flamme wilder Raub.
Du warst verdammt nur immer zu vernichten;
Doch nur Geschaffnes kann die Nachwelt richten.

IV.

S e i n e.

Als Lieber-König hättest Du können glänzen,
Du — ein Apoll! Apoll mit edlen Schwären.
Bill Deine Stirn mit einem Lorbeer kränzen
Und dann verächtlich Dir den Rücken kehren. —

V.

Auerbach. Kant. Stifter.

Ein duftiger, saftiger Blütenkranz,
Geschichtlein wie sehnde Bräute,
Wie gaukelnder, sumiger Esentanz,
Wie süßes Sabbat-Geläute.

VI.

Goethe und Schiller.

Gieb mir, o Du im Reich der Ideale,
Des Wortes Gluth, der Phantasten Reinheit!
Du mit der Welt im goldenen Pokale
Des Denkens Kraft, des Schaffens große Einheit!

VII.

Byron.

In Deine Wunden leg' ich meine Finger,
Gleich jenem Zünger bei dem Herren weiland.
Ich fühl' sie brennen, fühl' sie fiebernd klopfen —
Nun glaub' ich Dir, Du bist des Schmerzes Heiland.

VIII.

Arnim. Bettina. Brentano. Büchner. Grabbe.
Heinse. Hoffmann.

Dämonische Naturen Ihr —
O welch' entsetzlich schönes Grauen:
In dunkle Vertäut' Eures Geists
So recht mit tiefem Blick zu schauen!

Du Hannibal bist der Dämon
Der in der Weltgeschichte hauset;
Du Anton, Dämon einer Zeit,
Die mit Gewittern uns umbrauset.

Du Callot — der der Unterwelt,
Wo Gnom und Kobold tüchtig lauschen;
Du Achim, — der des bunten Reichs
Wo Feen, Elfen, Nixen rauschen.

Du Ardinghello — der Dämon
Vom süßlich schäumenden Genuße,
Genuß von reinster Poesie
Bis zu dem wollustvollsten Ruffe.

Du wildes Kind — bist der Dämon
Der höchsten Lieb' und heil'gen Wahrheit;
Brentano — Traumes-Dämon Du —
Machst jeden Traum zu blutiger Klarheit.

Biel dunkle Räthsel birgt Natur
Darüber weht der Hauch des Bösen,
Und wehe dem, der da verdammt,
Die dunkeln Räthsel aufzulösen!

Dämonische Naturen Ihr
Ein tiefes Buch mit sieben Siegeln,
Und wehe dem, der da vermag
In seinen Bildern sich zu spiegeln.

IX.

Iba Hahn-Hahn.

D könntst Du doch aus Deiner kühlen Luft
In's warme Herz des Volkes niedersteigen,
Darin versenken Deiner Blüten Duft,
Wie würden dann sich Dir die Herzen neigen.

Bitte an den Herrn Hof- und Garnisonprediger Wallroth.

Von Mehreren wird gewünscht: daß der Herr Hof- und Garnisonprediger Wallroth seine am Sonntage, den 23. d. M., gehaltene Predigt durch den Druck veröffentlichen möge.

Kirchennachricht.

Vom 22. bis 28. Nov. sind in der Old. Gem.

1. Copulirt: 103) Johann Friedrich Wilhelm Meyer und Anna Helene Sophie Damann, Bürgerfeld. 104) Johann Christoph Klüfner und Sophie Catharine Schütte, Eversten. 105) Heinrich Arnold Voigt, und Anna Marie Margarethe Adelsheid Danklef, Eversten. 106) Herr Hauptmann Paul Friedrich August Meng und Fräulein Catharine Gerhardine Marianne von Buschmann, Oldenburg. 107) Johann Conrad Siekmann und Anna Catharine Brunten geb. Petersen, Oldenburg.

2. Getauft: 316) S. Nro. 315 der Beerdigten. 317) S. Nro. 316 der Beerdigten. 318) S. 319 der Beerdigten. 319) Heinrich Friedrich Carl Meyer, Heil.-Geisthor. 350) Friedrich Gerhard Heinrich Adolph Raumann, Oldenburg. 351) Johann Wilhelm Bernhard Meyer, Oldenburg. 352) Anna Catharine Marie Küfcher, Eversten. 353) Carl Friedrich Johannes Blumenthal, Eversten. 354) Johanne Helene Müller, v. d. H.-Geisthor. 355) Wilhelmine Friederike Marie Mendt, Oldenburg. 356) Adele Henriette Sophie Elisabeth Köster, Oldenburg. 357) Johann Georg Hugo Höbssen, Oldenburg. 358) Ein unehelicher Knabe, v. d. Heil.-Geisthore.

3. Beerdigt: 315) Ein todgeborener unehelicher Sohn, Gerberhof. 316) Ein todgeborener Sohn des Tischlermeisters Heinrich Müller v. dem Haarenthore. 317) Catharine Wilhelmine Hemken, 14 J. 10 M., Oldenburg. 318) Georg Hermann Heinrich Zimmer, 2 J. 1 M., Oldenburg. 319) Eine todgeborene Zwillingstochter des Johann Peter Altesgaes v. d. H.-Geisthore. 320) Johanna Sophie Eleonore Foring geb. Weisbach, 26 J. 7 M., Oldenburg. 321) Keitnrecht Johann Georg Frühling, gestorben an den Folgen einer Schußwunde, 26 J., Oldenburg. 322) Heinrich August Friedrich Giese, 2 J. 10 M., Oldenburg.

Gottesdienst in der Lambertikirche.

Am Sonntage, den 30. November.

Vorm. (Anf. 8 Uhr) Herr Pastor Gröning.

Vorm. (Anf. 9½ Uhr) Herr Kirchenrath Claussen.

(Vorher Altarrede von Herrn Geh. Kirchenrath Dr. Bödel.)

Nachm. (Anf. 2 Uhr) Herr Hülfsprediger Barelmann.

Nr 48 der Oldenburgischen Blätter wird enthalten: Oldenburgischer Nekrolog. (Fortsetzung.) Hermann Christoph Harbers, Obergerichts-Advokat in Oldenburg. Hermann Heinrich Fortmann, der Philosophie Doctor und Lehrer an der Gewerbeschule zu Münster. — Zur Berücksichtigung der Ansichten des Hochwälters über die Kartoffelkrankheit. (Schluß.) — Die Sylvester-Feier. — Uebersicht der von den Hengsten im Herzogthume Oldenburg und der Herrschaft Jever bedeckten Stuten.

Der Preis für den Jahrgang der Mittheilungen, welche an jedem Sonnabend ausgegeben werden, beträgt 1 $\frac{1}{2}$ Gold und 24 Grote Courant für den Bezugsräger. Auswärtige können bei allen Postämtern des Großherzogthums das Blatt bestellen, und erhalten solches inclusive des Postporto's für 1 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ Grote Gold zugefandt.

Redacteur: Oberamtmann Strackerjan.

Druck und Verlag: Schulze'sche Buchhandlung.

Mittheilungen aus Oldenburg.

Ein vaterländisches Unterhaltungsblatt

über

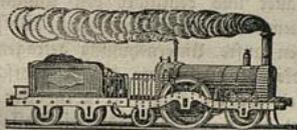
alle Gegenstände aus dem gesellschaftlichen Leben, den Künsten und der Literatur.

Filfter Jahrgang.

N^o 49.

Sonnabend, den 6. December.

1845.



Reisende auf Dampfschiff und Eisenbahn.

„Ja — wo wollen die in Oldenburg wohl herkommen? Glaubt Ihr mit euerm Dampfschiff denn wirklich Geschäfte zu machen? Bei unserer dünnen Bevölkerung? Täuscht euch doch nicht mit solchen Träumen! — Noch einmal, wo sollen die herkommen?“

Auf diese von einem unserer Zweifler und Rückwärtsschrittler vor einem Vierteljahre mit selbstbehaglichem Lächeln und unendlicher Weisheit achselzuckend hergelispelte Frage konnte ich damals nur antworten: „wir wollen sehen! ich gehöre nun einmal zu den Leuten, die an die öffentliche Meinung und an das Publikum glauben — ich denke das Publikum wird eine in seinem Interesse unternommene Sache nicht im Stich lassen und klug genug sein, daraus den möglichsten Nutzen zu ziehen. Wir wollen sehen.“

Jetzt, nach der eben erfolgten Eröffnung unserer Fahrten haben wir nun schon allerlei gesehen, und ich kann meinem Achselzucker von der Art, wie das Dampfschiff benutzet wird, und über die Frage, wo die Leute herkommen? folgende kleine Proben anbieten. Daß bisher noch bei jeder Fahrt das Hunte-Dampfsboot sehr gut besetzt — ja manchmal, wie z. B. am Sonnabend und Sonntag (Nov. 29. 30.), fast überfüllt war, haben alle gesehen, welche sich die Mühe geben, von solchen Dingen Notiz zu nehmen. —

„Ja — kräht mein Gegner — das ist der Reiz der Neuheit! — Natürlich, daß bei einer so neuen Sache eine Menge Leute doch auch einmal sehen wollen, wie sich das Ding macht und deshalb eine Fahrt versuchen — wenn ihr aber darauf rechnet, daß solche Gäste zu ihrem Spaß oft wiederkommen, da irrt ihr euch abermals gar sehr!“ — Bitte, mein Gönner, sehen Sie etwas genauer zu, woraus die Mehrzahl der Reisenden bestand. Von großem Spaß kann bei Fahrten zu Ende November wohl nicht die Rede sein. Unter den 80 Reisenden, welche das Boot neulich brachte, waren vielleicht zehn, die es zum Spaß oder aus bloßer Neugierde betreten hatten — die andern wurden von Geschäften bisher geführt und freueten sich, neben den jetzt abscheulichen Marschwegen doch endlich ein Mittel zum Hieherkommen erhalten zu haben. — Etwas will ich dem Reiz der Neuheit wohl einräumen, will auch auf den Sonntag etwas rechnen, will auch zugeben, daß wir nicht jedesmal während unserer Winterfahrten 80 Passagiere haben werden. Aber um zu meiner Beantwortung Ihrer Frage: „wo sie herkommen?“ zurückzukehren — bemerke ich voran, daß neulich der Deichband-Ausschuß, zwischen 30 bis 40 Mann, von Esfleth nach Neuenhunteorf gefahren ist, wo er wegen des Bruchs am diesseitigen Hunte-deich zu thun hatte. Wie hätten die Leute ohne das Dampfsboot sich in Füllen und Dielenschiffen behelfen oder durch den Klei durchquälen müssen! Auf dem Rückwege hatten sie nun freilich diese angenehme Parthie. Und damit wird ihnen die Unnehmlichkeit des Dampfsboots erst recht deutlich geworden sein — sie werden deutlich empfunden haben (was an Word des Dampfsboots jetzt schon recht oft und recht laut ausgesprochen wird), daß ein Dampfsboot für die Hunte zu wenig und nichts mehr zu wünschen sei, als eine Einrichtung öfterer Fahrten. (Hört!) — Zwei Holzhändler in Bremen hatten

