

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Mitteilungen aus Oldenburg

Oldenburg, 9.1843 - 14.1848 [?]

No. 49, 6. December 1845

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

Mittheilungen aus Oldenburg.

Ein vaterländisches Unterhaltungsblatt

über

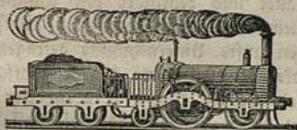
alle Gegenstände aus dem gesellschaftlichen Leben, den Künsten und der Literatur.

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 benutzt 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. —

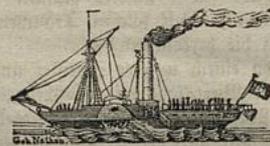
„Ja — kräht mein Gegner — das ist der Reiz der Neuheit! — Natürlich, daß bei einer so neuen Sache eine Menge Leute doch auch einmal sehen wollen, wie sich das Ding macht und deshalb eine Fahrt versuchen — wenn ihr aber darauf rechnet, daß solche Gäste zu ihrem Spaß oft wiederkommen, da irrt ihr euch 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 hierher 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



von einem Holzverkauf in Achhausen gelesen. Morgens gehen sie auf's Dampfboot, sind Nachmittags 2 Uhr hier, fahren denselben Abend nach Zwischenahn und sind am folgenden Tag zu rechter Zeit ganz bequem an Ort und Stelle. „Nun das konnten sie mit der Post doch auch erlangen, die ja alle Tage von Bremen kommt!“ — Aber nicht so zeitig und bequem; mit der Post gingen sie erst den Nachmittags von Bremen und kamen spät Abends hier an. Um dieselbe Zeit waren sie jetzt schon in Zwischenahn. — Ein Amtmann aus der Marschgegend brachte neulich seine Tochter hieher, welche Verwandte besuchen und zugleich den Cassinoball mitmachen wollte. Wie gern der Vater seinem Kinde auch dies Vergnügen gönnte, durch die lieblichen Marschwege hätte er die junge Dame wohl nicht zum Ball geleitet. Aber das Beste an der Sache ist noch; die Fahrt von B. nach Oldenburg unternahm er eigentlich nur bei der Gelegenheit, daß er in seinem Amtsdistricte von B. nach A. zu reisen hatte. A. ist von B. nur drei Stunden weit. — Aber jetzt durch Kleiwege?! — „Da thue ich ja viel besser,“ sagte er, „ich fahre mit dem Dampfboot nach Oldenburg und dann morgen von da nach A. in meinem Amtsdistricte, drei Stunden weit von mir!“ — Das habe ich Alles aus seinem eigenen Munde. — Ein Mann aus Westerstede erzählte mir am Bord des Dampfboots: „Vor einigen Tagen bin ich Morgens 3 Uhr aus Westerstede gefahren und war Nachmittags 3 Uhr in Bremerhafen. So etwas ist mir noch nie vorgekommen! — Ohne das Dampfboot hätte ich es wohl lassen müssen. Sonst hätte die Reise wenigstens zwei Tage gedauert, und mich vier bis fünf Thaler gekostet — jetzt hatte ich sie für 1 \mathcal{R} 24 \mathcal{K} .“ — Heute Morgen fuhren zwei Hausleute aus Ruhwarden mit dem Dampfboot ab. — „Ja,“ sagte der eine, „bis Brake, allenfalls bis Großensiel geht es nun herrlich. Aber dann sitzen wir fest in unserm Klei! — Da wir noch immer vergebens nach unserer Chaussee schmachten — wenn doch erst das dritte Dampfboot da wäre!“ — „Nun hoffentlich sollen Sie darauf nicht ganz lange mehr warten — versetzte ich — nach einer Mittheilung von Hrn. Schon ist kürzlich von Paris die Anzeige gekommen, Hr. Gäche denke gewiß am 1. Decbr. mit dem Paul Friedrich August abzugehen. Und da dieses Boot von 50 Pferde-Kraft sich nicht durch die verwünschten Canäle durchzwängen muß, sondern von Rouen nach Havre und dann über See geht, so kann es recht gut in acht Tagen (Wind und Wetter dienend) hier sein.“ — Das Dampfboot zwischen Hamburg und Havre macht seine Reisen in 50 bis 60 Stunden.

Das sind die kleinen Thatsachen, welche mir so gelegentlich bekannt geworden sind. Ich meine, sie beweisen ziemlich viel — beweisen ganz gewiß, daß der Mangel einer regelmäßigen bequemen häufigen Communication von der Marsch (nach dem Festlande hätte ich bald gesagt) nach Oldenburg und Bremen ein sehr wesentlicher, in der Marsch tief empfundener Mangel bleibt, daß unsere Dampfboot-Unternehmung eine sehr üble Lücke wenigstens vorläufig einiger-

maßen gestopft hat, und daß mit dieser Erkenntniß doch auch die Einsicht in die Nothwendigkeit einer Chaussee für das Butjadinger Land wohl endlich heller aufgehen wird. — Daß wir übrigens von unsern Dampfbooten nicht immer lediglich rosenfarbene Ereignisse zu erleben und zu berichten haben werden — daß wir noch eine Menge Schwierigkeiten zu bekämpfen haben — daß unser höchst elendes, unglaublich vernachlässigtes Hunte-Fahrwasser uns noch viel Verdruß machen wird — o, das sehen und wissen wir ganz genau! — Darüber machen wir uns gar keine Illusionen. — Hier zu Lande wird es einem mit dergleichen Dingen gar nicht sehr bequem gemacht. Wir müssen uns viel mehr quälen als andere Leute in andern Ländern. — Hin und wieder haben wir auch gegen Unwilligkeit, Schlandrian, vorgefaste Meinung zu steuern, wir können nicht überall mit ganzer Kraft durch — es gilt Larcen und „doucement“ fahren — der „Pottum“ ist nicht die einzige Bucht, in welcher wir an den Wall fest kommen. — Aber eben wie wir unsere Gegner, unsre Hindernisse deutlich sehen und täglich genauer kennen lernen, erkennen wir auch täglich genauer und deutlicher den Umfang und die Kraft der Elemente (ich meine nicht bloß Wasser und Dampf), von denen unsre Unternehmung getragen, gehoben wird — und wie die Passagiere der Dampfboote eben daher kommen, von wo die klugen Stubenhocker sie allerdings nicht erwartet haben — so werden die Passagiere der Eisenbahn sich auch von Gegenden einstellen, an welche diejenigen freilich nicht denken, welche mit ihren Nasen nur Schwierigkeiten aufzuwittern verstehen. — Gebt dem Publikum nur Gelegenheit sich zu rühren! Es wird mit deren Benutzung wahrlich nicht lange auf sich warten lassen!



Weser- und Hunte-Dampfbootfahrt.

(In Beziehung auf die Bekanntmachung in der 2. Beilage zu N^o 144 der Oldenb. Anzeigen vom 2. Dec. 1845.)

Bei dem Abgehen, noch mehr aber beim Ankommen des Hunte-Dampfbootes hat sich ergeben, daß Verdeck und Cajüten von gar zu häufigen Besuchen überdrängt und angefüllt werden. Es kann gewiß nicht in der Absicht der Direction liegen dem Publikum seine Freude an diesem ihm zum Theil noch neuen und für dasselbe so interessanten Beförderungsmittel des Verkehrs auf irgend eine Weise schmälern oder verklümmern zu wollen. Im Gegentheile muß ihr

die allgemeine belebende Theilnahme nur höchst erfreulich erscheinen. Aber jedem Verständigen wird einleuchten, daß es für die auf dem Schiffe nöthige Ordnung, für die Wahrnehmung des Dienstes und die Bequemlichkeit der Reisenden sehr hinderlich und störend sein muß, wenn beim Anlanden des Dampfboots der zu ihm führende Steg, das Verdeck, die Treppen und Cajüten sich mit ganzen Massen von Neugierigen anfüllen, welche alle diese Räume einnehmen und jede freie Bewegung unmöglich machen. Sobald das Dampfboot angekommen und festgelegt ist, soll die Schiffsmannschaft, welche den ganzen Morgen hindurch gearbeitet hat, ihren Mittag halten; damit sogleich nachher zur Herstellung der Ordnung und Reinlichkeit auf dem Schiffe geschritten werden könne. Wird sie daran durch die Besuche, welche in der zweiten Cajüte ein- und ausgehen, gestört, so geht die zu erwähntem Geschäft erforderliche Zeit — besonders bei diesen kurzen Tagen — so verloren, daß bis in den späten Abend nachgearbeitet werden muß. Die erste Cajüte, welche während der Fahrt zum Aufenthalt der Reisenden, zum Frühstück u. s. w. benutzt wurde, kann auch nicht ordentlich wieder rein gemacht werden, wenn jeden Augenblick neue Gruppen von Neugierigen in sie hineindrängen. Wie kann das Verdeck gescheuert werden, wenn immer neue Füße neuen Sand vom Ufer heraufbringen? Späte Arbeit wird keine gute Arbeit; und wenn der Leiwagen erst in der Dunkelheit über Verdeck und Fußboden geht, werden die Dielen bis zum andern Morgen nicht trocken. — Der etwaige Einwand mancher Actionärs: „daß sie doch das Schiff, zu welchem sie bezahlt haben, auch sehen wollen!“ verdient allerdings eine billige Berücksichtigung, und in diesem Sinne ist auch während der ersten Tage dem lebhaften Zudrängen kaum eine Bemerkung entgegengesetzt worden. Aber gerade auch die Actionärs werden höflichst gebeten, zu bedenken, daß unter der Fortsetzung eines solchen Verfahrens ihr Schiff wirklich leiden muß, und daß die Direction verpflichtet ist, für die gute Erhaltung ihres Eigenthums möglichst Sorge zu tragen. Einen ganz besonderen Uebelstand fügen die Schwärme von Kindern hinzu, welche gar nicht wieder vom Verdeck weg zu bringen sind und sowohl den Schiffleuten, als auch den Handwerkern, die während des hiesigen kurzen Verweilens des Dampfboots an allen Ecken zu thun haben, so hindernd im Wege stehen. — In Betracht aller dieser Umstände hat die Direction in oben angeführter Nummer der wöchentlichen Anzeigen schon die Bitte ausgesprochen, daß von jetzt an, wo auch die erste sehr natürliche Schaulust befriedigt sein wird, diese Besuche des Schiffs nun gefälligst eingestellt werden mögen. Nach der hier vorliegenden Auseinandersetzung der Motive wird eine Uebeldeutung dieses Ersuchens nicht zu besorgen sein, im Gegentheil auf eine geneigte Erfüllung derselben um so zuversichtlicher gerechnet werden dürfen, da die Beschaffenheit des jetzigen provisorischen Landungsplatzes irgend eine genügende Maßregel und Einrichtung zum Ablegen des Schiffs vom Ufer oder zur Absperrung des Zugangs nicht gestattet, und dasselbe

demnach unter die schonende Obhut des geehrten Publikums gestellt werden muß.

Frage eines Dampfboot-Reisenden.

Ist das gute Ordnung zu nennen, wenn die Steinkohlen erst Morgens in dem Augenblick an Bord gebracht werden, wenn sich schon Reisende einfänden? Da heute (Dec. 2.) die Direction selbst darüber sehr unzufrieden schien, so möchte dem Capitain wohl eine schärfere Aufmerksamkeit auf die Abstellung solcher Ungehörigkeiten zu empfehlen sein, — wozu auch noch zu rechnen, daß die Kohlen nicht in Säcken an Bord kommen, und also das Herauftragen der einzelnen Stücke oder Herauffahren in Karren die Passagiere sehr belästigt und das Verdeck unangenehm beschmutzt.

Nüge, betreffend die Hunte-Dampfschiffahrt.

Die fleißige Benutzung unsers Hunte-Dampfschiffs wird überall einen freudigen Eindruck gemacht haben und ist wohl geeignet, für die Zukunft die besten Erwartungen zu erregen. Seitdem man den mit unserm Huntefahrwasser anscheinend nicht gehörig bekannten und die Leitung des Schiffs von Seiten der dazu angestellten Schiffer nur störenden Capitain des „Paul Friedrich August“ von der Leitung des Schiffs entbunden und nur unsere, des Fahrwassers kundige tüchtige Führer, Capitain Stühmer und Steuermann Rothholt, ausschließlich damit betraut hat, geht die Fahrt ausgezeichnet gut und hat sich die Ausführbarkeit des Unternehmens beim ungünstigsten Wetter bewährt. Soll aber das Vertrauen des Publikums zu der Gesellschaft keine Erschütterung leiden, so muß auf's strengste darauf gesehen werden, daß der Fahrplan genau gehalten werde. Dahin gehört namentlich Präcision in Einhaltung der Abfahrtsstunde. Der Beginn der Fahrt muß genau zur festgesetzten Zeit erfolgen, keine Minute früher oder später; dies zu verlangen, ist das Publikum ebenso berechtigt, als die Direction dabei im höchsten Grade interessirt ist. Bisher ist darüber keine Klage gekommen; nur am Freitag Morgen, den 28. d. M. ist das Dampfschiff wenigstens 5 Minuten vor der auf 8 Uhr festgesetzten Abfahrtszeit vom Anlegeplatz am Deljestrich abgefahren, was die unangenehme Folge gehabt, daß mehrere Passagiere, die zum Theil schon Tags vorher Fahrбилете gelöst hatten, zum Theil sich noch zur Abfahrt melden wollten, obgleich sie vor 8 Uhr am Plage waren, das — leere Nachsehen hatten. Ob sie von ihrem Rechte, sich auf Kosten der Dampfschiffahrts-Direction auf dem raschesten Wege, etwa mit Extra-Post, nach ihrem Be-



stimmungsreihe befördern zu lassen, Gebrauch gemacht haben, ist nicht bekannt geworden. Die Direction wird aber stets Gefahr laufen, solchen Entschädigungsansprüchen sich auszuweisen, sobald das Schiff vor der bestimmten Stunde abfährt.

Den obigen Vorfall, der vielfach Entrüstung erregt hat, hier einer öffentlichen Rüge zu unterziehen, hat Einsender dieses im Interesse des Publicums so wie der Gesellschaft für angemessen gehalten, und hofft, daß in Zukunft zu ähnlichen Klagen keine Veranlassung gegeben werden möge.

Oldenburg, 1845, November 30.

R.

Theater.

Sonntag, den 30. November.

Die Geschwister. Schauspiel in 1 Akt von Goethe.

Wenn man die sorgsame, eine Meisterhand verrathende, Ma-
lerei abrechnet, mit welcher Goethe eine kleinbürgerliche Familien-
und Herzengeschichte bedacht, so bleibt an dem genannten Schau-
spiele in dramatischer Beziehung nicht viel übrig. Die durch „Fa-
brice“ herbeigeführte Ver- resp. Entwicklung ist doch gar zu dürf-
tig. Dieser arme Mensch ist nur in das Stück hineingeschoben, da-
mit Wilhelm zum Entschluß und Marianne zum Verständniß ihrer
Gefühle kommt; sobald dies geschehen, ist Alles fertig. — Es wurde
recht gut gespielt; besonders erfreuten wir uns an der Natürlichkeit
und lebenswürdigen Kindlichkeit, die Dem. Höffert (Marianne)
in ihrem Spiel entfaltete.

Zum Erstenmale:

Eines Hochzeitstags Fatalitäten. Lustspiel in 2 Akten
von Dr. W. Adel.

Der Dr. W. Adel hat uns diesen Abend ziemlich gut unter-
halten, und das ist immer schon etwas in einer Zeit, wo die dra-
matischen Novitäten in so schlechtem Credit stehen, daß Viele bloß
deshalb nicht in's Theater gehen, weil ein neues Stück gegeben
wird, und weil sie erst von Andern hören wollen, ob es das Dyer
eines Abends und des Geldbetrags eines Billets werth ist. Nun,
wie glauben diesen Leuten, deren Vorsicht das Resultat mancher
trüben Erfahrungen ist, die Versicherung geben zu können, daß es
einmal recht gut anzusehen ist; diejenigen jedoch, die gerne lachen
mögen, können es sogar wohl zwei oder dreimal aushalten. In
anderer Hinsicht können wir es aber nicht empfehlen. Die Fabel
des Stücks ist weder neu noch interessant; heimliche Heirathen und
dergleichen mehr. Vor Ablauf des ersten Aktes ist fast Alles been-
det, was auf den Verlauf der Sache einwirken könnte, und dann
muß ein Irrthum, dessen Aufklärung unbegreiflicher Weise nicht zu
Stande gebracht werden kann, das Stück noch den Rest des ersten
und den ganzen zweiten Akt hinhalten. Die vorgeführten Personen
reden aber fortwährend sehr ergötzlich und befinden sich jeden Augen-
blick in so komischen Situationen, daß man fast gar nicht aus dem
Lachen herauskommt. — Das Spiel der Herren Berninger (Kauf-
mann Klam) und Jenke I. (Winge) war von unwiderstehlich lo-

mischer Wirkung. Ebenfalls verdient das leichte, gewandte Spiel
der Mad. Nolke (Amalie) und des Hrn. Häfer (Dalberg) be-
sonderes Lob. — Hr. Dietrich, welcher als Kirchendiener in einer
sehr charakteristischen Masse erschien, wurde rauschend applaudirt.
Die übrigen Rollen sind unbedeutend.

Am Dienstag wurde statt des angekündigten Lustspiels „Jopf
und Schwert“ „das Glas Wasser“ von Scribe in sehr gelunge-
ner Weise gegeben. Die Besetzung war die frühere.

Kirchennachricht.

Vom 28. Nov. bis 5. Decbr. sind in der Old. Gem.

1. Copulirt: 108) Dierich Deffen und Talle Margarethe
Schwartzing, Nadorst. 109) Hinrich Kötzie und Sophie Marga-
rethe Wagenfeld, Ipwege. 110) Otto Bruns und Anna Catharine
Eilers, Dymstede. 111) Johann Schmeyers und Margarethe He-
lene Catharine Janssen, Dymstede. 112) Dierich Gerhard Meyer
und Anna Catharine Koopmann, Eversten. 113) Müller Ferdinand
Adolph Klomp und Christine Auguste Dorothee Lange, Oldenburg.
114) Wagenmeister Johann Felix und Henriette Sophie Vaasen,
Oldenburg.

2. Getauft: 359) Talle Margarethe Dbejohanns, Eghorn.
360) Carl Johann Friedrich Mühlmeister, v. d. Heil. Geistthor.
361) Friedrich Heinrich Oltmann Schellen, v. d. Heil. Geistthor.
362) Hermine Helene Sophie Dverbeck, Oldenburg. 363) Gerhard
Farms, Eghorn. 364) Ein uneheliches Mädchen. 365) Anna Wil-
helmine Meinardus, Nadorst. 366) Ein unehelicher Knabe. 367)
Ein uneheliches Mädchen. 368) Carl August Scholz, Oldenburg.

3. Beerdigt: 323) Anna Margarethe Caecilie Schelling,
2 J. 3 M., Eversten. 324) Hinrich Wille, 17 J., Hospital.
325) Ahlerd Bruns, 68 J. 7 M., Eversten. 326) Sophie Elisa-
beth Deffen, geb. Hallersiedt, 70 J. 7 M., Oldenburg. 327)
Martin Meiners, 38 J. 10 M., Dymstede. 328) Johann Hinrich
Reumann, 1 J. 11 M., Mehnen. 329) Herr Kaufmann Johann
Friedrich Lübking, 42 J. 11 M., Oldenburg. 330) Anna
Schmeyer's, 19 J. 8 M., Dymstede. 331) Johann Wilhelm Bern-
hard Haafswinkel, 10 M., v. d. Heil. Geistthor. 332) Dierich
Anton Friedrich Wilken, 19 J. 9 M., Hospital.

Gottesdienst in der Lambertikirche.

Am Sonntage, den 7. December.

Vorm. (Anf. 8 Uhr) Herr Hofprediger Wallroth.

Vorm. (Anf. 9½ Uhr) Herr Pastor Gröning.

Nachm. (Anf. 2 Uhr) Herr Kirchenrath Claussen.

N^o 49 der Oldenburgischen Blätter wird enthalten: Oldenbur-
gischer Nekrolog. (Schluß.) Johann Friedrich Schaffer, pens. Colla-
borator am Gymnasium zu Oldenburg. Albert Grube, Candidat
des Predigtamts und Lehrer an der höhern Bürgerschule zu Olden-
burg. — Die Kartoffelkrankheit. — Die Einwirkung der Kohle auf
den thierischen Körper. — Uebersicht von den Versicherungs-Summen
sämmlicher Gebäude im Herzogthum Oldenburg, einschließlich der
Herrschaft Barel, am Schluß des Jahres 1844.

Der Preis für den Jahrgang der Mittheilungen, welche an jedem Sonnabend ausgegeben werden, beträgt 1 \mathcal{R} Gold und 12 Grote Courant für den Herumträger. Auswärtige können bei allen Postämtern des Großherzogthums das Blatt bestellen, und erhalten solches inclusive des Postporto's für 1 \mathcal{R} 24 Grote Gold zugesandt.

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 50.

Sonnabend, den 13. December.

1845.

Nordsee-Eisenbahn.

So sehr ich von der dringenden Nothwendigkeit eines ungesäumten Anschlusses Oldenburgs an das große deutsche Eisenetz überzeugt bin, so freudig ich deshalb Alles begrüße, was uns diesem Ziele entgegen zu führen verspricht — so fest bin ich auch von der Unseligkeit und Unvernunft alles dessen überzeugt, was auf kleinliche Absperrung eines Nachbarn von seinen natürlichen Verbindungslinien hinzielt.

Hiernach erfreute und verletzte mich zugleich der Aufsatz „Nordsee-Eisenbahn“ in den Mittheilungen vom 29. Novbr. d. J.

Die lobenswerthen Bestrebungen, die Sonder-Interessen von Emden, Leer, Varel, Brake und Oldenburg in einer großartigen Eisenbahnverbindung mit dem Süden zu vereinigen, verdienen eben so volle Anerkennung und die detaillirten Nachweisungen über die mercantile Wichtigkeit dieser Bahn dürften eben so geeignet sein, das Unternehmen zu fördern, als die bloße Hindeutung auf eine Fernhaltung Bremens der Sache nothwendig schadet und in betrübender Weise an Lübeck's Bedrängniß erinnert. Und wie schwach sind die Gründe, welche uns überzeugen sollen, daß ein Anschluß Bremens gegen unser Interesse sei.

„Bremen wird ohne große Kosten gewinnen.“ — Aber verlieren wir, wenn Bremen gewinnt?

Bereichern wir uns nicht vielmehr in demselben Maasse als unsere Nachbarn reicher sind, durch den Absatz unserer Producte, durch Gewährung und Eröffnung von Credit und durch Betheiligung ihrer Capitalien bei unseren Unternehmungen? — Werden wir für unsere Producte nicht einen um so besseren Markt finden, je mehr Bremen davon ausführt? — Kann aber Bremen nachhaltig ausführen ohne

Absagewege für die Einfuhr? — Muß nicht vielmehr die Ausfuhr leiden, wenn der Einfuhr die Verkehrsadern unterbunden werden? —

Ferner „Brake, Varel . . . u. s. w. würden zu Häfen Bremens werden“ und wenn das — ist Bremen's Hafen dadurch vor Brake oder Elsfleth benachtheiligt, weil es Bremen's Hafen ist.

„Die Hunte-Dampfschiffahrt würde leiden“ — dies würde folgericht uns haben abhalten müssen, die Dampfschiff-Verbindung in's Leben zu rufen, da wahrscheinlich die Omnibus von der Concurrenz zu leiden haben.

Wo hat man je eine Eisenbahn so führen sehen, daß sie die großen Städte vermeidet? — Bremen hat 50,000 — Emden 12,500 — Oldenburg 10,000 Einwohner.

Und wenn sich wirklich eine Actien-Gesellschaft fände, die in kleinlicher Begünstigung von Brake u. s. w. auf den ungeheuern Verkehr verzichten wollte, welchen der Anschluß Bremens schon jetzt und mehr noch dann bringen wird, wenn Bremen in der Richtung auf Stade mit Hamburg verbunden sein wird — so wäre es dennoch unklug *) mit dieser Absicht hervorzutreten. Wollten wir es Bremen verargen, wenn es, gegenüber so feindnachbarlicher Gesinnung, bei der hannoverschen Regierung seinen ganzen Einfluß aufböte, um uns den Durchgang durch das hannoversche Gebiet zu versperren — und wäre dadurch nicht das ganze hochwichtige Project schon vor der Geburt zu ersticken? —

Und darum macht hier wie immer Eintracht nicht bloß stark, sondern trägt auch ein.

W. Niebour.

*) Der geehrte Herr Verfasser jenes Aufsatzes wolle diesen Ausdruck, der lediglich der Sache gilt, nicht persönlich nehmen.

