

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Mitteilungen aus Oldenburg**

**Oldenburg, 9.1843 - 14.1848 [?]**

No. 21, 23. Mai 1846

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

# Mittheilungen aus Oldenburg.

Ein vaterländisches Unterhaltungsblatt

ü b e r

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

Z w ö l f t e r J a h r g a n g .

N<sup>o</sup> 21.

Sonnabend, den 23. Mai.

1846.

S. R. D.

Nicolaus Friedrich Peter,

Erbgroßherzog von Oldenburg,

am 11. Mai 1846.

Die Tage flogen, und schon naht die Stunde,  
Die Dich von uns und in die Ferne führt,  
Schon zuckt das Scheidewort auf Peinem Munde,  
Das Weh der Trennung hält die Brust umschnürt;  
Ein guter Gott beschütze und behüte  
Pein Herz und Peines Glückes edle Blüte!

Der Vatersegen, der mit heißen Zähren  
Im Kusse sich auf Deine Stirne legt,  
Er wird zum Stern der Zukunft sich erklären;  
Und wie ihr Meer auch seine Wogen regt,  
Doch wird er stets in drohenden Gefahren  
Dich, uns're Freude, Fürstensohn, bewahren!

Im »Lebewohl« versagen uns die Worte,  
Doch Peiner Schwester Thräne deutet sie:  
Lernst Du Geseß und Recht am fremden Orte,  
Bergiß der Heimath, ihrer Liebe nie;  
Es läßt sich viel, nicht treue Liebe lehren,  
Mit Glück und Liebe sollst Du wiedertehren!

Julius Rosen.

Aus Belgien

über Baden und Amsterdam nach Hamburg.

Reise-Blätter.

2.

B a d e n .

(Fortsetzung.)

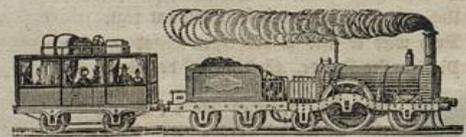
Die Stationen und Häuser der Bahnwärter sind wahrhaft Zierden der Bahn. Besonders die letzteren, welche so häufig vorkommen, erfreuen das Auge durch ihre hübschen Bauverhältnisse, die weit übergreifenden Dächer von bunten glasierten Zungenziegeln sehen heiter und stattlich aus, kleine Gallerien mit Schnitzwerk nach Schweizerart geben ihnen ein leichtes gepußtes Wesen, dazu sind sie von Blumengärten lustig umgeben, und stehen vor den Waldparthieen wie nette Theater-Decorationen. Der Karlsruher Bahnhof mit der stolzen Locomotiv-Halle, den weitläufigen Werkstätten und Vorrathshäusern scheint eine sehr großartige Einrichtung. Mehr kann ich nicht davon sagen, da wir auch an Karlsruhe nur vorbeirutschten; ebenso an Rastadt. — Die Berge von Baden stellen nun ihre mächtigen Massen und reizenden Linien höher und deutlicher an die Luft hinaus. — Ebersteinburg blickt von der blauen Waldböhe herüber. — Hier sind wir in Dos, geben unserm Danziger Reisesfreunde den Abschiedshändedruck zu seiner Schweizer-Reise, bemächtigen uns einer Droschke und rollen die schöne Straße nach dem glückseligen Baden hinan. Paramiribo und Pistolenschiefen\*) links, Trinkhalle und Cursäle rechts lassend, kommen wir

\*) Ersteres ein Landhaus — letzteres ein Scheibenstand.



in die Stadt. Mein ehemals in bescheidener Mittelklasse weidendes „Lamm“ finde ich in einen höherstrebenden „Hof von Holland“ verwandelt. Wer darin gewohnt hat, kennt das hübsche obere Balkonzimmer. Es ist dasjenige, worin wir unsere nomadische Residenz aufgeschlagen haben. — P. sucht seinen Freund auf. Fort ist er, heute früh, der Bösewicht! Hat uns so hastig nach Baden hergesprengt! Das wolle ihm Gott verzeihen! Ich glaube, er thut es; wir sind auch dazu geneigt, und rennen sogleich hinaus, unsere gnädigen Gefinnungen dem ganzen Thale mit allen seinen Prachthallen, Landhäusern, Baumgruppen und Waldstücken zu verkünden. Schnell durch den Gursaal, wo das stumpfe Spielervolk sich an der schnöden Roulette begaunern und rupfen läßt — an der neuen Trinkhalle herunter — die herrliche Eichen-Allee nach Ludwigshad, den Klosterhof von Lichtenthal im Streifzuge mitgenommen, das reizende, waldbumbezte Geroldsauer Thal hinan zum Wasserfall. — Unverschämtes Glück haben wir mit dem Wetter. Seitdem wir von Trier weg sind, bis auf zwei Regensunden, immer Sonnenschein. Und nun über diesem Paradiese von Deutschland den heitersten, blauesten Himmel; Italien mag ihn dunkler haben, reiner ist fast unmöglich. Die blaue Waldtiefe voll Duft und Schatten, der herrliche Bach durch frisches Grün schäumend, die riesigen langen Tannen aus dem Abgrunde schlank heraufwachsend, ihre dunklen Wipfel hoch oben im Lichtglanze wiegend — nun, Du kennst ja die Gegend; sind wir doch zusammen am Wasserfalle gewesen. Was da noch beschreiben! Es ist noch Alles eben so jung und kräftig wie damals. — Seitdem sind nun Jahre über uns hingegangen, und während dieser Zeit hat der Wasserfall unaufhörlich Tag und Nacht, Wochen und Monaten hindurch ohne Rast und Ruh seine Wellen über diese Felsen herunter gewälzt — wir sehen ihn nicht anders, als hätten wir ihn gestern verlassen. Wie anders aber stehen wir vor ihm! — Der gute buckelige langbeinige Hüter des Orts ist dagegen mit seinen schönen melancholisch blauen Augen ganz derselbe geblieben; er hat die Unvergänglichkeit seines Wasserfalls geerbt; steht immer noch an der nämlichen Stelle, die Fremden zu erwarten, dann schiebt er in seinem langen Wanderschritt vor jedem Trupp einher, und macht die Honneurs seiner Hütte, indem er an dem reizenden Bankette seine Birnen und Pfäumen anbietet. Für diesen armen Wegelagerer ist es wenigstens ein Trost, in solcher Schlucht auf seinen Raub zu stoßen; und aus dem völkerwimmelnden Baden muß ihm ja reichlicher Tribut zufließen. Ich meine, er müsse in der Stille ein Vermögen sammeln und wundre mich eben so in der Stille, daß Hr. Benazet diesen Platz nicht längst in sein Reich gezogen hat. Wie pikant wäre hier am Wasserfall so eine kleine Fiktal-Bank! Wie lieblich würde das geistreiche: faites votre jeu! rien ne va plus! rouge, pair et passe! ins Rauschen der Wellen klingen! Welch ein Triumph der hohen Civilisation, ihre feinsten Reiser auf diese Riesenstämme roher Natur zu pflöpfen! —

Wir hatten unsern Wagen mit P.'s getreuem Bernhard an's Ludwigshad bestellt, um von da nach Schloß Eberstein hinaufzufahren. Als wir vom Wasserfall zurückkamen, kein Wagen, kein Bernhard zu finden. Nach Aussage der Kellner hat zwar eine Kalesche drüben im Schatten lange gehalten. — Wohin sie gerathen? unbekannt. Höchst räthselhafte Sache, worüber sich P. um so mehr erbozt, da erst kürzlich Bernhards Anstelligkeit mit Recht sehr gelobt worden war. Wundern und Zürnen hilft nicht so gut vom Fleck, als statt des verschwundenen einen Wagen des Badewirths zu nehmen. — Nur nicht ärgern! Lieber eine Flasche Wein mehr trinken! Wie schon manchmal, erproben wir auch hier die unverwüsthliche Kraft dieses schönen Grundsatzes und rollen vergnügt über unsere Geduld im Leiden durch das lachende Bayerthal, Seelach vorbei, die Straße hinauf, die sich am Berg so schön hinumwindet, mit den stolzen Mauerlehnen — ein Kunstwerk, der Umgebungen würdig. Des glänzenden Tages und der frischen Waldluft froh, hatten wir unser treuloseres Fuhrwerk längst vergessen, als droben von der Höhe uns ein leerer Wagen entgegen kam, und seitwärts auf dem Fußsteige durchs Stangenholz Freund Bernhard behaglich, doch einigermaßen sorgenvoll gebücktes Hauptes, einherschleuderte. Nach beiderseitigem Stutzen erfolgte auf rigoroses Examen die naive Antwort: er habe gar nicht begriffen, wo wir geblieben, und als man ihm nach langer Weile Wartens gesagt, es seien zwei Herren das Thal hinaufgegangen, nothwendig auf uns geschlossen, den Kutscher möglichst angetrieben und zu seiner Bestützung alles leer gefunden auf Eberstein, von wo er nun zurückkomme, uns zu suchen. — Alles kam so komisch und bekümmert heraus, daß P. mühsam den nöthigen Ernst behielt, um ihm zu demonstrieren, wie das Warten seine Aufgabe gewesen, womit er ja auch, so viel bekannt, nichts zu veräumen habe. Die lächerliche Ueberzeugungsmani, womit er diese ihm neue, doch unwiderstehlich einleuchtende Wahrheit aufnahm, ward an Wirkung noch übertroffen von dem grimmen Blicke, den er jenem verführerischen Wagen nachschleuderte, während er den unsrigen bestieg, um die Fahrt nach dem Schlosse unverhofft so schnell zu wiederholen. (Fortsetzung folgt.)



### Nordsee-Eisenbahn.

Man bezeugte in einem unserer Local-Blätter dieser Tage seine Verwunderung, daß von unserer früher in Anrege gebrachten Eisenbahn, nirgends mehr die Rede sei, und man das Project vielleicht als verfallen betrachten müsse. —

Wenn auch im Publikum Nichts darüber verlautet, so wissen wir dennoch, daß das Project nicht aufgegeben ist, daß im Gegentheile mit aller Thätigkeit an dessen Verwirklichung gearbeitet wird; daß aber, so lange die Concession von der Königlich Hannoverschen Regierung nicht verliehen worden ist, alles Wirken und alles Streben nutzlos, und bis dahin, daß die besagte Concession erfolgt ist, man, wie schwer es auch fallen und man einen unersehblichen Zeitverlust zu betrauern haben möge, sich ganz passiv verhalten muß. — An Geduld, Ausdauer und Beharrlichkeit, und an der Anwendung aller zu Gebote stehenden Mittel, um wo möglich das vorgesteckte Ziel zu erreichen, läßt man es nicht mangeln; das Uebrige muß man ruhig abwarten; denn, wenn gleich in der gegenwärtigen Zeit auch Vieles durch Dampf getrieben wird, so kann doch nicht Alles dadurch betrieben werden.

Seit dem ursprünglichen Projecte, welches wir in *N<sup>o</sup> 48* der „Mittheilungen aus Oldenburg“ vom vorigen Jahre, so wie in *N<sup>o</sup> 4* und *5* des „Hannoverschen Volksfreundes“ von diesem Jahre erörtert finden, hat sich indessen Manches zugetragen, was die Wichtigkeit besagter projectirten Bahn noch um Vieles erhöht, und welches mitzuthellen, und zu erörtern, dem Interesse der Sache förderlich und angemessen sein dürfte. —

Es ist bekannt, daß die Holländische Gesellschaft, welche die Eisenbahn in den Niederländischen Provinzen Drenthe und Groningen bauet, in Hannover, Oldenburg und Bremen bei den dasigen resp. Regierungen, um die Concession, von Leer über Oldenburg nach Bremen ihre Bahn fortbauen zu dürfen, nachgesucht hat.

Es ist ebenfalls, wenn vielleicht weniger allgemein, uns aber aus sicherer Quelle bekannt, daß mit Bezug auf die Indische Mail, die Englische Regierung sich bestimmt für den Weg durch Deutschland, im Vorzuge vor dem durch Frankreich, erklärt hat.

Die Wichtigkeit dieser beiden Punkte, in Beziehung auf unsere projectirte Bahn darzutun, haben wir hauptsächlich hiedurch bezwecken wollen.

Wie schon früher gesagt, gehören wir nicht zu denen, die einen Anschluß Hollands, als ein Unglück betrachten; sondern wir sind der Meinung, daß im Gegentheile der Personen-Verkehr nur durch denselben belebt und gehoben werden kann und wird.

Wir sind indessen auch der Meinung, daß ein solcher Anschluß, wenn nämlich von Neuschanz nach Leer und von da auf directem Wege über Oldenburg nach Bremen gebaut werden soll, uns wenig Nutzen bringe, indem unser Land auf diese Art nur oberflächlich berührt würde, denn da dasselbe für die Masse der Reisenden der Merkwürdigkeiten zu wenig darzubieten hat; so kann eine Eisenbahn, welche nur zum Durchfluge durchs Land dienen wird, uns keinen reellen Nutzen schaffen.

Die Vortheile dieses Anschlusses, würden unsern Nachbarn zur Linken und Rechten fast allein zu Gute kommen:

Leer als erstem Anhaltspunct von Holland, und Bremen, gewissermaßen, als vorläufigem Endpunkte.

Wir stimmen demnach vollkommen mit Denjenigen unserer nachbarlichen Districte überein, welche als Ersatz für den gefragten Anschluß, die Fortsetzung des Bahnbaues über Emden und Aurich bei ihrer Regierung beantragt haben, und sollte diese erreicht werden, so liegt Nichts mehr im Interesse, als von Aurich über Wittmund und Jever nach Barel zu bauen.

Wir wissen, daß dieses bei einer mündlichen Unterredung der besagten Holländischen Gesellschaft auch mitgetheilt worden ist, und daß diese, wenn auch nicht unbedingt darauf einging, es auch nicht definitiv ablehnte; später soll sie indessen dem Vernehmen nach sich geäußert haben, davon abstrahiren zu müssen.

Dennoch sind zu einer solchen Bahnlinie noch nicht alle Aussichten verschwunden, die aber mitzuthellen, wir uns vorläufig noch enthalten müssen.

Was die Rentabilität dieser Linie anbetrifft, so wollen wir uns aller Raisonnements darüber enthalten; sie läßt sich von vorn herein ebenso wenig mit Bestimmtheit behaupten, als mit Gewißheit in Abrede stellen. Es sind der Pro & Contras zu viele, als daß es uns gelüsten sollte, sie hier alle zu erörtern; die Erfahrung lehrt uns aber täglich, daß die Gelegenheit zum Reisen, Reisende macht: wir sehen dies bei den in Districte Land und bei uns ins Leben getretenen vielen Omnibusfahrten, wir sehen dies an der Ems- und an der Hunte-Weser-Dampfschiffahrt u. s. w. u. s. w. —

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß diese Bahnlinie eine gänzliche Umwandlung unserer Verkehrs- und einen günstigen Einfluß auf unsere Handelsverhältnisse nach Innen und Außen zur Folge haben würde, und daß sie also sowohl für Districte Land als für uns von der größten Wichtigkeit ist.

Unsere Küstengegenden würden dadurch ihrer isolirten Lage entzogen werden, indem es ein Leichtes sein würde, durch Auffahren von Sand auf die Kleinwege, da wo die Erbauung etwaiger Chaussees zu kostspielig sein dürfte, an verschiedenen Punkten, längs der ganzen Bahnlinie, an die Eisenbahn zu gelangen.

So z. B. würde die sogenannte Krummhörn, der reichste und fruchtbarste Landstrich in Districte Land und fast das ganze Amt Greetshyl, vermöge ihrer Kanäle, in Emden an die Bahn gelangen.

Die Stadt Norden und ihre Umgebungen würden sie in Aurich erreichen; Esens und Umgegend auf halbem Wege, zwischen Aurich und Wittmund. — Carolinensphyl u. s. w. vermöge der von da nach Wittmund gebaut werdenden Chaussee, in Wittmund.

In Jever würden das Amt Lettens und Minsen, und namentlich Hooxsiel und Lettens nebst Umgegend bei schlechten Wegen, vermöge ihrer Sieltiefe, sich an sie anschließen.



Mariensiel und Neustadt-Gödens würden, vermöge Erbauung kurzer Chausseestrecken, in der Nähe von Sande an die Bahn gelangen; vom Amt Friedeburg führen Sandwege nach Neustadt-Gödens und also auch dieses würde sie benutzen können.

Steinhausersiel würde unmittelbar durch die Eisenbahn berührt werden.

Das Amt Bochhorn gelangt theils auf Sandwegen, theils auf Chaussee nach besagtem Siel und mithin so an die Bahn. Den längs der Linie von Sande bis Varel liegenden Groden oder Poldern, ist sie an mehreren Punkten, und in Varel selbst erreichbar. — Auch das nah gelegene Stad- und Butjadingerland würde von dieser Seite während es theilweise auch in Brake an die Bahn gelangt, insoweit sie nach Oldenburg führt, damit in Berührung zu bringen sein.

Die reiche Marschgegend, mit ihren vielfachen Producten, einer Bevölkerung von pl. m. 100,000 Seelen, welche theils längs dieser Bahnlinie, theils in deren Nähe und Umgebung wohnt, würde auf die gedachte Weise, mit der Eisenbahn in Berührung gebracht werden, und den Personenverkehr von Holland, Bremen, Hamburg, Hannover u. s. w. u. s. w., so fast das ganze Jahr hindurch in Ostfriesland, so wie bei uns Statt findet, und welcher namentlich durch die Eisenbahn, und während der Badesaison, durch unsre Nordseebäder, Norderney und Wangeroog noch bedeutend erhöht werden würde, in Betracht ziehend, ist daher die Rentabilität dieser Linie, unserer Meinung nach, wohl mit einigem Grunde in Aussicht zu stellen. —

Es ist überdies kein kostspieliger Bau; fast überall ein flaches, ebenes und festes Terrain, und nur von Wittmund nach Jever und von Sande nach Varel ein etwas theurer Boden zu expropriiren.

Was den Anschluß an Bremen betrifft, gegen den wir uns früher auf mercantilsche Gründe gestützt, ausgesprochen, so erleidet dieser durch den Anschluß Hollands ebenfalls eine Veränderung.

In mercantilscher Beziehung verbleiben die Gründe ganz dieselben, und uns darauf stützend, würden wir im Interesse beider Länder, Ostfriesland und Oldenburg, gegen einen solchen Anschluß beharren müssen. — Mit Bezug auf den Personenverkehr aber, und in Beziehung zu besagtem Anschlusse, gestaltet sich die Sache anders, indem sie die Rentabilität der Nordsee-Eisenbahn, vermöge des uns von Holland kommenden Verkehrs mehr herausstellen wird; und von diesem Gesichtspunkte ausgehend, können wir uns mit dem Anschlusse nach Bremen, vermöge der Hannover-Bremer-Bahn, wohl vereinigen.

Wir dürfen aber schon deshalb nicht direct auf Bremen bauen, sondern müssen von Oldenburg aus, die Hannover-Bremer-Bahn zu erreichen suchen; weil die Richtung über Delmenhorst und Stuhr nach Achim als die richtigste zu wählen sein dürfte. — Von Oldenburg über Stuhr

und Achim nach Bremen, würden circa 9 bis 10 Meilen sein, und folglich dürfte man pr. Eisenbahn von Oldenburg in circa 1½ Stunden dahin gelangen können. Wir würden durch diese Richtung viele Schwierigkeiten im Baue vermeiden, welche sich uns in Bremen selbst mit Bezug auf den Uebergang über die Weser und sonst darbieten dürften, und im Interesse der Nordsee-Eisenbahn, wird diese Richtung auch wohl die passendste sein, so wie sie sich später als die richtigste bewähren dürfte; stellt sich dennoch in Zukunft das Bedürfniß einer directen Linie nach Bremen heraus, was wir jedoch zu bezweifeln wagen, so haben wir die Bahn von Delmenhorst auf directem Wege dahin nur zu verlängern.

Wir sagten so eben, daß die Richtung über Achim sich wohl später als die richtigste herausstellen dürfte, und glauben wir dies in Bezug auf die Overland oder India Mail, von vorn herein behaupten zu können.

Die Wichtigkeit Indiens für England, ist nicht zu verkennen, sie hat sich in den letzten Tagen, durch den Sieg über die Sikhs, wo möglich noch vermehrt; und daß England daher seine Verbindung mit Indien, auf dem sichersten und kürzesten Wege darzustellen suchen wird, bedarf wohl keiner ferneren Erörterung.

Der Weg durch Deutschland bietet ihm größere Sicherheit dar, als der über Frankreich.

Im Falle eines Krieges mit Frankreich, es sei zwischen England und Frankreich, oder auch, zwischen Deutschland und Frankreich, geht ihm die Route über Marseille verloren, da man bei zehn Fällen neun annehmen darf, wo England, im Fall eines Krieges zwischen Deutschland und Frankreich, Deutschlands Verbündeter sein wird. — Die Route über Belgien und Köln, wird ihm in einem solchen Falle zu unsicher. — Die über Holland findet in England seine Gegner; eines Theils, weil Holland in mancher Beziehung eine Rivalin Englands ist, und andern Theils, weil die Communication via Rotterdam, nicht die möglichst große Sicherheit darbietet, indem dasselbe, wegen des starken Eisganges auf der Maas, im Winter oft aller Schifffahrt unzugänglich ist.

Dies sind Englands Raisonnements und Gründe, welche nicht in Abrede zu stellen sind; und ihre Politik schweift bekanntlich sehr in die Zukunft.

Es liegt also klar vor, daß solche Punkte, wo die India Mail landen, und von wo aus sie pr. Eisenbahn weiter befördert werden kann, ihm höchst willkommen sein, und von ihm vorzugsweise benutzt werden.

Solcher Punkte können wir ihm, falls unser Project sich verwirklicht, mehrere anweisen, und zwar sowohl an der Weser, Jachde als Ems.

Die Mail mag nun landen, wo sie wolle, es sei auf der Weser, auf der Jachde, oder auf der Ems, so kann sie auf der Nordsee und auf der Hannover-Bremer Eisen- (Hierzu eine Beilage.)



# B e i l a g e

zu № 21. der Mittheilungen vom Sonnabend, den 23. Mai 1846.

bahn, über Hannover, Braunschweig u. s. w. bis Triest befördert werden, ein Vorzug, der ihr mit Bezug auf die verschiedenen Landungspunkte, keine Bahn Deutschlands darbieten kann.

Wir haben die Wichtigkeit unserer projectirten Eisenbahn, welche drei Flüsse des Deutschen Meeres zu ihrem Endpunkte hat, schon früher dargethan.

Diese Wichtigkeit würde durch die erwähnten beiden Anschlüsse, an die Drenthe-Groninger und an die Hannover-Bremer Bahn noch erhöht werden.

Sie würde das Norddeutsche Bahnnetz vervollkommen, und wir würden durch die Eisenbahn sowohl mit der Ostsee bis Königsherg hinauf, als mit dem adriatischen Meere, Triest, mit dem Innern Deutschlands, mit Holland, mit Belgien und mit Frankreich gewissermaßen verbunden werden.

Wir brächten unsere Pferde auf der Eisenbahn nach Holland, nach Belgien, nach Augsburg, ja, bis auf vielleicht einige zwanzig Meilen, nach Mailand.

Unser Hornvieh, unsere Butter u. s. w., würde zu den Hauptmärkten Deutschlands auf der Eisenbahn gelangen können; selbst Frankreich, was viel Hornvieh von Holland bezieht, läge alsdann dafür auch für uns nicht zu entfernt.

Wir können noch wichtigere Punkte für unsere Nordsee-Eisenbahn in Aussicht stellen, wir wollen diese jedoch bis zu einer spätern Gelegenheit aufbewahren; und verweisen, was die Wichtigkeit anbetrifft, welche England auf eine vermehrte und schnelle Communication mit Indien legt, unsere Leser auf Dasjenige, was eine der Englischen Zeitungen, vor etwa 2 Monaten darüber sagte, und welches wir wörtlich hiemit wiederholen wollen.

Es heißt nämlich darin:

„Our already large and still increasing possessions in India render it necessary, that, frequent and rapid communication, should be kept up with the home Government; and the more rapidly news can be transmitted, the nearer is that country brought within the influence of England's power, and consequently, the more lasting will that power be throughout the whole extent of the India empire.“

Es war nämlich in einer Versammlung der Syro-Aegyptischen Gesellschaft in London, die Rede davon, die Verbindung mit Indien auf dem kürzesten Wege herzustellen, und einer unserer Englischen Freunde, welcher sich für unser Project sehr stark interessirt, hat dargethan, daß der Weg über Deutschland, nach einer von ihm angegebenen Richtung, sich mit einem Specialtrain, und der in England üblichen rate von 40 Meilen pr. Stunde, durch Thessalien nach Athen in 40 Stunden zurück-

legen ließe. — Von Athen nach Alexandrien pr. Dampfschiff, à 10 Meilen pr. Stunde, in etwa 56 Stunden, so daß man via Ostende und Wien in 4 Tagen 11 Stunden von London in Alexandrien würde sein können.

Es hat diese Darstellung die Aufmerksamkeit der Englischen Regierung auf sich gezogen, und die Zeit wird uns lehren, was das Resultat davon sein wird.

Der sichere Weg via der Ems, Jahde oder Weser nach Wien u. s. w., falls die Nordsee-Eisenbahn zu Stande kommen sollte, würde höchstens einen Unterschied von 10 bis 15 Stunden machen, und also Alexandrien von London aus, längs dieser Route in 5 Tagen zu erreichen sein.

Ohne uns also Illusionen machen zu wollen, dürfen wir mit allem Grunde erwarten, daß die combinirte Ostfriesisch-Dsnabrücker und Brake-Mindener, oder Nordsee-Eisenbahn, für den Handel und Verkehr, eine der wichtigsten werden würde, welche Deutschland aufzuweisen hat; vereinzelt wird keine von beiden diese Wichtigkeit indessen je erlangen können.

Wir können vor der Hand, wie bereits oben gesagt, nur in Geduld abwarten, was die Hannoverische Regierung mit Bezug auf die im October v. J. nachgesuchte Concession beschließen wird.

Unsern Nachbarn, den Ostfriesen, muß es deutlich werden, daß unser Interesse nur das ihrige, und umgekehrt das ihrige das unsrige ist.

Im Uebrigen ist es wirklich auffallend und bemerkenswerth, daß, während bei der Hannoverischen Regierung, das Princip der Privat-Eisenbahnen noch keinen Eingang hat finden können, die Holländische Regierung die einzige Staatsbahn, welche sie besaß, einer Privatgesellschaft überlassen hat.

Polizeilich von der Regierung überwacht, ist die Erbauung und die Exploitation aller Holländischen Eisenbahnen, in Händen von Privatgesellschaften, und die Bahnen, sammt ihrer ganzen Einrichtung u. s. w., gehören gewiß zu den vorzüglichsten des Continents, und halten mit sämmtlichen Bahnen, welche wir in Deutschland, Belgien, Frankreich und auch England gesehen haben, durchschnittlich den Vergleich aus.



D a m p f s c h i f f

Mai, 21. Ein gestern angekommener Brief des Hrn. Gäche meldet, daß er in der ersten Hälfte des Juni Monats mit