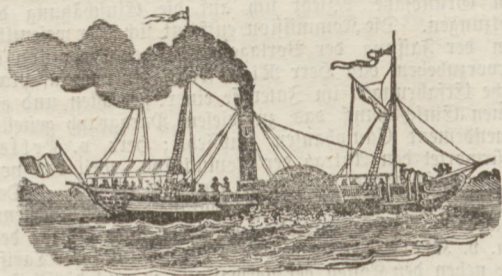


Danziger Dampfboot.

N^o 106.

Mittwoch, den 8. Mai.

Das „Danziger Dampfboot“ erscheint täglich Nachmittags 5 Uhr, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Inserate, pro Spaltzeile 9 Pfge., werden bis Mittags 12 Uhr angenommen.



1861.

31ster Jahrgang.

Abonnementspreis hier in der Expedition Portchaisengasse No. 5. wie auswärts bei allen Königl. Postanstalten pro Quartal 1 Thlr. Hefige können auch monatlich mit 10 Sgr. abonniren.

Die nächste Nummer dieser Zeitung erscheint Freitag, den 10. Mai, Abends.

Staats-Lotterie.

Berlin, 7. Mai. Bei der heute fortgesetzten Ziehung der 4ten Klasse 123ster Königl. Klassen-Lotterie fiel 1 Hauptgewinn von 15,000 Thlr. auf Nr. 49,682. 2 Gewinne zu 2000 Thlr. fielen auf Nr. 33,223 und 91,851.

35 Gewinne zu 1000 Thlr. auf Nr. 2850. 3203. 3703. 6270. 9806. 10,083. 12,445. 16,289. 17,949. 19,136. 20,256. 21,980. 23,368. 31,515. 32,535. 36,227. 36,652. 40,638. 46,982. 48,953. 49,464. 50,947. 51,232. 52,033. 56,077. 56,266. 57,250. 66,171. 69,472. 72,458. 73,106. 82,580. 83,601. 87,736 und 94,056.

55 Gewinne zu 500 Thlr. auf Nr. 3036. 6997. 9959. 10,030. 11,433. 12,261. 16,631. 17,282. 18,089. 18,240. 19,737. 21,571. 22,765. 25,015. 26,702. 28,646. 30,726. 30,767. 33,149. 33,234. 39,237. 40,437. 40,553. 42,856. 44,723. 45,839. 50,095. 50,104. 50,303. 51,189. 54,613. 55,871. 56,448. 57,275. 57,281. 57,730. 60,646. 63,471. 65,350. 66,565. 72,273. 73,246. 75,430. 76,225. 76,625. 77,310. 79,144. 79,187. 79,209. 81,214. 84,702. 85,813. 89,953. 90,093 und 92,874.

75 Gewinne zu 200 Thlr. auf Nr. 17. 788. 1795. 2351. 3885. 5738. 6655. 7543. 8013. 8810. 9207. 10,020. 12,566. 13,283. 19,543. 20,012. 20,971. 23,036. 25,222. 25,956. 27,843. 28,609. 30,761. 32,971. 35,744. 37,276. 38,414. 39,537. 42,682. 43,004. 43,334. 44,311. 46,151. 48,519. 48,609. 53,196. 53,791. 54,492. 56,417. 57,527. 58,628. 58,808. 59,046. 60,504. 60,607. 61,984. 62,483. 63,215. 65,768. 65,872. 66,102. 67,673. 68,095. 71,705. 73,500. 75,592. 76,065. 76,526. 80,427. 80,567. 80,714. 81,177. 82,405. 83,648. 83,702. 84,202. 84,470. 84,742. 85,183. 85,601. 86,837. 88,535. 89,961. 90,780 und 92,184.

Privatnachrichten zufolge fiel obiger Hauptgewinn von 15,000 Thlr. nach Berlin bei Seeger. — Nach Danzig bei Hrn. Ropoll fielen 2 Gew. zu 500 Thlr. auf Nr. 22,765 und 76,625.

Telegraphische Depeschen des Danziger Dampfboots.

[Wolffs Telegraphisches Bureau.]

München Dienstag 7. Mai.

In der heutigen Sitzung der Reichsrathskammer wurde der Antrag in Betreff der Judenverhältnisse beraten. Eine von Leinsheim beantragte Modification wurde mit großer Majorität verworfen und der Beschluß der Abgeordnetenkammer angenommen. Hierdurch ist ein Gesamtbeschluß der Kammern erzielt worden.

Wien, Dienstag 7. Mai.

Die heutige „Nesterr. Ztg.“ enthält ein Schreiben des Finanzministers Plener an die Wittve des Hrn. von Bruck in welchem die Integrität des Charakters und die Reinheit der Amtsführung des Hrn. v. Bruck bezeugt wird.

Pesth, Dienstag 7. Mai.

Die Steuereintreibung mittelst militärischer Exekution hat nun auch im Pesther Comitae begonnen. Morgen beginnt die Adressdebatte.

London, Montag, 6. Mai. Nachts.

In der heutigen Sitzung des Oberhauses erwiderte Lord Wodehouse auf eine desfallsige Interpellation Lord Carnarvon's, daß die Ausführung des Suez-Kanals unmöglich sei. England habe sich verpflichtet, die Integrität der Türkei zu schützen. Die Pforte habe keinerlei Konzession bewilligt, vielmehr große Einwendungen gegen die Bildung einer Gesellschaft gemacht, die einen Theil des aegyptischen Territoriums im Besitz haben würde.

Ob Thorn-Königsberg oder Königsberg-Warschau? (Schluß.) II.

Durch die Linie Marienburg-Soldau des in gestriger Nummer dargebrachten Bahnprojekts wird von allen Ostseestädten Elbing zu Warschau am nächsten gerückt, nämlich um 2½ Meilen näher als Danzig, und zwar mit einem, im Verhältnis zur Gesamtentfernung nicht starken, jedenfalls aber wieder dem erreichbar geringsten Es noch näher zu Warschau zu rücken, über Osterode und Neidenburg, hieße zwar anscheinend mit Einer Linie zugleich über Elbing auch Danzig und Königsberg mit Warschau verbinden, wenn auch auf Umwegen. Es ist aber unmöglich, mit dieser einen Linie einen so ausgedehnten Landestheil zu befriedigen. Denn nicht um die Verbindung jener Hauptstädte allein handelt es sich bei uns, sondern zugleich, ja sogar vorzugsweise auch darum, das Innere der Provinz aufzuschließen, um Wohlstand und Steuerfähigkeit darin nicht gegen die durch Eisenbahnen emporgedragte Mehrheit der übrigen Theile des Staates ganz zurückfallen zu lassen. Nur einen mäßigen Distrikt aber würde jene Bahn nach Elbing wirklich befriedigen, in welchem sie einen Theil noch durch die dortigen Seen minder bequem zugänglich wäre, während sie zugleich dort den Osterode-Elbinger Kanal und die über Osterode kommende Schauffelnie, denen sie in der Nähe und durchweg parallele laufen müßte, und die sich nicht mehr, wie die Bahn noch anderswohin verlegen lassen, wesentlich entwerthen würde, nachdem beide Verkehrsmittel kaum erst fertig geworden sind; was herbeizuführen offenbar wohl ein volkswirtschaftlicher Fehler wäre. Der übrige Landestheil dagegen müßte seinen Aufschluß doch nach wie vor durch eine Bahn nach Königsberg (wie die hier vorgeschlagene, oder die Thorer) suchen, die jedenfalls beim Vorhandensein einer Bahn von Warschau her nicht ohne Anschlag an diese bleiben könnte (und vom Anschlußpunkt ab der Strecke nach Elbing sogar voraussichtlich ihre Lebensfähigkeit entziehen würde.) Hiernach muß also Königsberg aus obiger „Verbindung über Elbing“ gestrichen werden. Es bleiben also nur noch die „über Elbing zugleich nach Danzig“. Diese wählen, hieße über den Völkerhandel mit Polen, der doch unzweifelhaft vor Allem nach Danzig hinstrebt, erst auf einem besonderen Umwege nach diesem Hauptziel spazieren führen (und übrigens zugleich Danzigs Handel noch schwer gefährden) damit nur das minder wichtige Elbing kürzer erreicht werde. Offenbar ist wohl das Umgekehrte vernunftgemäß, wie es hier aber Marienburg vorgeschlagen, obenein da Elbing dabei nicht weniger als gefährdet wird.

Durch die Linie über Marienburg wird nämlich Elbing, da es, wie oben gesagt, immer noch der nächste Zielpunkt von Warschau aus bleibt, unverkennbar wieder, wie in den alten, blühenden Zeiten, an dem Polnischen Handel seinen verhältnismäßigen Antheil nehmen, dessen Vermehrung überdem für Elbing und vor Allem für Danzig, sich zum Voraus kaum übersehen läßt. — Daß übrigens für Danzig die Herstellung der direkten Danzig-Warschauer Straße eine Lebensfrage ist, wird wohl jetzt nicht mehr verkannt werden. Denn es dürfte wenig Zweifel mehr darüber obwalten, daß bei einer alleinigen Verbindung über Bromberg, Thorn, Lomisch, außer ihrem großen Umwege für Danzig, letzteres einen Theil seines Polnischen Handels an das im Verhältnis zur Länge dieser Verbindung nicht so erheblich weiter entfernte Stettin, (vielleicht auch an Frankfurt und Berlin) nothwendig wird abgeben müssen. Nur eine Wiederherstellung des hier vorliegenden, aller kürzesten Weges kann Danzig bei der oben erwähnten so bedeutenden Verkürzung von über 16 Meilen hervor bewahren. Das vorliegende Projekt unterstützt übrigens für Danzig auch noch die dort gewünschte Bahn nach Neufahrwasser in Betreff ihrer Rentabilität nicht eben unwesentlich (wie es denn für Königsberg mit der Bahn nach Pillau nicht minder der Fall wäre).

Die Länge der Linie Marienburg-Soldau ist bis zur Grenze nur 17½ Meilen, und erfordert, a 300,000 Thlr. excl. der von den Kreisen zu übernehmenden Grundschädigung pro Meile, nur c. 5 Millionen als Baukapital.

Was nun den Polnischen Theil des Projekts, die Strecke Warschau-Mlawka anbetrifft, so ist darüber wenig hinzuzufügen. Die Terrainschwierigkeiten sind dort noch geringer als in Preußen; große Theile der Linie laufen in einer fast völligen Ebene hin. Nur ein einziger Uebergang über den vereinigten, erhebliche Wassertransporte von Getreide und Landesprodukten herabbringenden Bug- und Narewfluß macht eine erwähnenswerthe Ueberbrückung nöthig. Die Weichselbrücke dagegen in Warschau fällt diesem Projekt eben so wenig zur Last, wie etwa eine Brücke bei Marienburg, da sie in Warschau bereits vollständig im Bau durch die Russische Regierung begriffen ist. Bei Maschelsk wird es sich empfehlen, die Bahn ein wenig der Seite von Pultusk zu nähern, so weit es ohne merklichen Umweg für den großen Verkehr möglich ist, d. i. etwa auf 2½—2 Meilen von Pultusk, um den auf dem Narewfluß nach dieser Stadt herabkommenden Handel durch eine spätere Zweigbahn nach Pultusk mit aufnehmen zu können. Denn die Hauptbahn selbst über Pultusk zu führen würde für dieselbe gleichfalls eine Verlängerung und ein Umweg von gegen 2 Meilen werden, auf denen dann zugleich auch der Völkerhandel und ganze Hauptverkehr unnütz mit herumgeführt würde. Die Länge der Polnischen Linie ohne diesen Umweg ist 16 Meilen, also geringer und billiger als die Preussischen Strecken.

Eine dereinstige Fortleitung der Bahn über Warschau hinaus darf, wenn auch jetzt kein Gewicht darauf gelegt wird, nicht ganz unerwähnt bleiben. Die kürzeste Verbindung zwischen dem schwarzen Meere und der Ostsee, (speziell Ddessa-Danzig), führt nahe an Warschau vorüber. Sehen wir uns nun um, wie es mit der dereinstigen Bahnverbindung von Warschau nach dem schwarzen Meere steht, so finden wir unerwarteterweise, daß die Leute dort wenigstens mit dem Entwerfen fast weiter sind, als wir. Wir finden sogar nicht nur eine Verbindung, sondern bereits zwei erwähnt, die eine nämlich von Warschau über Lublin und von da durch einen Zweig über Uscituk nach Verdishow, zum Anschluß an das von Ddessa über Verdishow nach Kiew projektierte Bahnsystem (Ost. Z. pr. 1858 Nr. 310), die zweite von Lublin nach Kemberg, und von da über Jassy nach Galatz an der Donau. Wird bei einem Theil davon sogar schon von ertheilter Concession gesprochen, so wird man freilich doch weit von dem Gedanken entfernt bleiben, daß darauf die Speculation bei einer Actienzeichnung für das vorliegende Projekt schon irgend wie mitgerichtet werden könnte. Nur darf es doch auch nicht völlig mit Stillschweigen übergangen werden, daß unsere Linien einst wirklich Bahnen des Welt Handels werden können. (Mit dem Adriatischen Meere ist Warschau bereits über Wien in vollständiger und kürzester Bahnverbindung). Daß sie Bahnen eines Völker handels sofort nach ihrer Eröffnung werden, ist gewiß. Sie dürfen sich also wohl mit Recht bisherigen Projekten bloßer Provinzialbahnen gegenüber stellen. Es ist nicht eben schwer, für letztere, ja für fast jedes nicht geradezu absurde Bahnprojekt, das öffentliche Interesse zu erregen, eine theilnehmende Aeußerung, oder ein Eingehen von unseren höheren, stets wohlmeinenden Behörden zu erlangen, Rentabilitätsberechnungen und Vorarbeiten vorzunehmen und Bewilligungen dazu von Kreisen (dem welcher Kreis wollte nicht für jede ihn berührende Bahn etwas thun!) ja auch wohl ungeschäme und bedingte Kapitalsverprechungen zu erlangen. Bis dahin geht Alles gut. Aber dann kommt die wirkliche Geldbeschaffung, die Enttäuschung, und es ist Mühe und kostbare Zeit für die Provinz verloren. In der Meinung, daß das vorliegende Projekt auch dieses letzte, entscheidende Stadium mit wirklichem Erfolge durchzumachen vermag, wird es der allgemeinen Prüfung unterbreitet.

Möchten Mängel darin umsichtig aufgedeckt werden, damit auch wir dann nicht unsere Zeit unnütz daran verlieren. Zeigt es sich aber stichhaltig, so ist es groß und wichtig genug, um seine Unterstützung und Leitung durch unsere höheren Behörden selbst zu erwarten, um so mehr, da es ohne deren weitere Verhandlung mit dem Russischen Gouvernement überhaupt nicht ausgeführt werden kann.

Die voranzuschickenden Rentabilitätsberechnungen werden sich ebenso aufstellen lassen, wie bei den anderen Projekten unserer Provinz, oder hoffentlich vielmehr besser. Für den Haupttheil und die Basis des Projekts, Preussischerseits die Strecke Marienburg-Soldau, möchten bei der Betheiligung des Börsekapitals, namentlich des

