



## Übersicht der Nachrichten.

Lübeck und die dänische Politik. Schreiben aus Berlin. (Fürst Pückler, Uhlich), Königsberg (die Auswanderer), Thorn, Köln, Koblenz, Magdeburg (Wissensc.) Stettin (die Moskito-Kolonie) und von der preuß.-holländ. Grenze (die Conduiten-Listen). — Aus München (der Landtag), Frankf. a. M., Heidelberg (Mittermaier), Göttingen (Seidenstücke), Cöthen (Reg. Rath v. Gofier) und Hamburg (die rhein. Zeitungen). — Schreiben von der galiz. Grenze, aus Tarnow und Tarnopol. — Aus Paris. — Aus London. — Aus dem Haag. — Aus Konstantinopel. — Letzte Nachrichten.

**Lübeck und die dänische Politik.** \*)  
Berlin, 29. April. — Es ist schon früher in diesem Blatte auf die trostlose Lage hingewiesen, in welcher sich die älteste deutsche Seestadt, Lübeck, mit ihren Versuchen, einen Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz zu gewinnen, befindet. Lübeck ist eine freie deutsche Bundesstadt und ringsum von deutschen Bundesländern umgeben; und dennoch sind alle ihre Bemühungen, mit dem übrigen Deutschland Eisenbahnverbindungen herzustellen, bisher in dem hartnäckigen Widerspruch einer Regierung gescheitert, die, obwohl im Besitz von deutschem Bundesgebiet, jede Maßregel ergreift, deutsche Interessen zu gefährden. Ueber die dänische Politik in Betreff deutscher Handelsinteressen herrscht wohl nur eine Stimmung der öffentlichen Meinung in Deutschland. Die Lage Lübeck's ist geeignet, diese Stimmung zu erhalten. Wenn man die vergeblichen Anstrengungen überblickt, welche diese alte Hansestadt seit länger als zehn Jahren gemacht hat, um sich in die durch den allgemeinen Fortschritt der Verkehrsmittel gebotenen Eisenbahnverbindungen mit dem gemeinsamen Vaterlande zu sezen, so wird man unwillkürlich zu der Frage veranlaßt, zu welchem Zwecke der deutsche Bund denn eigentlich geschlossen sei, und ob hier nicht hinreichender Stoff vorliegt, auf den er seine Wirksamkeit richten müsse. Der Stand der Lübeck'schen Eisenbahnfrage, die nach ihrer ganzen Entwicklung unbedingt als eine deutsche Angelegenheit zu betrachten ist, ist kürzlich durch eine Karte unter dem Titel „Lübeck's Eisenbahnen im Jahre 1846“, zur recht deutlichen Anschaugung gebracht worden. Rings um Lübeck führen theils fertige theils erstlich projektierte Eisenbahnen in der Entfernung von etwa 8 Meilen hin; die Seestädte der Nord- und Ostsee werden bannen wenigen Jahren mit dem inneren Deutschland durch Schienennetze verbunden sein; so Bremen, Hamburg, Kiel, Wismar, Rostock, Stralsund, Stettin. Nur Lübeck ist ausgeschlossen. Und doch ergiebt der erste unbefangene Blick auf die Karte, daß keine von allen vorbenannten Städten so viel natürlichen Beruf in sich trägt, einen Ausgangspunkt für Deutschlands Eisenbahnen zu bilden, als gerade sie; doch zeigt ein Blick, daß fast alle aus dem Süden herkommenden Eisenbahnen in gerader Richtung auf sie hinweisen, daß es nur einer unbedeutenden Verlängerung der wichtigsten bereits vorhandenen Bahnen bedarf, um sie auf dem nächsten geübtesten Wege bei dieser Stadt an das Meer zu führen, das ihnen jetzt nur auf Umwegen erreichbar ist. Der beim Anblick der Karte sofort in die Augen springenden Gunst der natürlichen Verhältnisse hat Lübeck nicht nur seine Gründung und sein schnelles Aufblühnen zu verdanken, sondern ihr ist es auch namentlich zuzuschreiben, wenn Lübeck seit jener Zeit durch nunmehr 700 Jahre ununterbrochen eine ehrenvolle Stellung unter Deutschlands Seestädten behauptet hat, und noch gegenwärtig als der gelegenste Zwischenmarkt für den an reichen Naturzeugnissen reichen Norden und den mehr durch Fabrikthätigkeit und Industrie blühenden Süden und Westen unter den Ostseehäfen den ersten Platz einnimmt. Die Einfuhr Lübeck's (für die Ausgenauen Angaben) belief sich nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre von 1834—44 alljährlich auf einen

Gesamtwerth von 40 Mill. Mark. In dem Handel mit Schweden nimmt Lübeck nach dem vom Commerz-Colleg zu Stockholm am 23. Dec. 1844 erstatteten Bericht die zweite Stelle ein, und wurde von England's Einfuhr dorthin nur um 200,000 Thlr. Werth übertroffen. Den Seeverkehr anlangend, so kamen im Jahre 1844 nach Lübeck 785 Seeschiffe und 303 Küstenschiffe, und gingen ab 803 Seeschiffe und 302 Küstenschiffe. Lübeck's eigene Handelsflotte zählte am 1. Januar 1844 71 Seeschiffe mit einem Gehalte von 7128 Lasten; außerdem unterhielten 6 große Seebahnschiffe die Verbindung mit Kopenhagen, Nykøbing, Stockholm, St. Petersburg, Riga und Swinemünde. Eine deutsche Seestadt von solcher Bedeutung hat nun seit dem Jahre 1831 einmal versucht, eine Eisenbahn mit seinen deutschen Nachbarn herzustellen und ist jedesmal an dem Widerspruch der dänischen Regierung, zuletzt noch an der Ablehnung der mecklenburgischen Stände damit gescheitert. Dass ein solcher Blockadezustand in Friedenszeiten und in einem geordneten Staatenbunde auf die Länge nicht geduldet werden wird, scheint uns nicht wohl bezweifelt werden zu können; allein auch ein nur zeitweiliges Dulden erscheint gefährlich so für die Interessen der beeinträchtigten Stadt, wie für die möglichen Consequenzen. Es handelt sich hier nicht allein um die Gefährdung eines Bundesgliedes, es handelt sich eben so sehr um die Verleugnung allgemein deutscher Interessen, bei welchen Deutschland ein Wort mitzureden hat.

Fruchtbäume sollen dadurch besonders viel gelitten haben, weil sie alle blühen.

(Voss. 3.) Die nach einem Privatschreiben aus Schönebeck in der Schlesischen Zeitung gegebene Mittheilung: daß Uhlich als Generalsuperintendent nach Sachsen-Gotha an Brettschneider's Stelle berufen sei und kommen werde, ist unrichtig, nicht bloß deshalb, weil von einer Niederlegung der Generalsuperintendentur von Seiten Brettschneider's gar nicht einmal die Rede, sondern auch, weil Uhlich als Preuse weder den preußischen Staat noch seinen jetzigen Heimathsort Magdeburg nach seiner Gesinnung zu verlassen im Stande, so lange die Gesinnungslüchtigkeit ebenda in seinen Bestrebungen ihn zu unterstützen stark genug ist.

(Voss. 3.) Nach einer zunächst in der Danz. Ztg. mitgetheilten und aus derselben in verschiedene andere Blätter übergegangenen Angabe, soll ein Landrat in Westpreußen einen verhafteten Polen, welcher sich weigerte Geständnisse zu machen, einer harten körperlichen Züchtigung unterworfen haben, und ein späterer Artikel in derselben Blätter meldet sogar, daß der Gezüchtigte in Folge dieser Behandlung gestorben sei. Von einem solchen Vorfall ist bisher, wie wir aus zuverlässiger Quelle versichern können, den hiesigen Behörden nichts angezeigt worden, und erscheinen jene Nachrichten um so weniger wahrscheinlich, als sie auf einen ausgezeichneten Beamten hindeuten, dessen langbewährte Besonnenheit und Humanität niemals verdächtigt worden ist. Es sind jedoch aus Veranlassung der ersten Zeitungsnachricht sofort die nötigen Schritte zur Auflärung des Sachverhaltes geschehen.

Königsberg, 28. April. (3. f. Pr.) Wie uns einige Auswanderer erzählten, hat die Polizei-Behörde in Bezug auf ihrer Umstände Veranlassung genommen, sie deshalb amtlich zu vernehmen, vorzüglich um sich die Überzeugung zu verschaffen, in wiefern sie mit den nötigen Subsistenzmitteln während der Ueberfahrt versehen wären. Indessen haben von 17 Familien nur 2 den Nachweis führen können, daß sie den auf 25 Thlr. per Kopf, veranschlagten Gelbbedarf besitzen und demnach ist den andern angekündigt, daß sie in ihre Heimat zurückgesendet werden würden. Familien von 6 bis 8 Mitgliedern konnten meistens keinen größeren Gelbvorraum als 25 bis höchstens 50 Thlr. aufweisen und mehrere waren sogar noch geringer versehen. Damit hatten die armen Verblendeten gedacht auszukommen. Einige sind sogar schon so weit, daß sie wegen der nächsten Tage in großer Sorge sind, und die beaufsichtigenden Polizei-Beamten dringend gebeten haben, sie an den Bord des zu ihrer Ueberfahrt bestimmten Schiffes gelangen zu lassen, indem sie bei den teuren Lebensmitteln an hiesigem Orte bald nicht mehr wissen werden, wovon sie leben sollen. Ein Theil der Auswanderungslustigen liegt am Littauer B.-u.-u., ein anderer am Kielgraben mit Weib und Kind und einem armlichen Hausgeräth, und viele sehnen sich nach der Heimat zurück, die sie leichtfertig verlassen haben.

Thorn, 25. April. (Königsb. 3.) Nachrichten zufolge ist die Stimmung in Polen für die russische Regierung nicht die günstigste, namentlich soll das im Kaschischen Gebiete der Fall sein. Indessen kann diese Stimmung vorläufig nicht gefährlich werden, da Polen ohne Waffen ist und der Bauer so wie der Bewohner kleiner Städte für die Sache des Aufstandes kein Herz hat. Eben so sehr wird Polen vor einem andern Einbringling bewahrt, nämlich vor dem Christkatholicismus. Er hat dort viele Anhänger, selbst unter den Priestern, aber die strengsten Maßregeln sind getroffen, sein Austausch zu verhindern. Die Priester, die nach Preußen reisen wollen, bedürfen eines besonderen Reiseerlaubnischein's und müssen den Zweck ihrer Reise speziell angeben. Wer die russischen Behörden kennt, wird sich darüber nicht wundern. Eine Hierarchie, wenn nicht gerade die römisch-katholische, ist ihnen genehm, nicht aber eine religiöse Richtung, die eine demokratische Kirchenverfassung erstrebt.

Köln, 25. April. (Rh. u. M.-Z.) Das „Frankfurter Journal“ berichtet in einem Artikel von hier, daß der Verfasser des Werkchens: „Katholisch ist gut sterben“, wegen eines schmählichen Verbrechens zur Untersuchung gezogen und arretiert worden sei. Diese ganze Nachricht ist nichts als die schändlichste Verlärzung.

\*) Der Hamb. Corresp. bemerkte zu der (in unserm gestalteten Blatte mitgetheilten) Nachricht, daß Lübeck nunmehr dennoch durch Hannovers Vermittelung, die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn über Mölln nach Büchen erlangt habe, daß sein Lübecker Correspondent davon noch nichts wisse. Jene Nachricht bedarf daher noch sehr der Bestätigung. D. R.













