

Per overlandpost zijn berichten ontvangen uit Batavia tot den 21sten. De militaire expeditie tegen Djambi is, ofschoon niet zonder verliezen van onze zijde, allezins gunstig afgelopen. De hoofdplaats Djambi is door onze troepen bezet. Nadat alle pogingen tot onderhandelingen waren mislukt, had bij het aanbreeken van den dag den 6 dezer de aanval plaats. Het stand van eene twee mijlen van de hoofdplaats, en na de overwinning, onder begunstiging van een hevig zuiden der tot de expeditie behorende oorlogschepen, langs een voetpad aan de rechter zijde der rivier naar de hoofdkampong Djambi optrokken. In den tijd van drie uren werden al de versterkingen genomen en tegen 10 ure des morgens was men meester van den kraton des sultans. Vooral bij den aanval op den zeer versterkten kraton was de tegenstand buiten alle verwachting hardnekkig en wanhopig, doch door de dapperheid onzer troepen werd de vijand daaruit verjaagd, in weerwit van zijn geweldig vuur. De Diambinezen, waaronder de sultan en de rijksgrooten zijn gevlucht naar men verneemt, naar dat gedeelte van Djambi, hetwelk grenst aan Soengie Paguee (Padangsche boyonlanden) met achterlating van eene menigte geslacht, geweren, alansen en andere krijgsmiddelen. Tegen den avond was de hoofdkampong geheel verlaten en legerden de troepen zich in den kraton. Het verlies van den vijand moet zeer groot zijn; omstreeks 50 lijkken werden na de inname der versterking op verschillende plaatsen gevonden. Van onzen kant zijn vier man gesneuveld, terwijl vier anderen zijn gewond, waaronder twee officieren. Op de stoomschepen werden vijf man ernstig gewond.

Reeds is gewag gemaakt van het belangrijk adres door den Utrechtschen Gemeenteraad aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot de thans zoo aan de orde zijnde kwestie der Spoorwegen ingediend. Wij vermeenen dat het onzen lezers niet ongevallig zal zijn den inhoud van dat adres mede te deelen, zoo als wij het in den Stoompost van den 7den dezer vinden:

In de inleiding betuigt de raad hoezeer hij deel neemt in de algemeene belangstelling door de zaak der spoorwegen opgewekt, waarom hij vermeent mede zijne beschouwingen deswege aan de vertegenwoordiging kenbaar te moeten maken; hij betreurt het, dat Nederland, hetwelk in 1832, toen er op het vasteland van Europa nog geen spoorweg, in België zelfs nog geen ontwerp bestond, het eerste project van eene belangrijke lijn leverde, sedert zoo verre achterlijk is gebleven; hij doet te eer zich in het belang der uitbreiding hooren, omdat Utrecht, reeds sedert lang in spoorwegverbinding, daarvan de voordeelen heeft leeren waarden. De raad heeft dus met aandacht nagegaan wat er te dezer zake is aangeboden en voorgeslagen. Overtuigd dat Utrecht uit den aard der zaak steeds het centraal punt van een algemeen spoorwegnet zou moeten blijven, heeft hij de voorgeslagen lijnen, uit het oogpunt van het algemeen belang des lands en van het centraal punt, overwogen, en antwoord omtrentend op de eerst gestelde vraag, of de uitvoering van de voorgestelde lijnen voldoet aan de eischen van het algemeen belang, zoodat die uitvoering ten koste van de algemeene schatkist zou mogen worden verzekerd, waarom hij hij breedelijk zijne beschouwing en beoog ontwikkelt, die zoo in zins betere aanwijst, en het hiertoegen aan te voerend. Op grond daarvan meent de raad zijne bezwaren te moeten voordragen tegen de bekrachtiging van de concessie der spoorwegen, als wier voorwaarden in het algemeen zoo ongunstig en onaanvaardbaar voor 's rijks schatkist, dat hij meent, dat de spoorwegen tegen het gevaar om door de halsloosheid der ondernemers of herroepelijk te verbinden. Na dit alles komt de raad tot een hoofdpunt in zijn adres, op hetwelk wij grootendeels de volgende bewoordingen aanvoeren.

In verband met de vooruitzichten, door de regering voor de ondersteuning van andere spoorweglijnen gegeven, waardoor niet veel later in de eischen van het publiek belang zal worden voorzien, en waarvoor toch niet minder aanzienlijke offers van 's rijks schatkist worden gevorderd, meenen wij dat de aanleg van een algemeen spoorwegnet niet langer van de toevallige of bijzondere inzichten of voordeelen van plannenmakers, ondernemers of spekulanten afhankelijk moet blijven, maar dat, bij de gebleken onmacht van particuliere ondernemingen om daartoe voor eigen kosten te voorzien, de staat zelf den aanleg en de exploitatie daarvan moet overnemen, bij den gunstigen toestand van 's rijks geldmiddelen, en de gunstige der bevolkingen, om ter bevordering van de uitvoering van spoorweglijnen uit de gewestelijke en plaatselijke inkomsten ruime bijdragen te leveren, die zij althans met minder genegen zullen zijn aan de regering dan aan particuliere ondernemers toe te vertrouwen, zal het overweging gemakkelijk worden gemaakt, om hetgeen zij vroeger, hoe veel er overigens in het voordeel van een staatsbeheer moogt te zeggen zijn, ongeraden heeft gezicht, thans te ondernemen.

Saterij geruimen tijd wordt door deskundigen de vraag overwogen, of het wettelijk is, den aanleg en de exploitatie van spoorwegen aan de regering of wel aan bijzondere maatschappijen op te dragen, met andere woorden, of de algemeene en heilzame regel om de ontwikkeling en de verbetering der verkeersmiddelen aan den over en het heelen van particuliere ondernemingen te laten, of de spoorwegen van toepassing is.

Velen zijn van oordeel, dat de staat die zich doet hooren, en ligt bij eene beslissing in dien zin te moeten hebben, dat men den aanleg en de exploitatie van spoorwegen aan particuliere ondernemingen moet overlaten; doch onwillekeurig komt bij ons de vraag op, wordt hier niet, zooals ook dikwijls, door de meerderheid een algemeene regel toepasselijk verklaard, zonder nauwkeurig de bijzondere omstandigheden onderzocht te hebben, die wellicht eene afwijking er van wenschelijk maken.

Het is toch niet te ontkennen, dat spoorwegen door den aard der onderneming monopolien zijn, en daardoor buiten den kring der algemeene ruigheid vallen, die concurrentie tot noodzakelijken grondslag heeft. Gelukkig wordt thans algemeen erkend, dat monopolien in handen van particulieren groot nadeelig en voor het algemeen belang zijn, en spoorwegen maken hierop geene uitzondering. Bewust van het nadeel van monopolien, gaan de regeringen slechts

hoorvoetende en angstig tot het verleenen van concessie over, in welke, al vrees van te weinig waarborgen te hebben, bepalingen opgenomen worden, die ondernemingen noodeloos belemmeren of ze voor de geldschietens noodig maken.

Het ontwerp van wet tot bekrachtiging van eenige artikelen der concessie en exploitatie van den Noorderspoorweg leert hiervan op nieuw het belang. Gemiddeld argumenten tegen de concessie, die de regering van de concessie werden niet aangevoerd, maar die bezwaren aan het verleenen van concessie verboden, zoo wel door de concessie zelf, als door de memorie van toelichting op wetsontwerp en het daarbij overgelegd ontwerp van hetgeen in andere landen van staatswege tot ondersteuning van spoorwegen is gedaan, in het heftigst is gesteld, en hoe vreemd het ook moogt schijnen, ook bij de regering bestaat de overtuiging dat de spoorwegen in handen van den staat behooren te zijn; want dit is de strekking het einddoel ook van de door haar te verleenen concessie, maar zij wil daartoe langs eenen omweg van 100 jaren geraken, en gedurende dien tijd alle geldelijke nadeelen door de schatkist, al het ongerief, al de bezwaren van eene monopolie door de natie laten dragen. Als laatste redmiddel behoudt de staat zich, bij alle concessies het recht voor, de spoorwegen over te nemen, doch ware het niet voorzigtiger daarmede, om zoo te zeggen te bepalen, dat de spoorwegen aan te leggen, ten einde daarmede later naar omstandigheden te kunnen handelen, de toekomst niet te binden en de moogelikheden te voorhanden die het onvermijdelijk gevolg van een monopolie zijn.

De bewering in de memorie van toelichting, dat de staat minder bij magte zoude zijn dan particulieren, om de spoorwegen binnen bepaalde tijd tot stand te brengen, kunnen wij niet toegeven, evenmin dat de staat zich daarbij natuurlijk alleen tot het aanwenden der voorkanden middelen zoude kunnen bepalen.

Waarom zou de staat bij voorkeur 4 1/2 pCt. aan eene maatschappij geven, zoo het geld van haar slechts eene waarde van 4 pCt. heeft? Dit laatste moet wettig door de regering in de memorie van toelichting erkend, want...

Dat bezwaar moet vooral gevoelbaar verminderd worden. Daarom is het wenschelijk, vooreerst dat de maatschappij deels deels in de maatschappij. Indien de onderneming niet kon worden voortgezet, zal de staat alsdan voor dat gedeelte van het kapitaal goede rente hebben te betalen. Wel zal het gemiddelde aantal van 10 miljoen min of meer, dat anders tot amortisatie bestemd kon worden, eene winstderving zijn, maar vernuts door de staat naarwielijk 4 pCt. aan rente wordt bespaard, levert deze beooging van kapitaal een voordeel op wanneer de staat anders 4 1/2 pCt. zou moeten waarborgen en wellicht betalen.

Moet men hieruit niet besluiten, dat het aanleggen van de wegen voor rekening van den staat voordeliger zou zijn dan de toegezegde rente van 4 1/2 pCt. te waarborgen?

De aanleg en exploitatie van de spoorwegen door den staat, in werkelijkheid eene associatie zijnde, aan welke elk burger, deelneemt, en in verhouding zijner middelen, bijdraagt, geven, naar het ons voorkomt, alleen de nodige waarborgen en hoezeer dit, door yelen erkende beginsel, door anderen wordt bestreden, zoo geschiedt dit met redenen, die om zoo te zeggen, daar buiten zijn, die niet het beginsel niks gemeen hebben, en de kwestie tot op het terrein van directe of indirecte uitkomsten doen af dalen.

Had men diezelfde argumenten voor andere, door den staat voorgestelde middelen van communicatie doen gelden, dan bestonden de meeste derzelve niet, en waren onze rivieren thans onbereikbaar.

Wij bekennen, dat deze berekeningen eene waarde hebben indien spoorwegen zonder offer van den staat voortgezet kunnen worden; maar zijn hoogst belangrijke zoo wel tijdelijk als voortdurende bijdragen uit 's rijks schatkist onmisbaar, moeten de werken evenwel met het geld van den Staat tot stand gebracht worden, en de exploitatie in wezenlijkheid op zijne kosten gedragen worden, dan wel door die berekeningen hare waarde en koop de schatkist onnodig voor anderen een monopolie.

Wij kunnen ook de bewering niet beamen, dat de aanleg en exploitatie van spoorwegen voor rekening van den staat veel kostbaarder en moeilijker moeten zijn dan indien zij door particulieren geschieden, en voorafkamen wanneer particulieren het met geld van den staat zullen doen.

Het is er verre van af, dat het beheer door maatschappijen zich steeds door zuinigheid, nauwgezetheit en eerlijkheid onderscheidt, en naar onze overtuiging, bestaan er voldoende middelen om ook voor den staat een zuinig beheer te verkrijgen, waartoe wellicht het toevertrouwen van het bestuur der spoorwegen aan een van de regering uitgaand, doch speciaal daartoe aangewezen en eenigzins zalstandig ligchaam veel zoude kunnen bijdragen.

Zwaarder offers dan die, welke thans door particulieren van de schatkist geëischt worden, zal de exploitatie voor rekening van den staat wel niet vorderen, en moogt die overtuiging het geval zijn, dan brengt de eigen exploitatie aan de natie, zoo wel direct als indirect, voordelen aan, die teagen die geldelijke nadeelen ruimschoots zullen overtreffen.

Meer dan eenige andere staat heeft Nederland en België om zijne middelen van vervoer, zoo als met andere landen, te kunnen bevinden, van wie het door de regering, en de natie, te worden van den weg aan zijne bestemming, en de natie, te verkrijgen van gunstige geldelijke uitkomsten.

Doch het is vooral onze verhouding tot België, onze concurrent op de duitsche markt, die het wenschelijk maakt, dat onze spoorwegen niet in handen van particuliere ondernemingen komen.

Meester van de hoofdlijnen der spoorwegen, regelt het Belgische Gouvernement de tarieven, niet met het oog op hunne financiële uitkomsten, maar in het belang van den handel, en het schrump niet aan ruime uitgaven voor het materieel der spoorwegen te doen daar waar de kortkurrentie met Nederland dit verdert.

Volgens geheel andere beginselen handelen de spoorwegmaatschappijen die de onmiddellijke voor en gedeelten van het verkeer naarwielijk wikkelen en weger, zich niet gereopen rechten aan den staat te eisen of te brengen, en niet bij magte, of niet gezind zijn, de streaming der scheepvaart, in de behoeften van het vervoer te voorzien. Het is in zulke

De Raad van ADMINISTRATIE der KONINKLIJKE
NEERLANDSCHE OORLOGSMAGT, zal op **Zaterdag den 20.**
 November 1858, des middags ten 12 ure,
 op het **WEGHALEN** van den **PAARDENMEST**, gedurende
 het jaer 1859.
 De Voorwaarden der Verpachting liggen ter lezing op het
 Bureau van den Kapitein-Kwartiermeester. De biljetten (op
 zegel geschreven en door den inschrijver en twee borgen eigen-
 handig ondertekend), kunnen tot 12 ure van den dag der Ver-
 pachting in de op gezegd Bureau geplaatst bus gestoken
 worden.
 Op last van den Raad voornemd
 den 15. November 1858, **De Kapitein-Kwartiermeester,**
VAN HEES.

MEN VRAAGT TE KOOP:
 Twee **GOED GEDRESSEERDE** staande **JAGTHONDEN**,
 groot van stel en ruyharig. — Er zal meer op de Deugden
 dat op den Prijs gelet worden.
 Adres met franco Brieven, onder Letter Z, aan het Ad-
 vokaat Bureau van H. NIJGH te Rotterdam.

PUBLIEKE VERKOOPING,
 op **Dinsdag den 16. November 1858**, des voormiddags ten 10
 ure, ten Sterfhuize van wijlen de Weduwe **AD. BOU-**
DEWIJNS, achter den Beijerd, op de Boschstraat te **Breda**,
 van een bruin **MERRIEPAARD**, 3 **KARREN**, **TUIGEN**,
BOUWGEREEDSCHAPPEN, circa 8000 ponden **ROGGE-**
SPROO, **HOUTWERK** en **BRANDHOUT**, eenige **MEU-**
BILIAIRE GOEDEREN, enz. Daags te voren (**Maandag**)
 aldaar van 10—4 uren te zien.

PUBLIEKE VERKOOPING
 van
Geniet-, Timmer- en Brandhout,
OP 3 MAANDEN CREDIET.
 op **Woensdag den 17. November 1858**, op het **Kasteelplein**, bij
 de **Katerstraat**, bestaande in:
GREENEN, **VUBEN**, en **DENNEN DEELEN**, **RIB-**
BEN en **LATTEN**, **EIKEN SCHALEN**, **SPAANDERS** en
STRUIKBLOKKEN, **TOPPEN** en **KAGCHELHOUT**, enz.
 2 uren voor de Verkoopung aldaar te zien.

M. J. COLEMAN te **Breda**, zal, ter
 verzoeken van zyne Principalen, op **Maandag den 22. No-**
 vember 1858 ten volgende dagen, telkens beginnende des
 voormiddags ten 10 ure, ten Huize van Mevrouw
ALPH. HAMMANS, op het **Kasteelplein**,
 Wijk D, No. 388, publice Verkoopung van eenen

MEUBILIAIR INBOEDEL
 bestaande in: 12 zeer fraaie onderwetsche Stoelen met ge-
 bloemd rood trypen bekleedde zittingen en ruggen, 16 dito
 Stoelen en 3 Fauteuils met gebloemd groen trypen bekleedde
 zittingen en ruggen, 12 Stoelen met geel trypen zittingen,
 2 Garnituren elk van 12 mahony Stoelen en 2 Fauteuils met
 zwart trypen zittingen, 1 mahony Fauteuil, Veltan met rood
 velour bekleed, 2 massief mahony Goulistafels op Balustar
 elk met 10 Inlegbladen, 1 mahony Goulistafel op 8 Potten
 met 8 Inlegbladen, Theestafels, Uittrek, en Ronder en Ovale
 Tafels, Speel, Penant, en Nach- en Waschtafels,
 1 superb moode Bureau met opstaande Kastje met verschil-
 lende houtsoorten bekleed en kanrig bewerkt, 1 mahony
 Secretairen met 2 Laden, 1 mahony Buffet met 1 mahony
 mahony Commode met Marmeren blad, 1 mahony Buffet-
 Kastele, mahony en angelegde Penantkastje, 1 eiken Kast
 ingerigt tot berging van 6 Speeltafels, 1 mahony in
 boomenhouten en 2 eiken Kabinetten, eiken Kleerkasten
 en Latafels, mahony en erken Stoven, Vuurscherm en Thee-
 stoven, eene moode en roemant gaande staande Hoisklok met
 mahony Kast, 1 Barometer en Gonglantaarn, een 100 salide
 mahony en eene eiken dito Lampen, verscheidene mahony
 en eiken Ledekanten met Marmer, Saapen en Chintan Be-
 klading, 1 mahony behorende extra goede plumen bedden,
 Peluws, Kussens, slaapharen en andere Matrassen, ver-
 schiedene vloerbedden, 2 uitmuntende Smirnasche
 Tapijnen, het eene lang 10 1/2 ellen en het andere lang 9
 breed 6 ellen (O. M.); 1 zoo goed als nieuw Schots Harply
 Tapijt, lang 14, breed 9 ellen (O. M.); een aantal
 Doornboezers, Kioskaren en Zelfkanten Tapijnen, een aantal
 Gidskroetten, Gidsen, Trapdoopers, Eijne vloerbedden,
 Tafelbedden, binnen- en buiten- en Glasgordijnen, fraaie Schou-
 wels, een Penanttafel met vergulde Lijsten, Vergulde
 Lijsters, 1 Crystallen Kamerkroon, Voor 6 lichten, eene ghele

partij fraai Cristal- en Glaswerk, waaronder Roomkommen,
 Vervangschalen, Ompotten, Zwaartkalfjes, vijfde Waa-
 gers, en Ekeruiglyzen, eenige Chinese en Japansche Porse-
 lein, als Schotels, Bordens, Theegbed, Puffen en Potten,
 Porselien Koffij en Theeserviesen, witte Porselien Bes-
 serservieset, Vergulde ruden, veel wit Galleen- en Aard-
 werk, Koper, Tin, Bleek en IJzer Keukengemel, Kachel-
 eny, en haardroog, Stookijzers en Haardstellen, 12 zilveren
 Geklikten, eenige Boekwerken, eene zeer fraaie Muur-
 doos, spelende Murras.
 Wijders zal nog worden verkocht, ruim 50 Droogstokken,
 Droogrekken, Waschkuipen, Tonnen en Kisten, 1 Tochtdeur
 en Scherfmen, een aantal ledige flesschen en hetgeen er
 verder ten Verkoop zal worden aangeboden.
 Gemelde Goederen zijn aldaar, **Zaterdag te voren**, van
 des voormiddags 10 tot des namiddags 4 uren voor kennis-
 ste, te zien.

Nadere informatie zijn te bekomen ten Kantore van ge-
 meldten Notaris, alsmede bij den Verkoopmeester **W. A. DE**
HAAN, Ez., op de **Veemarkt te Breda**.

Revalenta Arabica.

Uittreksel uit eener brief van den heer **S. G. ZWART**,
 te Gorredijk:
 De Revalenta heeft hier in deze environs weder een aantal
 liders van horst- en maagkwalen genezen; de meeste echter
 honderd dit liever geheim, slechts enkelen komen mij hare
 genezing mededeelen.

Gepasseerde week nog kwam er een man uit Drachten bij
 mij en verhaalde, dat zijne vrouw vier jaren lang aan he-
 vige maagpijnen gesukeld en vruchteloos alle geneeskunfige
 hulp beproefd had. Een aantal geachte personen, die zelve
 met gunstig gevolg de Revalenta hadden gebruikt, spoorden
 haar ten sterkste aan dit middel te beproeven, zij deed zulks
 en is nu volkomen hersteld, dat zij ook weder een
 ondergeschikte betrekking bekleedt, dunkt mij een
 Eén geacht Rijs-Ambtenaar, mede in deze omstreken,
 is ook door de Revalenta van eene langdurige maagkwaal
 genezen en is mij dit persoonlijk komen vertellen.

De talrijke bestellingen, die wij tegenwoordig op de **RE-**
VALENTA ontvaugen, bewijzen hoe weldadig zij werkt
 op de ziekten en kwalen, die door het vochtige, koude
 weder ontstaan of verergeren en gevoeliger worden.

KORTS, zinking, hoofdpijn, slijm, zwam, waapen, kromp,
 gelichte, onbestemde, slecht, overstoppen, slechte
 andere ziekten geneest zij spoedig en met weinig kosten.

De gunst, waarin **DU BARRY'S REVALENTA** zich ver-
 heeft, heeft velen uitgelokt ze na te maken; wy moeten echter
 voor deze vervalschte **REVALENTA** waarschuwen en zij er
 onder die gevaarlijk zijn en moeten vermeden worden.

De echte **REVALENTA** van de Heeren **BARRY DU BARRY**
 in Londen, 77 Beagenstreet Londen, wordt alleen verkocht door
 het **VERKOOPHUIS** en deszelfs Depots.

Men lette er vooral op, dat iedere **Bus** tot waarborg der Echtheid voor
F. VAN WINDHEIM en Comp., Verkopen, is vermeld, dat oer
 De prijs der **REVALENTA** is 87 1/2 Centen per Doos van 10 Dozen.

- Amsterdam, Verkoophuis.
- Breda, Wed. Wierox Folla.
- Bergen-op-Zoom, D. Poirvel.
- Gravenhage, A. van Wamel.
- Hilversum, J. B. J. Dore.
- Rotterdam, A. H. Martin.
- Schiedamschen Waer, E. L. Welsch.
- Utrecht, van der Berg.
- Wassenaar, Gebr. Driessen.
- Zwolle, M. D. x. Leenwen.
- Steenbergen, W. v. d. Kar.
- Tilburg, C. H. Dombhoff.
- Tholen, T. de Maas.
- Waalwijk, F. v. d. Kloeken.

En in de andere Steden in de bekende Depots.

Bredasche Almanak
 VOORJAAR 1859.

Voorzien van een Naamregister van Administratieve, fi-
 nanciële en Justitiële Ambtenaren, Maatschappij- en
 der Colleges en Ouden in de Stad Breda, alsmede eene
Breda, alsmede eene lijst van de aangelyksch
 vertrek der Leden, en de namen van de personen voor het
 verzenden van Brieven en Dankbrieven per Landmail, Post-
 lijst van het Postkantoor te Breda, Schaal van opklimming voor
 de binnenlandsche Brieven, Wet houdende bepaling op
 aanteekenen van Brieven, enz. Voorts eene opsomming van
 missen, Jaar, Paarden en Beestenmarkten, den Oude en
 Ondergang van Zon en Maan, de Kollipsen van de
 der Beurtschepen en Marktschuiten, het ryden der Dagen
 de aankomst en het vertrek der Vrachtkarren, Bode-
 Prijs 20 Centen.