

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903 [1] (1854)

33 (15.8.1854)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-446017](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-446017)

Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Dienstags. Vierteljahr. Pränumerationspreis: 9 gr.

1854. Dienstag, 15. August. №. 33.

Bekanntmachungen des Stadtmagistrats.

1) Es ist von Jemandem die Anzeige gemacht, daß ihm ein Geldbeutel, schwarz, gehäkelt, mit neusilberner Knippe, und mit folgendem Inhalt: 8 Doppellouisd'ors, 3 einfache Louisd'ors, und 1 Preussischer Fünfstalerschein, hier irgendwo abhanden gekommen sei. Wer Auskunft zu geben vermag, wird aufgefordert, sich baldigst beim Magistrate zu melden.

2) Laut Anzeige ist von einem bekannten hier jüngst verstorbenen Commissionair einem hiesigen Bürger zu Anfang April d. J. ein ganz neuer Paletot in Versatz gebracht, dessen Eigenthümer unbekannt ist. Der Paletot soll einem Kaufmannslehrling gehören, für welchen der fragliche Commissionair im April d. J. gegen Baarzahlung den Paletot abgeholt haben will. Wer Ansprüche an den Paletot hat, oder sonst Auskunft geben kann, wird aufgefordert, sich zu melden.

3) Gefunden: ein Kinderstrohhut; eine wollene Pferddecke an der Langenstraße; ein Lesebuch von Böse.

Die Gunte, als Wasserstraße.

V.

Wie sehr der Güterverkehr auf der Gunte seit jener früheren Zeit, wo wesentlich nur der Stadt Oldenburg und ihrem Bedarf der Fluß als Verkehrsstraße diente, und namentlich in den letzten 20 Jahren, seitdem man für die Verbesserung des Fahrwassers wieder thätig gewesen ist, und seitdem die vielen Chausséeanlagen in der Richtung auf Oldenburg die Verbindung der verschiedenen Landestheile mit der Gunte so wesentlich erleichtert haben, sich gehoben hat, weisen, beim Mangel sonstiger Quellen zur Ermittlung dessen, am besten die bei den Stadtrechnungen befindlichen Hafengeldslisten über die seit 1816 jährlich am Stau angekommenen und abgegangenen Schiffe und deren Lastenzahl nach. Es ist eine Uebersicht hierüber zusammengestellt, welche sich am Schlusse dieses

Auffages findet. In früherer Zeit konnten nur kleinere Schiffe, Kähne von 10 bis 15 Lasten nach Oldenburg gelangen, und zwar nur mit der Fluth und bei sonst gutem Wasserstande. Bei niedrigem Wasserstande mußten mitunter selbst diese kleinen Fahrzeuge ihre Fahrten ganz einstellen, oder die mehr Wasser bringenden Springfluthen abwarten. Geriethen sie auf seichten Stellen fest, so mußten sie manchmal tage- und wochenlang liegen, bevor sie wieder flott werden konnten. Sie machten die seichten Stellen, wo sie festgesetzt wurden, noch schlechter, indem sich der in der Gunte treibende Sand bei ihnen ablagerte und neue ausgedehntere Untiefen veranlaßte. So wie sich durch bessere Ausbaggerung dieser seichten Stellen, durch Einengung des Flusses mittelst neuangelegter Schlingen und durch rascheres Auf- und Abströmen des Fluthwassers nach Durchstechung der größeren Flußkrümmungen *) das Fahrwasser allmältig verbesserte, konnten die Schiffe nicht nur zur Fluthzeit rascher, sondern es konnten auch Schiffe von größerem Tiefgange, Fahrzeuge von 20 bis zu 30 Lasten, herauf bis nach Oldenburg gelangen, und es kommen die Fälle, daß Schiffe wegen zu seichten Fahrwassers festgesetzt werden, wenn sie die Fluthzeit gut beobachten, seltner vor, obgleich man auch jetzt noch manchmal Schiffe, wenn auch nicht so lange Zeit, quer im Flusse festsetzen sieht, so daß ein Vorbeipassiren gehindert oder erschwert, und eine weitere Versandung der Stelle, wo sie festgerathen sind, die Folge ist. Um sicher zu gehen, geschieht es daher oftmals, daß die Schiffe nur mit halber oder viertel Ladung an den Stau gelangen, wo dann der übrige Theil der Ladung durch Leichter heraufgebracht wird. Dahin, daß die Kähne, wie sie gegenwärtig gewöhnlich die Größe haben, mit voller Ladung immer sicher heraufkommen können, so wie daß kleinere Seeschiffe von 5 bis 6 Fuß Tiefgang, oder ungefähr 40 bis 50 Lasten Raumgehalt, welche manchmal mit Ladungen von Eisen, Kohlen, ostseischem und nordischem Holze u. s. w. nach Oldenburg bestimmt sind, aber jetzt nur bis Sprump, wogegen die größeren von 50 bis 70 Lasten nur bis Dreifstelen fahren, ihren Bestimmungsort erreichen können, ist es

*) Folgende Durchstiche sind im Laufe der Jahre ausgeführt: 1) bei Donnerschwee 1833/36, zu dessen Kosten die Stadt $\frac{2}{3}$ beitrug, 2) bei der Kälber- und Gösehörne 1839/40, Beitrag der Stadt unbedeutend, 3) bei der Doctorstlappe 1843/46, Beitrag der Stadt $\frac{2}{3}$ der Kosten, jedoch wurde die Landentschädigung aus der Landescaße bestritten, 4) bei Fährbucht, Bäker- und Hüntorfer Hörne, zu deren Kosten, zu 36000 Rthl. veranschlagt, die Stadt nur 3000 Rthl. beitrug, 5) beim großen Pottum 1846/47, dessen Kosten die Stadt zu $\frac{1}{5}$ trug, und außerdem beinahe $\frac{1}{4}$ der Gesamtkosten in freiwilligen Beiträgen, 6) Verbesserungen und Vergräbigungen zum Zwecke der Dampfschiffahrt 1843/46, deren Kosten zu $\frac{1}{3}$ von der Stadt getragen wurden.

also noch nicht gebracht. Aber trotz diesen der Schifffahrt auf der Hunte noch entgegenstehenden Hindernissen hat sich dieselbe doch, namentlich während der letzten 20 Jahre, weil sie immer noch gegen den Verkehr per Aze bedeutende Vortheile gewährt, und von allen Landestheilen selbst in weiterer Umgegend von der Stadt auf den zur Stadt führenden Chaussees immer möglichst bald die Hunte zu erreichen gesucht wird, so bedeutend gehoben und vermehrt, wie die nachfolgend abgedruckte Uebersicht ergibt. Während nämlich in dem Zeitraume von 1816 bis 1832, in welchem für das Fahrwasser wenig oder nichts geschah (die gesammte Ausgabe betrug in diesen 17 Jahren etwa 600 fl Cour., vergl. *N^o 29* S. 125 d. Bl.), die Zahl der Schiffe in den Jahren 1817—28 zwischen 300 bis 378, und die Lastenzahl jährlich zwischen 2870 bis 3900 wechselte, sank die Zahl der Schiffe in den Jahren 1829 bis 1833, wo das Fahrwasser mehr und mehr versandete, unter 300, und fiel selbst bis auf 216 herab, und dem entsprechend sank auch die jährliche Lastenzahl von etwa 3000 auf 2200. Dagegen stieg, nachdem die Arbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers im Jahre 1833 wieder begonnen hatten, und nach und nach in immer größerem Umfange betrieben wurden (vergl. *N^o 29* S. 125 d. Bl.), die Zahl der Schiffe 1834/35 schon wieder auf 364, 1835/36 auf 539, 1836/37 auf 798, und dem entsprechend die Lastenzahl auf bezügl. 3542, 5089 und 7196, und hob sich seitdem dermaßen, daß die Zahl der Schiffe jährlich zwischen 900 bis 1000, und die Lastenzahl über 9000 beträgt. Seit dem Jahre 1834, wo die Verbesserungsarbeiten wieder ihren Anfang nahmen, bis jetzt, ist also die Zahl der hier ankommenden Schiffe und deren Lastenzahl um das Dreifache gestiegen.

U e b e r s i c h t

der während der Jahre 1816 bis 1853 auf der Hunte in Oldenburg angekommenen und abgegangenen hafengeldspflichtigen Schiffe und Lastenzahl.

| Jahr. | Zahl der Schiffe. | Lastenzahl. | Jahr. | Zahl der Schiffe. | Lastenzahl. |
|-------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|
| 1816 | 274 | 3360 | 1826 | 324 | 2969 |
| 1817 | 343 | 3613 | 1827 | 313 | 3064 |
| 1818 | 306 | 3291 | 1828 | 300 | 2867 |
| 1819 | 351 | 3721 | 1829 | 252 | 2573 |
| 1820 | 378 | 3906 | 1830 | 282 | 3109 |
| 1821 | 329 | 3245 | 1831 | 249 | 2873 |
| 1822 | 372 | 3678 | 1832 | 217 | 2262 |
| 1823 | 343 | 2975 | 1833 | 216 | 2203 |
| 1824 | 313 | 2870 | 1834/5 | 364 | 3542 |
| 1825 | 348 | 3315 | 1835/6 | 539 | 5089 |

| Jahr. | Zahl der Schiffe. | Lastenzahl. | Jahr. | Zahl der Schiffe. | Lastenzahl. |
|---------|-------------------|----------------------------------|---------|-------------------|----------------------------------|
| 1836/7 | 798 | 7196 | 1843/6 | 856 | 7982 |
| 1837/8 | 728 | 6791 ¹ / ₂ | 1846/7 | 752 | 7503 ¹ / ₂ |
| 1838/9 | 807 | 7307 ¹ / ₂ | 1847/8 | 883 | 7536 |
| 1839/40 | 823 | 7422 | 1848/9 | 901 | 7979 ¹ / ₂ |
| 1840/1 | 733 | 6214 | 1849/50 | 880 | 7752 ¹ / ₂ |
| 1841/2 | 855 | 7728 ¹ / ₂ | 1850/1 | 906 | 8780 |
| 1842/3 | 889 | 8079 ¹ / ₂ | 1851/2 | 991 | 9212 ¹ / ₂ |
| 1843/4 | 762 | 6367 | 1852/3 | 947 | 9438 ¹ / ₂ |
| 1844/5 | 791 | 6852 | 1853/4 | 928 | 8938 ¹ / ₂ |

Handwerkssachen.

1) Nach § 63 der Handwerksordnung dürfen Maurer- und Zimmergesellen für eigene Rechnung arbeiten. Dies beschränkt sich natürlich darauf, daß ein einzelner Gesell kleine Arbeiten, wie sie in der Haushaltung vorzukommen pflegen, ohne Vermittelung eines Meisters vornehmen, gleichsam als Tagelöhner dafür angenommen werden darf. Zur Annahme größerer Arbeiten, namentlich solcher, welche nur durch gleichzeitige Arbeit Mehrerer hergestellt werden können, sind die genannten Gesellen also nicht befugt. Dieser Satz möchte nach dem übrigen Inhalt der Handw.-O. überhaupt einem Zweifel nicht unterliegen können. Durch ein Rescript der Regierung vom 25. August 1851 ist indessen auch ausdrücklich bestimmt worden, daß nicht mehrere Gesellen zusammen eine Arbeit annehmen oder ausführen dürfen, vielmehr ein Gesell für eigene Rechnung eine Arbeit nicht anders als allein, und ohne Hülfe von anderen Gesellen und Lehrlingen vorzunehmen berechtigt ist.

2) Ueber die Betriebsgrenze des Schmiede- und des Schlosser-Gewerks ist dem Vernehmen nach sowohl in Varel, wie in Delmenhorst, Streit. Auch hier in Oldenburg war man früher nicht einig. Die alte Regel: „der Schlosser gehört in's Haus, der Schmied in den Stall“ ist eine viel zu allgemeine Bezeichnung dieser Betriebsgrenze. Eine ganze Menge von Arbeiten liegt in der Mitte. Hier in Oldenburg hat dieser Streit zwischen den hieselbst zu einer Innung vereinigten Schmieden und Schlossern anscheinend seine völlige Endschaft erreicht dadurch, daß bestimmt worden ist, daß die Schmiede keine Schlossergesellen, und umgekehrt die Schlosser keine Schmiedegesellen halten dürfen. Seit diese Entscheidung erfolgt ist, scheinen so wenig die Schlosser es in ihrem Interesse zu finden, Schmiedearbeiten zu machen, als umgekehrt die Schmiede Schlosserarbeiten.

Unglücksfall. — Am 10. d. M. wurde in der Hunte unterhalb des Anlegeplatzes des Dampfschiffes der Körper eines etwa 4 Jahre alten Kindes im Wasser treibend gefunden, und als Leiche ans Land gezogen. Alle Bemühungen, das Leben zurückzurufen waren vergeblich. Eine Stunde vorher wollen mehrere Personen das Kind an einer Treppe, unten am Stau, mit einem Brettchen, welches es an einem Bindsaden hielt, und im Wasser treiben ließ, und, nach ausgesprochener Warnung an das Kind, später oben auf der Kaje haben spielen sehen. Es ist dieses schon das zweite kleine Kind, welches in diesem Jahre in der Hunte verunglückte.

Stadtraths-Sitzung Donnerstag 17. August 1854 Nachm. 4¹/₂ Uhr.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.