

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903 8 (1861)**

17 (23.4.1861)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-523366](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-523366)

# Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Dienstags. Vierteljähr. Pränumer.-Preis: 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> gr.

**1861.** Dienstag, 23. April. **N<sup>o</sup>. 17.**

## Bekanntmachungen.

1) Als Rottmeister der zweiten Rotte ist der Korbmacher Heinrich Gökens hieselbst bestellt und verpflichtet.

(1861 April 12.)

2) In Verwahrham des Bleichers Gramberg hieselbst findet sich ein von demselben in der Haaren gefundener alter eichener Balken von etwa 20 Fuß Länge. Der betreffende Eigenthümer wird aufgefordert, sich binnen 3 Wochen beim Magistrate zu melden.

(1861 April 15.)

3) Der Kupferschmied A. C. Meyer und der Kaufmann C. L. Lange hieselbst sind zu Adjutanten des Brandmajors wieder gewählt.

(1861 April 17.)

4) Gefundene Sachen: ein goldener Uhrschlüssel, ein Ring, ein Haarpfeil, ein Paar Handschuhe, eine Schürze, eine seidene Visite, ein Sonnenschirm, eine gestickte Nachtmütze mit 1 Scheere und Garn, ein Buch, betitelt „Director Lampe und die Kräuterheilanstalt in Goslar.“

## Betreffend den Bau eines Lagerschuppens am Stau.

Eine große Zahl hiesiger Kaufleute hat vor einiger Zeit unter Hinweis auf die Nothwendigkeit des Baues eines Lagerschuppens am Stau den Antrag gestellt, daß die Stadt der Groß. Staatsregierung den zu diesem Bau erforderlichen Platz zur Verfügung stellen möge, und ist darauf der Magistrat vom Stadtrath ersucht worden, das Nähere über die Bedürfnisfrage festzustellen und über die Absichten der staatlichen Behörden in Betreff Einrichtung, Nutzung u. des Schuppens die erforderlichen Erkundigungen einzuziehen. Von einem dazu committirten Magistratsmitgliede ist darauf ein dem Projecte das Wort redendes, zunächst freilich nur für den Magistrat und Stadtrath berechnetes Gutachten abgegeben,

aus welchem wir das Wesentliche im Auszuge mitzutheilen ermächtigt sind. Es heißt darin:

Die Zollabfertigung der einkommenden und ausgehenden Waaren am Stau lasse bei den gegenwärtigen Einrichtungen außerordentlich viel zu wünschen übrig. Am Stau befinde sich nur ein ganz kleines Waagehaus, in welchem nur die Waage, oder die Abfertigungsbeamten zu den nothwendigen schriftlichen Arbeiten nothdürftig Platz fänden. Die zur Eingangsabfertigung gelangenden Waaren müßten daher vor dem Waagehause im Freien auf der Straße revidirt oder zu dem Behuf nach dem Steueramtslocale geschafft werden. Die Entlöschung eines Schiffs dauere jetzt selbst unter den günstigsten Umständen in der Regel mehrere Tage, indem zur Zeit nicht mehr Waaren gelöscht werden könnten, als augenblicklich zu deren Weitertransport Fuhrwerk vorhanden sei und Steuerpflichtige zur Empfangnahme sich einfänden. Trete Regenwetter ein, oder werde ein Steuerpflichtiger, dessen Waaren gerade oben im Schiffe lägen, durch besondere Umstände verhindert, dieselben in Empfang zu nehmen, so müsse die Entladung des Schiffes ganz ausgesetzt werden. Dazu komme noch, daß, weil nur ein Krahn zur Aushebung der Güter aus den Schiffen am Stau vorhanden sei, zur Zeit immer nur ein Schiff entlöschet werden könne, und daß, weil des niedrigen Wasserstandes wegen beladene Schiffe in der Regel nur zur Fluthzeit umgelegt werden könnten, dieserhalb sehr oft die Abfertigung der Schiffe halbe Tage unterbrochen werde. Unter diesen hemmenden Umständen könne manchmal ein Schiff erst nach Verlauf von 6 bis 8 Tagen zur Entlöschung gelangen, weshalb denn auch oft die Klage zu hören sei, daß auswärtige Schiffer häufig nur gegen erhöhte Fracht nach Oldenburg zu fahren bewogen werden könnten.

Ebenso mangelhaft sei die Abfertigung der ausgehenden Waaren. Der Schiffsverkehr sei der Natur der Sache nach ein sehr unregelmäßiger und es lägen zur Zeit manchmal nur 2—3, manchmal aber auch 10—15 Schiffe zur Aufnahme von Declarationsschein Gütern in Ladung. Die für diese Schiffe bestimmten Güter würden von den Absendern an verschiedenen Tagen und Tagesstunden angebracht, so daß die Beladung eines Schiffes mehrere Tage dauere. Für die Revision und Abfertigung dieser Waaren seien selten mehr als 2 Beamte disponibel; die Waaren müßten daher bei den Schiffen auf der Straße niedergelegt und aufgehoben werden, und erst, nachdem davon eine ziemliche Quantität gesammelt sei, könne die Revision und Verladung vorgenommen werden. Dieses Aufheben der Güter auf der Straße habe den Uebelstand, daß dadurch die auf dem Stau sehr starke Passage gehemmt werde, und daß der Witterungseinfluß recht oft für die Waaren verderblich werde.

Sodann könnten ein großer Theil der Passagier-Effecten sowie die Frachtgüter des Hunte-Dampfschiffs nicht auf offener Straße vorgenommen werden, und müßten dieselben vom Anlegeplatze des Dampfschiffs nach dem Hauptsteueramts-Localc geschafft und von Steuerbeamten begleitet werden, was sehr lästig sei.

Unter diesen mißlichen Verhältnissen sei der Bau eines Lager-schuppens eine Nothwendigkeit und scheine es gerechtfertigt, wenn die Stadt im Interesse des Verkehrs durch ihrerseits zu bringende Opfer, vielleicht durch Ueberlassung des erforderlichen Raums, die Ausführung fördere. Der Verkehr am Stau steige in überraschender und erfreulicher Weise, es werde deshalb aber auch das Verlangen nach einer Erweiterung des Staus und einer Vermehrung der Lösch- und Ladeplätze immer unabweislicher. Das Gutachten hält mit Rücksicht auf die angeführten Umstände zur Gewinnung des nöthigen Raums für den Schuppen und die letztgedachten Lösch- und Ladeplätze den Abbruch der beiden von der Stadt angekauften alten Häuser am untern Ende des Staus für erforderlich, und schließt sodann mit einer Bezugnahme auf die nachstehend abgedruckte Zusammenstellung des Schiffsverkehrs seit dem Jahre 1835 und des Waarenverkehrs seit dem Jahre 1855. Dieselben ergeben eine außerordentliche Zunahme des Verkehrs, namentlich in den letzten Jahren, insbesondere ein Steigen des Gesamt-Waaren-Transports auf der Hunte von 33 Millionen Pfund im Jahre 1855 auf 73 Millionen Pfund im Jahre 1860.

### Waarenverkehr

auf der Hunte zwischen Oldenburg und Esfleth.

	Eingang: Pfund nach Zollgewicht, dem jetzigen Landesgewicht.	Ausgang: Pfund	Zusammen: Pfund
1855	—	—	33,224,953
1856	21,186,716	14,302,128	35,488,844
1857	33,895,825	11,056,897	44,952,722
1858	49,676,328	11,408,474	61,084,802
1859	58,969,829	10,918,377	69,888,206
1860	60,218,523	12,875,393	73,093,916

### Schiffsverkehr auf der Hunte.

Lastenzahl der angefommenen Schiffe.		Lastenzahl der angefommenen Schiffe.	
1. November 1835/36	9525	1. November 1841/42	10396
" 1836/37	9416	" 1842/43	9507
" 1837/38	8661	" 1843/44	9578
" 1838/39	10206	" 1844/45	9061
" 1839/40	8818	" 1845/46	10505
" 1840/41	9343	" 1846/47	9792

Lastenzahl der angekommenen Schiffe.		Lastenzahl der angekommenen Schiffe.			
1. November	1847/48	10125	1. November 1854/55	12112	
"	1848/49	11255	"	1855/56	12886
"	1849/50	10396	"	1856/57	13120
"	1850/51	11573	"	1857/58	13227
"	1851/52	13194	"	1858/59	14486
"	1852/53	11988	"	1859/60	16422
"	1853/54	12040			

Sämmtliche Angaben sind — (wir gebrauchen hier des Referenten eigene Worte) — nach der vor einigen Jahren vorgenommenen neuen Vermessung der Schiffe eingetragen. Die alten bis zum Jahre 1857 in Geltung gewesenen Ansätze sind nach dem Verhältniß von 403 Last zu 534 Last auf die neuen Lasten umgerechnet.

Die Angaben bis zum Jahre 1857 umfassen den **Schiffsverkehr auf der Stromstrecke von Drielake bis Oldenburg.** Die Angaben seit dem Jahre 1857 betreffen nur den **Schiffsverkehr im Stauhafen, oberhalb des Delsestrichs.** Seit dem Jahre 1857 sind nämlich die Schiffe, welche unterhalb des Delsestrichs, also bei der Eisengießerei, dem Schiffshelgen, der Sägemühle, der Spinnerei und der Glashütte löschen und laden, und nicht in den Stauhafen kommen, von der Entrichtung des Hafengeldes befreit, und werden deshalb nicht mehr verzeichnet. Die Befreiung dieser Schiffe von der Entrichtung des Hafengeldes trat ein in Folge einer Vereinbarung zwischen dem Staat und der Stadt Oldenburg, nach welcher der Staat die Hunte als Wasserstraße zu unterhalten übernahm, die Stadt dagegen die sämtlichen Arbeiten im Stauhafen auszuführen hat. Hieraus geht hervor, daß der Schiffsverkehr auf der Hunte seit dem Jahre 1857 erheblich größer ist und noch eine viel größere Zunahme zeigt, als die vorliegende Uebersicht ergibt. Dies wird bestätigt durch eine gefällige Mittheilung des hies. Großh. Hauptsteueramts, nach welcher im Jahre 1860 auf der Hunte **1372 Schiffe mit einem Gehalt von 21512 Lasten** angekommen sind, während die vorstehende Uebersicht den Verkehr im Stauhafen für das Jahr vom 1. November 1859/60 nur zu **16422 Lasten** angibt.

Die Fahrten des Passagier-Dampfsboots Oldenburg sind überall nicht mitverzeichnet.

Verantwortlicher Redacteur: W. Ph. von Särenck.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.