

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgische Blätter. 1817-1848 22 (1838)

8 (20.2.1838)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-791143](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-791143)

Fragment über Kaufmannschaft und Handlung.

Indem wir in unserm Vaterlande so manche gemeinnützige Anstalt angeordnet und aufblühen sehen, wo in so manchem Erwerbszweige dem Kundigen von Gesetzeswegen sein Fortkommen gegen die Eingriffe Unkundiger und Pfuscher gesichert wird, stehet der Kaufmann ganz schutzlos da. Abgesehen von den fast schon in Vergessenheit gerathenen alten Privilegien der Städte Oldenburg und Delmenhorst, in einem Banndistricte von 2 Meilen im Umkreise keine Kaufleute und Krämer dulden zu brauchen, die nicht ihre Waaren aus den genannten Städten ziehen; so ist dem Einsender keine einzige, den gelehrten Kaufmann schützende, Verordnung bekannt. Aber auch dieser Schutz ist nicht dem eigentlichen Kaufmanne gegeben, sondern mehr als ein städtisches Privilegium diesen Städten ertheilt. Man kann also die obige Behauptung, daß der Kaufmann in seinem Berufe überall hier im Lande gesetzlich schutzlos sey, wohl nicht bestreiten, und will es Einsender daher versuchen, diesen Gegenstand der Beurtheilung sachkundiger Männer vorzulegen. Er bittet zugleich, im Falle er in seinen Ansichten irren würde, ihn zu belehren, und diesen für unser Vaterland so wichtigen Gegenstand einer ernstlichen Prüfung zu unterwerfen.

Die vorliegende Betrachtung zerfällt in drey Hauptfragen, und zwar:

- I. Welche Anforderungen wären bey der Erlaubnißertheilung, sich als Kaufmann und Krämer etabliren zu können, von Seiten der Landesregierung zu machen?
- II. Verdient der gelehrte Kaufmann nach unsern Landesverhältnissen Schutz in seinem Berufe, und welche Vortheile sind für das Gemeinwohl hieraus zu erwarten?
- III. Sind Nachtheile für das Publicum mit der Beschränkung der Nicht-Kaufleute, keine Kauf- und Krämerladen halten zu dürfen, verbunden oder nicht?

Die erste dieser Fragen zu beantworten, so ist nach des Einsenders Ansicht von einem sich zum Etablissement meldenden Kaufmann zu fordern:

a) daß er sich darüber ausweist, bey einem etablirten Kaufmanne, entweder hier im Lande oder auswärts, die Handlung wenigstens 5 Jahre erlernt und seine Lehrjahre völlig ausgehalten zu haben;

b) daß er wenigstens 5 Jahre als Handlungsdiener servirt und sich sowohl in seinen Lehrjahren als seinem Gesellenstande ehrlich, fleißig, gut und wohlständig betragen habe;

c) daß er vor einer, aus einem angesehenen

nen Staatsbeamten, einem beeidigten Protocollführer und 3 bis 5 gelernten Kaufleuten bestehenden Commission über Buchführung und Waarenkunde, Wechselusancen und Handlungsmünze und sonstige in den Handel einschlagende Kenntnisse geprüft und als theoretisch und practisch ausgebildet in der Prüfung bestehe;

d) daß er den Besitz eines zu seinem Geschäfte erforderlichen Betriebs-Capitals nachweise.

Wenn gleich in andern Ländern, besonders aber im südlichen Deutschland, die vorstehenden Erfordernisse, Kaufmann zu werden und Handelsfreyheit zu erlangen, sich schon von selbst verstehen, und man nur seltene und fast keine Ausnahme daselbst findet; so ist es hiermit in unserm lieben Vaterlande leider ganz anders. Wir finden hier Schneider, die einen Tuch- und Ellenwaarenladen halten, Rahnen-schiffer, die Gewürz-, Specerey- und Kornhandel führen, Bäcker, Knopfmacher, Sattler und viele andere Handwerker, so wie Landleute und Gastwirthe in Menge, welche Gewürz- und Farbbehandlungen haben, ohne daß dieser schon zur Gewohnheit gewordene Uebelstand noch irgend jemand auffällt. Wer zur Arbeit und zu körperlichen Anstrengungen nicht mehr Lust hat und nur seine fünfzig bis hundert Thälerchen zusammenscharren kann, wendet sich an einen Bremer Detaillisten und bekommt $\frac{1}{3}$ per Contant, $\frac{2}{3}$ auf Credit, einen kleinen Pfefferladen mit Waaren der geringsten Qualität versehen, womit er denn so gut es gehen will handelt, das Publicum betrügt,

und dem gelernten Kaufmanne, welcher mit seinem Erwerbe hier im Lande größtentheils auf diesen Kleinhandel angewiesen ist, das Brod vor dem Munde wegnimmt.

Und hier mag denn die 2te der obigen Fragen ihre Erledigung finden:

II. Verdient der gelernte Kaufmann nach unsern Landesverhältnissen Schutz zc.?

Von einem Manne, der durch eine große Anstrengung die erforderliche Schulbildung und sich mehrere wissenschaftliche Kenntnisse verschaffen muß, der in seinen 5 Lehrjahren mit ansehnlichem Geldaufwand nur die practischen und theoretischen Handlungskenntnisse sich erwirbt, der in seinem Gesellenstande durch ein fortgesetztes Studium und durch ein höchst anständiges Betragen nur dahin gelangen kann, in Handlungshäusern einen Platz zu finden, der ihm Unterhalt und Gelegenheit zur fernern Ausbildung darbietet, läßt es sich erwarten, daß er den ersten Grundsatz der Handlung begreift und sich aneignet, daß nur strenge Rechtlichkeit sowohl gegen seinen Verkäufer als Käufer ihm die Pforten zu seinem guten Fortkommen öffnen und dieses dadurch bedingt sey. Ist dies der Fall, und beginnt der junge Kaufmann mit diesen für das gemeine Wohl nicht gleichgültigen Grundsätzen sein Geschäft, sichern ihm die erworbenen Kenntnisse, so wie die gute Einrichtung den guten Fortgang seines Berufs, so fällt der Vortheil davon nicht allein in seine Casse, sondern er steht als gemeinnütziger Bürger im Staate da.

(Die Fortsetzung folgt.)

Ueber die projectirte Chaussee nach dem Butjadingerlande.

(W e s t h u s.)

Nimmt man die Längenmessung beyder Bahnen mit Rücksicht auf das Territorium vor, welches sie durchschneiden, so muß jener Grund allerdings als richtig zugestanden werden. — Nach Angabe der, von dem verstorbenen Hrn. Conferenzzath Menz verfertigten, bekanntlich sehr genauen Charte, beträgt nämlich die Entfernung zwischen Oldenburg und Golzwarder Wurp, über Oldenbrok und Dvelgönne circa $4\frac{1}{4}$ geogr. Meilen, über Altenhutorf, Elsflath, Brake und Golzwarden dagegen circa $4\frac{3}{4}$ bis 5 solcher Meilen. — Anders würde sich freylich das Verhältniß stellen, wenn man von Dvelgönne aus messen wollte, doch bedarf es keiner weitern Begründung, daß eine solche Messung nur von dem Punkte ausgehen könne, wo beyde Richtungen sich trennen. — Jene Messung zeigt übrigens, daß es mit der größeren Entfernung so ganz viel nicht auf sich habe, und schwerlich werden die Butjadinger, wenn wir uns die Chaussee als für sie angelegt denken wollen, großes Gewicht darauf legen, ob sie auf derselben $\frac{1}{2}$ Meile weiter fahren müssen, um nach Oldenburg zu kommen. Ihr Weg nach Dvelgönne würde bey der zweyten Richtung allerdings länger seyn, doch werden sie auch dies nicht hoch anschlagen dürfen, da sie hinwieder den Vortheil genießen würden, mit den Flecken Brake und Elsflath in näherer Verbindung zu stehen, und da jedenfalls die Verlängerung des Weges nur die Fahrstraße trifft, für Fußgänger aber leicht ein näherer guter Sandpfad, wie sie in den Marschen jetzt immer häufiger werden, sich anlegen ließe. Nur Dvelgönne und Umgegend würden also über

eine erhebliche Verlängerung des Weges nach Oldenburg sich beklagen können.

Allein diese Klage scheint uns, und sollte sie auch von Seiten der Butjadinger unterstützt werden, durchaus keiner Berücksichtigung werth, wenn man auf den Zweck der Anlage einer Chaussee, wie wir ihn oben angedeutet haben, zurückgeht. Diese soll nämlich keineswegs bloß den Butjadingern nützen, sondern es soll dadurch den Marschbewohnern, und zwar möglichst vielen derselben, geholfen werden. Deshalb darf die Länge der Bahn nicht im Verhältnisse zu dem Areal, welches sie durchschneidet, sondern muß vielmehr im Verhältnisse zu der Zahl der Marschbewohner, die sich derselben bedienen können, abgemessen, und darnach entschieden werden, welche Bahn die längere, d. h. diejenige sey, welche verhältnißmäßig der geringeren Anzahl nützen würde. — Fassen wir nun, abgesehen von allen andern Umständen, welche für die Richtung über Elsflath sprechen, hiebey lediglich die Zahl der Einwohner der angränzenden Districte ins Auge, so ergiebt sich nach der Seelenzahl, wie sie eben von uns angegeben wurde, daß auf der Richtung über Oldenbrok und Großenmeer circa 1790, auf der über Elsflath u. s. w., ohne Hinzurechnung der Stedinger, circa 2340 Einwohner auf die Meile zu rechnen sind, bey letzterer Richtung also etwa 370 Einwohner per Meile mehr, welche Zahl sich noch bedeutend vermehren würde, wenn man die Stedinger mit in Anschlag brächte. Nähere Messungen und genauere Zählungen würden ein genaueres Resultat liefern; wir benutzen das Gefundene



indefß, um die Behauptung, daß jene andere Linie sich durch ihre Kürze empfehle, mit Rücksicht auf den Zweck der Anlage, in Abrede zu stellen.

Schon im Eingange haben wir bemerkt, daß die Beurtheilung der Vorzüglichkeit der einen oder andern Richtung in technischer Rücksicht, außer unserm Gesichtskreise liege; wir können daher die localen Schwierigkeiten nur so auffassen, wie es die Anschauung einem Layen erlaubt, und möchten darnach auch in dieser Rücksicht der Richtung über Elsfleth als der weniger schwierigen den Vorzug geben.

Mag die Anlegung einer Chaussée auf der innern Deichbärme immerhin Bedenklichkeiten unterliegen, so treten doch diese nur ein auf der Strecke zwischen Huntebrück und Elsfleth, denn auf der Strecke zwischen Elsfleth und Brake, wo größtentheils ein besonderer Weg landeinwärts vorhanden ist, dessen Begradigung bey den Baubesitzern keine Schwierigkeiten finden soll, ließen sich jene Bedenken gänzlich aus dem Wege räumen. Von sehr großer Erheblichkeit dürften übrigens diese nicht seyn, da der von Jahr zu Jahr wachsende Bestick der betreffenden, mit Vorland versehenen Deichstrecke, eine Beschädigung des Deiches, welche die Chaussée auf längere Zeit unbrauchbar machen könnte, immer weniger fürchten läßt, und die Umgehung jedes möglichen Ungemachs bey menschlichen Anlagen doch einmal nicht zu erreichen ist. — Viel erheblicher erscheint uns die Schwierigkeit der Anlegung von Brücken über die zahlreichen Sieltiefe, welche diese Richtung durchschneiden, eine Schwierigkeit, die sich nicht wohl umgehen läßt, da die Interessenten der Siel wohl nicht ohne Grund gegen die Benutzung derselben für die Chaussée protestiren möchten, und bey vorkommenden Reparationen der Siel

sonst leicht eine Unterbrechung der Passage entstehen würde, die vermieden werden muß. Die Kosten dieser Brücken werden sehr erheblich seyn. Solche Kosten lassen sich aber auch auf jener andern Linie nicht vermeiden, denn auch hier würden mehrere Brücken, und eine große Zahl von Höhlen nothwendig werden, um das Wasser abzuführen, welches bekanntlich in solcher Masse zufließt, daß manichmal der Weg zwischen Loyerberg und Oldenbrok auf langen Strecken mehrere Fuß hoch überschwemmt, oder wohl gar nicht zu passiren war. Durch diesen hohen Wasserstand, oder durch niedrige Lage des Maifeldes, die ihn veranlaßt, werden aber auf dieser Linie Schwierigkeiten bereitet, mit denen auf jener nicht zu kämpfen ist, und wir sind sehr geneigt zu glauben, daß die Anlegung der Brücken und Höhlen und die Erhöhung des Weges zu einer wasserfreyen Höhe hier größere Kosten veranlassen dürften, als die Anlegung der Brücken und der wenigen Erhöhungen, welche auf jener andern Linie erforderlich werden möchten. — Als ein großer Vorzug der Linie über Elsfleth erscheint uns aber der Umstand, daß man auf ihr gerade auf der schwierigsten Strecke, auf der Strecke durch das Moor nämlich, in der hölzernen Straße bereits einen fertigen und zuverlässigen festen Weg vorfindet, während man auf jener andern einen solchen entweder mit unendlichen Schwierigkeiten neu schaffen, oder von den jetzigen Eigenthümern des Loyermoorweges für schweres Geld ankaufen und dann noch in Stand setzen muß. Die Schwierigkeiten, welche auf dieser Linie der moorige Untergrund bereitet, sollen sich bis Oldenbrok erstrecken, und würden daher von sehr großer Erheblichkeit seyn. Eine der schwierigsten Aufgaben dürfte wohl die seyn, auf der ganzen Weg

strecke den nöthigen Sand und die nöthigen Steine herbey zu schaffen, und gerade diese läßt sich auf der von uns empfohlenen Richtung ungleich leichter lösen, als auf jener andern über Oldenbrok. Der Sand würde sich nämlich, und zwar bekanntlich in ganz vorzüglicher Qualität, aus der Weser und Hunte von den Sandbänken entnehmen, und am Ufer abladen lassen. Würden davon an passenden Orten gleichsam Magazine angelegt, so würde man die vorhandenen, oder allenfalls neu anzulegenden Abtriften, zur Fortschaffung über den Deich benutzen, und dies leicht so einrichten können, daß ein weiteres Verfahren fast nirgends nöthig wäre. Zur Niederlegung von Vorräthen innerhalb Deichs würden die Siele und Sieltiefe sich mit Bequemlichkeit benutzen lassen. Ebenso würde die Weser und das jenseitige Ufer derselben eine reiche Vorrathskammer für die nöthigen Steine seyn. — Auf der andern Linie dagegen würden diese Materialien oft meilenweit, sämtlich per Aue, herbeygeschafft werden müssen, und dadurch ungleich theurer werden.

Wir glauben deshalb, daß auch das Resultat der technischen Untersuchungen die Richtung über Elsfleth als die vorzüglichere empfehlen werde, und erlauben uns schließlich noch auf eine Rücksicht aufmerksam zu machen, welche uns die Richtung über Dvlgönne und Oldenbrok nicht nur als die weniger zweckmäßige erscheinen läßt, sondern auch zugleich in uns die Besorgniß erregt, daß diese Richtung der Freyheit des Verkehrs der Marschbewohner leicht gefährlich werden könne.

Wir haben als einen Hauptzweck der Anlegung einer Chaussee den erkannt, den Bewohnern der Marsch, und zwar möglichst Vielen derselben, einen weitem Markt für

den Absatz ihrer Producte zu verschaffen; neben welchem Zwecke die Rücksicht auf möglichste Beförderung des Aufblühens des Fleckens Brake, und folgerecht eben so des Fleckens Elsfleth, der jenem keineswegs nachgesetzt werden darf, hergeht. Bekanntlich haben die Producte des Butjadingerlandes und der übrigen Marschdistracte den besten Markt bisher in Bremen, und überhaupt im Auslande gefunden, nicht aber in der Stadt Oldenburg, wohin der Natur der Sache nach nur ein geringer Theil für das consumo, und verhältnißmäßig ein nicht größerer für den Handel gelangen konnte. Dieses Verhältniß wird immer das nämliche bleiben müssen, so lange dem Verkehre keine Fesseln angelegt sind, denn die Natur der Sache und die geographische Lage Oldenburgs bringen es so mit sich. Eine nothwendige Folge hieraus ist, daß der Weg, den die Producte und der Handel der Butjadinger und übrigen Marschgegenden, die hier in Frage kommen, nehmen müssen, nicht über Oldenburg geht, sondern sie sobald es möglich ist, sich einen andern directeren Weg auswählen, und daß man ihnen Zwang anthut, wenn man sie nöthigt, sich über Oldenburg zu bewegen.

Wir fühlen lebhaft, wie viele Anfechtungen dieser eben ausgesprochene Satz erleiden wird, denn wir wissen sehr wohl, wie sehr er gegen das Interesse namentlich der Oldenburger Kaufmannschaft streitet; aber wir zweifeln auch nicht, daß jeder Unbefangene die Wahrheit desselben zugestehen, und dieser Wahrheit die Ehre geben wird. Nur in den Zeiten der Geltung eines schroffen Colonialsystems hätten entgegenstehende Ansichten vielleicht gebilligt werden mögen, in unserer Zeit aber würde Jedermann es für einen Rückschritt halten müssen, wenn man die Stadt Olden-



burg gleichsam zum Stapelplatz der Producte des Butjadingerlandes und des dortigen Handels machen wollte. Diese Folge aber fürchten wir als eine nothwendige, und sind zugleich der Ansicht, daß man jenen Marschen die Aussicht auf einen ganz freyen Verkehr völlig abschneiden würde, wenn man der Chaussee, die diesen herbeizuführen bestimmt ist, eine Richtung gäbe, welche eine andere Direction, als die auf Oldenburg, für immer unmöglich macht. Dagegen läßt jene andere Richtung jede Ausdehnung der Anlage und des Verkehrs frey. Sie kann, wenn sie von Huntebrück aus durch das Stedingerland verlängert wird, in directe Verbindung gesetzt werden mit der Chaussee von Delmenhorst nach Syke, und würde dann nicht nur eine ununterbrochene Verbindung mit Bremen eröffnen, welche unter allen Umständen, besonders aber dann als höchst wichtig sich darstellt, wenn man an die Möglichkeit eines allgemeinen deutschen Zollverbandes, dem Bremen sich nicht würde entziehen können, denkt, sondern sie würde ferner dann auch unsere Marschgegenden in directe Verbindung mit jenen andern Straßen bringen, denen die großen Waarenzüge folgen, was von unberechenbarem Nutzen werden kann, und was unfehlbar von Nutzen seyn muß, weil dadurch das Hinderniß eines Zwischenorts, wie unsere Stadt Oldenburg, hinweggeräumt würde. Wir unserer Seits müssen bekennen, daß wir uns eine vollständige Ausführung des Chausseeplanes nicht ohne eine solche Verlängerung durch das Stedingerland, und ohne Anschluß an jene anderen größere Straßen, zu denken vermögen, wenn wir gleich die Zeit, wo die Ausführung eines so großen Unternehmens erfolgen kann, in eine fernere Zukunft setzen, als wir zu erleben hoffen dürfen, und sie da-

her einer späteren Generation überliefern. Nur die Möglichkeit einer solchen Ausdehnung möchten wir unsern Nachkommen retten, und diese scheint uns verloren, gänzlich verloren, wenn sie nicht bey dieser ersten Anlage schon gerettet wird.

Mag immerhin (wir bemerken dies um einem desfälligen Einwurfe zu begegnen) für den Verkehr jener Marschgegenden, wie er jetzt ist, die Ausführung des Chausseebaues vorläufig nur bis Oldenburg, genügen; so können wir uns doch damit nicht begnügen, und annehmen, daß dies immer der Fall seyn werde. Vielmehr müssen wir, wenn wir einen Blick werfen auf den ungemeynen Aufschwung, den in neuerer Zeit der Verkehr genommen hat, und der so Mancherley ins Leben rief, was man früher für fabelhaft gehalten haben würde, voraussetzen, daß über kurz oder lang die jetzt zunächst in Aussicht gestellte Anlage nicht mehr genügen werde, und deshalb es für nothwendig halten, daß dieser Fall bey der Ausführung vorgesehen werde. Der Wechsel der Zeit wird stets sein Recht behaupten, und wir sehen wenigstens die Nothwendigkeit nicht ein, die uns zwänge z. B. anzunehmen, daß Bremerhaven in alle Ewigkeit der einzige Hafen an dem schönen weiten Weserstromen bleiben werde, in welchem Seeschiffe eine Zuflucht finden können; daß Bremen allein in alle Ewigkeit von diesem schönen weiter Strome aus ein überseeisches Geschäft zu unterhalten im Stande seyn werde, wenn ein solches von anderen Orten aus eben so ungestört betrieben werden kann, und daß nicht auch an unserm Ufer sich Capitalien sammeln könnten, welche großartige Unternehmungen möglich machen. Wir können unsere Zeit nicht erschöpfen und die Zukunft noch viel weniger; aber wir wollen bey dem,

was wir thun, die Folgen wohl bedenken, und unseren Nachkommen etwas zu thun übrig lassen, ihnen aber mit redlichem Sinne vorarbeiten, damit auch sie unsere Werke loben mögen, wie wir Ursache haben, uns so mancher Werke unserer Vorfahren zu freuen. Dies sey das Streben bey allen, und auch bey dieser großartigen Unternehmung! Deshalb sind wir der Meynung, daß wir ihren Verkehr nicht unabänderlich nach Oldenburg verweisen dürfen, sondern ihm jede andere Richtung frey lassen müssen, und wir wiederholen es, daß unserer festen Ueberzeugung nach die Richtung der Chaussée über Dvelgönne und Oldenbrok nicht nur dem Zwecke derselben schon jetzt nicht vollständig entsprechen würde, sondern demselben leicht geradezu gefährlich werden könne, und daß diese Richtung daher zu vermeiden, jene andere aber zu wählen sey.

Am Schlusse können wir uns nicht enthalten, einige Worte zur Entgegnung des Aufsatzes in N^o 52. des vorigen Jahrganges dies. Bl. hinzuzufügen. — Der Verf. stimmt für die Richtung über Loyerberg, und glaubt, daß bey einer Stimmen-Sammlung diese Richtung gewiß die überwiegende Mehrzahl haben werde. Eine nähere Erörterung seiner Gründe dürften wir noch zu erwarten haben, und wir wünschen solche, um diese näher kennen zu lernen. Dürfen wir als einen derselben seine Aeußerung auffassen, daß diese Bahn sich wahrscheinlich am Besten verinteressiren würde, weil der Land-Commerz mit der Hauptstadt über Loyerberg wohl bey weitem bedeutender sey, als über Elsfleth, so bedauern wir, seiner Meinung gleich im Voraus nicht beypflichten zu können. Erstlich des Princips wegen nicht, weil wir der Ansicht sind, daß die Chaussée nicht für Brake oder für But-

jadingerland angelegt werden kann, um seinen Bewohnern einen näheren Weg nach Oldenburg zu verschaffen, sondern für die Marschbewohner überhaupt, um ihren Verkehr zu erleichtern und ihnen einen weitem Markt für ihre Producte zu eröffnen, weshalb denn der Verkehr mit der Hauptstadt nur neben andern Rücksichten, und nicht als Hauptücksicht erscheint. Zweitens nicht, weil wir glauben, daß der Verkehr, wobey nicht bloß der Verkehr der Butjadinger und der nach der Hauptstadt gerechnet werden darf, auf der Straße über Elsfleth schon jetzt viel lebhafter sey, als der über Loyerberg. Eine nähere Erkundigung bey der Weggeldstätte zu Loyerberg, und bey denen auf der hölzernen Straße und zu Huntebrück, würde geeignet seyn, darüber eine ungefähre Vergleichung anzustellen, und wir dürfen das Resultat kaum bezweifeln.

Ueber das Resultat einer Stimmen-Sammlung, wenn solche möglich wäre, können wir die Vermuthung des Verfassers gleichfalls nicht theilen. Wollte man eine solche bloß etwa in Dvelgönne und Brake, welches letztere bey dieser Angelegenheit die Rivalität von Elsfleth wohl mit Recht fürchten mag, anstellen, so sind wir mit dem Verfasser einverstanden. Ueber die Stimmenmehrheit im Butjadingerlande dagegen sind wir schon zweifelhafter; indeß würden wir, wenn es zu einer solchen Stimmen-Sammlung kommen sollte, darauf bestehen müssen, daß nicht allein die Hammelwarder und Moorriemer mit zur Abstimmung gezogen würden, sondern auch insbesondere die Stedinger, denen sehr an der Leitung der Chaussée über Huntebrück gelegen seyn muß, damit ihnen die Aussicht offen bleibe, daß auch ihnen dereinst ein gleiches Gut wie den übrigen Marschbewohnern zu Theil werden könne. Und warum sollten nicht

auch sie von der Zukunft dieses Gut erhoffen dürfen, da sie so gut wie alle übrigen desselben bedürfen, und da ihr District sich zu einer solchen Anlage eben so sehr, und wohl noch mehr eignet, als mancher andere. — Sind sie uns etwa weniger wichtig, als die Bewohner der übrigen Marschen? Doch wohl gewiß nicht. — Ueber die Stimmenmehrheit dürften wir denn kaum mehr in Zweifel seyn.

In Einem aber stimmen wir mit dem Verfasser jenes Aufsatzes völlig überein, in dem Vertrauen zu unserer höchsten Landesregierung, die bey der Anlage dieses Werkes nur das Gemeinbeste in Erwägung ziehen und diesem gemäß die Ausführung ordnen und leiten wird, wie auch in dem Wunsche, daß die Ausführung nicht mehr ferne liegen möge.

Extract aus der Hooksieler Hafen-Liste für 1837.

Angekommene u. abgegangene	Schiffe	Angekommene	Schiffe	Abgegangene	Schiffe.
Von u. nach der Ostsee	9	Mit Holz	39	Mit Getraide	98
" " " England	44	" Stückgütern	51	" Kappsfaat	12
" " " Norwegen	17	" Obst u. Gemüse	8	" Knochen	4
" " " Brabant	13	" Binsen	1	" Stückgütern	7
" " " Holland	6	" Salz	9	" Butter	12
" " " Hamburg und der Elbe	85	" Steinkohlen	3	" Holz	3
" " " Bremen und der Weser	143	" Eisen	3	" Möbeln	1
" " " Ems u. den Sielen in Ostfriesland	201	" Mauersteinen u. Dachziegeln	53	" Steinkohlen	3
" " " Wangeroge u. den Sielen der Jahde	98	" Dorf	48	" Schill	1
		" Passagieren	1	" Salz	1
		" Schill	4	" Ballast	12
		" Knochen	1	ledige	161
		" Fischen	4		
		" Getraide	7		
		" Ballast	10		
		ledige	59		
Total	616	Total	301	Total	315

20 Schiffe sind jetzt im Hafen befindlich.

Am 1. Januar 1838.

D r u c k f e h l e r :

In N^o 6. S. 50 Sp. 1 Z. 1 von unten lese man hellen statt halben.
 In N^o 7. S. 54 Sp. 1 Z. 17 statt könne lese man könnte. — S. 55 Sp. 2 Z. 19 statt Gegenstände l. m. Gegengründe. — Ebendasselbst Z. 12 von unten statt Watt l. m. Wetter. — S. 56 Sp. 2 Z. 10 von unt. statt Umsicht l. m. Ansicht. — S. 57 Sp. 2 Z. 6 von unt. statt verkennen l. m. anerkennen.

