Oldenburgische Blätter. 1817-1848
22 (1838)

22 und 23 (5.6.1838)

urn:nbn:de:gbv:45:1-791288

Oldenburgische Blätter.

№ 22. und 23. Dienstag, den 5. Juni. 1838.

Ueber die Richtung der Chaussee aus Butjadingen nach Oldenburg.

Mit einer Charte.

Die Frage, ob die Richtung einer Chaussee-Anlage aus Butjadingen nach Oldenburg

a. über Popkenhöge, Oldenbrok und Loyerberg, oder

b. über Elsfleth, Huntebrück und Bornhorst

vorzuziehen sey, ist in den »Oldenburgischen Blättern,« namentlich in № 5. 6. 7. 8. 9. 10. 12. 13. und 20. d. J., und dem Vernehmen nach auch in verschiedenen Kirchspiels-Ausschüssen bereits so vielfach erörtert und gewürdiget, daß es schwer halten dürfte, darüber noch Weiteres zu verhandeln, ohne nur zu häufig in eine unnütze Wiederholung zu gerathen. Deshalb war dieser Aufsatz anfänglich und in seiner ursprünglichen Gestaltung auch nicht zur Veröffentlichung durch den Druck bestimmt.

Mehrfache Mittheilungen haben mir inzwischen die Ueberzeugung aufdringen müssen, daß man sich bey Beurtheilung dieses Gegenstandes zum Theil durch Voraussetzungen bestimmen lasse, wie sie wohl schwerlich in der Absicht unsrer allerhöchsten Regierung begründet seyn mögen, und daher als irrthümlich erscheinen müssen, als z. B.

»daß bey der Richtung b. Brake ein »für allemal als schließlicher Endpunct anzu»sehen sey, ohne durch eine künftige Verlän»gerung derselben nach Golzwarden oder »Ovelgönne und weiter in Butjadin»gen hinein dem eigentlichen Butjadin»gen zugänglich zu werden; oder auch

»daß bey dieser Richtung b. die Bahn »von Huntebrück nicht direct nach Ol»denburg, sondern etwa über Sanders»feld geführt, und dadurch also ein sehr »großer Umweg für die Communication mit »Oldenburg erwachsen würde u. s. w.«

Ich konnte daher nicht umhin, anzunehmen, daß jene Verhandlungen zum Theil ganz andere Resultate geliefert haben möchten, wenn jene irrthümlichen Meynungen nicht vorgeherrscht und man sich die Fragepuncte im Allgemeinen einfacher, wie folget, veranschaulicht hätte:

»Welche Richtung einer Chaussee aus But»jadingen nach Oldenburg ist vor»zuziehen:

»a. eine solche, die nur diesen Zweck al»lein erfüllt, oder

»b. eine solche, die zugleich auch als Ver»bindungsstraße mit Bremen, und

»außerdem noch mit Umgehung Bre»mens innerhalb unsers Zollgebietes »zur directesten Verbindung mit »Hannover, Braunschweig u. s. w. »würde mit benutzt werden können?«

In sofern nun in der nachfolgenden Betrachtung vorzüglich dieser Gesichtspunct aufgefaßt, und an die in den früheren Aufsätzen darüber schon enthaltenen Andeutungen noch einige Reflexionen geknüpft werden, um die überaus große Wichtigkeit desselben mehr, als bisher geschehen, hervorzuheben, darf ich hoffen, daß diese Mittheilung nicht eben als ganz und gar überflüssig angesehen werden möge. Ich gebe mich im Gegentheile gern dem Glauben hin, daß Unbefangene die dargelegten Gründe würdigen, und sich ihnen in ihren Ansichten nach Maßgabe ihrer Ueberzeugung zuwenden werden, wie denn auch meine Ueberzeugung nur in Folge reiflicher Ueberlegung auf diesen Gründen beruht.

Gerne möchte ich mich zugleich der angenehmen Hoffnung hingeben, auch Diejenigen zur Darlegung veränderter Ansichten bewegen zu können, die mit Verläugnung eines ächt patriotischen Gemeinsinnes nur aus vereinzeltem — vielleicht gar mißverstandenem — Privatinteresse das Wort führen; doch darf ich eine solche Erwartung nicht wohl hegen, und vertraue deshalb mit um so größerer Zuversicht der Weisheit unserer gnädigsten Landesregierung, die das vereinzelte Interesse schon von dem gemeinsamen Staatsinteresse sondern und gewiß keinen Pfennig dafür ausgeben wird, daß A 1000 Thlr. verliere, um B 1000 Thlr. gewinnen zu machen — sind doch A und B beyde Kinder ihrer väterlichen Fürsorge!

Die Butjadinger Chaussee,

I. in sofern sie eine Verbindung mit Oldenburg allein zum Zwecke hat.

Ueber die Wichtigkeit guter Landstraßen im Allgemeinen hier etwas sagen zu wollen, würde höchst überflüssig seyn. Man hat denselben, sehr bezeichnend, den Namen »Pulsadern des Nationalwohlstandes« beygelegt, in sofern eben durch sie es möglich gemacht wird, die zerstreut liegenden Elemente dazu dergestalt zu einigen und zu verwerthen, daß sie in dieser Vereinigung die höchstmögliche Summe des Wohlstandes hervorbringen. Es frägt sich hier insbesondere nur, in welcher Richtung die jetzt in Frage stehende Chaussee-Anlage jenen Zweck am wirksamsten befördern werde.

In sofern es sich um einen Personenverkehr der Landeseinwohner unter sich und mit Oldenburg handelt, scheint es durch die angeführten Abhandlungen in den Oldenb. Blättern, namentlich in № 6., evident genug herausgestellt, daß in dieser Beziehung die Richtung über Elsfleth und Huntebrück den Vorzug verdiene; — und, ohne auf Einzelheiten einzugehen, dürfen wir daraus mit ziemlicher Zuverlässigkeit folgern, daß aus gleichen Gründen auch ein gleiches Verhältniß hinsichtlich des Waarenverkehrs unter sich und mit Oldenburg Statt finden werde.

Für diejenigen Güter, die Oldenburg seewärts empfängt und versendet, scheint eine Chaussee überall nur selten in Betracht kommen zu können, weil zwischen Brake und Oldenburg ein Wassertransport auf der Hunte immer bedeutend wohlfeiler bleiben wird, als ein Landtransport auf der Chaussee. Wenn aber dennoch in denjenigen einzelnen

Fällen, wo der erstere wegen eines zu niedrigen oder zu hohen Wasserstandes und zu starker Strömung nicht sollte Statt finden können, oder wo ein beschleunigter Transport von Gütern erforderlich seyn möchte, der Letztere nothwendig werden sollte, so würde dazu die Richtung der Chaussee über Elsfleth und Huntebrück ebenfalls günstiger seyn, weil Seeschiffe mittlerer Größe ungehindert bis Elsfleth, ja bis Huntebrück aufsegeln können, und von letzterm Puncte aus der weitere Landtransport dann nur etwa $\frac{5}{8}$ eines von Brake ausgehenden Landtransports kosten würde.

In sofern es sich nur um eine Chaussee-Verbindung zwischen Butjadingen und Oldenburg handelt, dürfte damit die Frage als erledigt angesehen werden können.

Aber wenn wir erwägen:

a. daß der Güterverkehr mit Oldenburg regelmäßig nur die Befriedigung des städtischen Consumo betreffen könne;

b. daß dieser Consumo-Bedarf nicht ganz, sondern nur zum geringen Theile von Butjadingen entnommen werde, und folglich Butjadingen nur für einen sehr kleinen Theil seiner Producte in Oldenburg seinen besten Markt finden könne;

c. daß dieser kleine Theil regelmäßig am wohlfeilsten zu Schiffe nach Oldenburg gebracht werde und im Sommer überdies die Marschfahrwege auch sehr gut zu seyn pflegen;

d. daß der aus diesem kleinen Umsatze hervorgehende Personenverkehr auch nur unbedeutend bleiben, und daß auch derjenige Personenverkehr, der aus dem nothwendigen Besuche der Amts- und Gerichtsorte hervorgerufen wird, auf der Chaussee keine Frequenz von irgend einiger Erheblichkeit veranlassen könne;

e. daß dieser Personen- und Güterverkehr, der also in bisher erwogener Beziehung im Ganzen nur klein bleiben kann, und sich bisher ohne Chaussee auf den Marschwegen während ihrer guten Zeit — etwa 8 Monate des Jahres — kostenfrey eben so schnell und bequem bewegte, als auf Steinpflaster, mit zwölfmonatlichem Chaussegelde belastet werde, dafür, daß er sich während der 4 Wintermonate, wo der Verkehr in aller Hinsicht eben am mindesten frequent zu seyn pflegt, vorzugsweise einer Chaussee bedienen möchte;

f. daß der Personenverkehr während dieser Wintermonate überdies durch eine verhältnißmäßig sehr wenig kostende Anlage von übersandeten Fußwegen eben so leicht begünstigt werden könne, als dies auf gleiche Weise im Stedingerland zur großen Satisfaction der Einwohner bereits geschehen ist;

wenn wir alles dieses erwägen: so drängt sich uns großer Zweifel auf, ob diese projectirte Chaussee-Anlage, in welcher Richtung sie auch ausgeführt werden möge, sich wohl in dem oben angedeuteten Sinne, als »eine Pulsader des Nationalwohlstandes« verwirklichen werde, wenn nicht noch andere Elemente hinzukommen, die die Summe des daraus erwachsenden Wohlstandes vermehren helfen.

Denn wenn sie nicht wesentlich dazu dienen kann:

die Transportkosten der Landesproducte bedeutend zu vermindern,

oder diese Producte höher als bisher zu verwerthen,

oder durch bequemere Zufuhr von weitentlegenen Düngstoffen die Productionskraft des Bodens zu erhöhen,

oder durch wohlfeilere Herbeyschaffung von Rohstoffen die Anlage von Fabriken zu beförderen,

oder durch weitere Ausdehnung des Handels die bisherigen Erwerbsquellen zu verbessern und neue zu eröffnen,

oder auf irgend eine andere Weise mittelbar den Wohlstand mehr zu befördern, als die Kosten der Anlage uns belasten,

und der Erfolg im Wesentlichen etwa nur darin bestehen möchte, dem einen Orte des Inlandes einen Erwerb zu nehmen, um ihn auf einen andern zu übertragen: so muß man sich verursacht finden, darin mehr eine Anlage des Luxus als eine Förderung des Nationalwohlstandes zu erkennen. Und in der That scheint die bisherige Betrachtung wenig geeignet, um den wahrscheinlichen Erfolg in den obigen Beziehungen als genügend herauszustellen.

Auch die in № 12. und 13. der diesjährigen Oldenb. Bl. enthaltene Mittheilung mit dem Motto: »Audiatur et altera pars« hat nicht dazu beytragen können, meine obige Ansicht irgend anders zu gestalten, so wenig im Interesse des Gemeinwohls, als auch nur im Privatinteresse von Brake selbst, welches gleichwohl doch auch nur in soweit zu berücksichtigen seyn dürfte, als es mit jenem vereinbar ist. Jene »Contra-« Mittheilung speciell zu bekämpfen, ist übrigens durchaus nicht meine Absicht; nur gelegentlich werde ich bey Ausführung meiner eigenen Ansicht hin und wieder einen Passus aus derselben zur bequemern Vergleichung und Beurtheilung heranziehen, indem ich hier vorläufig bemerke, daß ich auch bey der von dem Verfasser als höchsten Zweck hervorgehobenen

»Verbindung der Oldenburgischen Geest »mit der Marsch, und beyder mit einem »inländischen Hafen,« für welchen letzteren er späterhin »Brake« als den vorzugsweise, ja, als fast einzig und allein passenden bezeichnet, —

für sich allein die Erreichung solcher Vortheile gänzlich vermisse, wie sie oben als nothwendig vorausgesetzt sind, um jenen Chausseebau für das Gemeinwohl überhaupt wie auch für dasjenige von Butjadingen, Brake und Elsfleth insbesondere, möglichst förderlich zu machen. Denn die Producte der von ihm namhaft gemachten Geestgegenden um Zetel, Bockhorn, Neuenburg, Varel, Beckhausen, Rastede, Westerstede, und dem ganzen Ammerlande an Holz, Honig, Wachs, Leinewand, Wolle, Hopfen, Speck, Schinken, Lohe ꝛc., in sofern sie davon zur Versendung übrig haben, und dieser Ueberschuß nicht schon von den Producenten selbst in directem Verkehr an die in der Marsch zerstreut wohnenden Consumenten verwerthet werden möchte, werden von den an allen jenen Orten wohnenden Kaufleuten nach und nach im gewöhnlichen Gange des Handels bey Kleinigkeiten aufgekauft, um sie demnächst in angesammelten Parthieen an größeren Handelsplätzen, entweder zu deren eigener Consumtion oder zum weiteren Vertriebe wieder zu verwerthen. Die nächsten natürlichen Märkte dafür, Oldenburg und Varel, sind auch zugleich Verschiffungsplätze; aber außer diesen dienen dazu nicht allein, sondern auch zur Seeversendung der Marschproducte, noch Elsfleth und fast alle größere Siele an der We-

ser sowohl, als an der Jade. — Die von diesen, ihren respectiven Districten zur Ausfuhr ihrer Producte auf das allerbequemste belegenen, einzelnen Sielen ausgehende Schifffahrt nach England, Frankreich, Norwegen, der Ostsee u. s. w., ist aber zum Theil um vieles bedeutender, als die von Brake ausgehende jetzt ist, und auch als dieselbe in Beziehung auf die Ausfuhr von unseren Landesproducten, in soferne diese auf einer Chaussee herangeschafft werden sollen, jemals werden zu können scheint. Die »kostbaren Hafen-Anstalten,« die Brake besitzt, sind in dieser Hinsicht ziemlich gleichgültig; jene Landesproducte sind, an irgend einem anderen Ladeplatze seewärts verladen, nach Maßgabe ihrer Bestimmung, der »ganzen commerciellen Welt« nicht minder zugänglich, und der von dem Verfasser hervorgehobene Umstand, daß die Weser bey Brake, und nur bis Brake für größere Schiffe fahrbar sey, verliert in diesem Sinne alle Bedeutung, und kann, wie sich weiterhin ergeben wird, am allerwenigsten die Richtung der Chaussee nach Rastede rechtfertigen. Es dürfte daher schwerlich nachzuweisen seyn, daß sich aus der von dem Verfasser jenes Aufsatzes bis dahin entlehnten Darstellung für die früher bereits mannichfach erwogenen Gründe hinsichtlich des staatswirthschaftlichen Nutzens der besprochenen Chausseebahn noch irgend ein Zuwachs von besonderer Erheblichkeit ableiten lasse.

Viel gewichtiger aber tritt dieser hervor, wenn die Chausseebahn zugleich auch als nächste Verbindungsstraße mit Bremen, und außerdem noch, mit Umgehung Bremens, innerhalb unsers Zollgebietes zur directesten Verbindung mit Hannover, Braunschweig u. s. w. würde mit benutzt werden können.

Mag die gänzliche Vollendnng einer solchen Verbindung auch erst unseren Nachkommen vorbehalten bleiben müssen: so erscheinen die dargus erwachsenden Vortheile doch zu umfassend wichtig, als daß wir uns nicht versucht finden sollten, die Andeutungen, die in dieser Beziehung in den mehrerwähnten Nummern der Oldenb. Bl. bereits enthalten sind, noch mit einigen anderen zu vermehren, und zwar

II. rücksichtlich einer nächsten Verbindungsstraße mit Bremen.

Es ist oben bereits bemerkt worden, daß Butjadingen nur für einen sehr kleinen Theil seiner Producte in Oldenburg den besten Markt finde, — und es ist wenig Aussicht vorhanden, daß darin in Zukunft ein anderes Verhältniß eintreten werde, indem Oldenburgs Lage es nicht gestattet, durch größere Ausdehnung des Handels dergestalt auch größeres Bedürfniß zu entwickeln, daß eine solche Vergrößerung in der angegebenen Beziehung von Erheblichkeit werden könnte. Für einen bey weitem größeren Theil seiner Producte ist und bleibt Butjadingen daher ganz besonders auf Bremen verwiesen, — theils für dessen Consumo, theils für den weiteren Handel. Wie wichtig allein die Consumtion Bremens für Butjadingen sey, mag das beygelegte Verzeichniß zeigen, welches seiner Zeit aus der Bremer Zeitung vom 28. Jan. 1828. entlehnt wurde, und wahrscheinlich von der Receptur der Consumtionssteuer zur Insertion eingeliefert ist. Die Abschätzung in Geldeswerth aber, und diejenige, des zu der Production verschiedener landwirthschaftlichen Ar-

tikel erforderlichen Flächeninhalts an fruchtbarem Marschlande habe ich, als Resultat mehrfacher Nachfragen bey kundigen Personen, hinzugefügt. Zur Production der darunter befindlichen 2295 Stück Ochsen, 767 St. Kühe, 12301 St. Kälber, 8405 St. Schafe und Lämmer, 6075 St. Schweine, 90608 Pfd. gesalzenen und geräucherten Fleisches, 1133943 Pfund Butter, 1167 Last Waitzen, 1147 Last Rocken, 192275 Pfd. Scheldegerste, 42997 Scheffel Malz, 979 Last Getraide zum Branntweinbrennen und 10200 Fuder Heu und Stroh, an Werth zusammen circa 861337 Rthlr., sind nach dieser Abschätzung erforderlich etwa 55057 Butjadinger Jück guten Marschlandes. — Nicht mit darin begriffen ist die Consumtion an Kartoffeln, Hafer u. s. w. Die jährliche Consumtion Bremens an Hafer ist auf etwa 1133 Last, an Werth circa 39655 Rthlr. anzunehmen, und diese erfordern zu ihrer Production auch noch etwa 1812⅔ Butjadinger Jück guten Marschlandes. An Enten, Hühnern, Tauben, Hasen, Putern und Gänsen, deren Production nicht füglich auf Jückzahl zu reduciren ist, werden jährlich für etwa 25000 Rthlr. verzehrt.

Mag diese Abschätzung in ihren einzelnen Ansätzen auch einigen Tadel verdienen: so thut das ihrem gegenwärtigen Zwecke keinen Eintrag, da jedenfalls die große Wichtigkeit von Bremens städtischer Consumtion für unsere Butjadinger und Stedinger Landwirthschaft evident genug dadurch sich herausstellt. Allein diese Wichtigkeit scheint noch auf eine bemerkenswerthe Weise sehr gesteigert zu werden durch den Umstand, daß, — während die Oldenburger Consumtion durch Geldmittel bezahlt wird, die großentheils aus fixem Einkommen vom Staate abstammen, und deren Erwerb und Verwendung also keinen weiteren Verkehr bedingen, als eben die Befriedigung jener Consumtion — die Bremer Consumtion fast ausschließlich nur einem Handelsstande angehört, der sich die Geldmittel dazu lediglich durch Ein- und Verkauf von Waaren, wozu auch unsere Landesproducte gehören, erst erwerben muß. Ist daher die Consumtion dieses Handelsstandes schon so ansehnlich, wie groß müssen nicht die Massen seyn, die derselbe in seinem großen Waarenverkehr umsetzt, und um wie viel größer nicht das Interesse einer ununterbrochenen und möglichst leichten Verbindung mit demselben auch für unsere Landwirthschaft? — Freylich concurriren dazu alle Welttheile, und auch zum landwirthschaftlichen Bedarf Bremens concurriren weit ausgedehnte Gegenden. Wir dürfen aber dreist behaupten, daß Butjadingen darunter einen Hauptplatz einnehme, und daß es an der Versorgung Bremens stets um so größeren Theil haben werde, je ununterbrochener und leichter — gegen andere Concurrenten — seine Verbindung mit demselben seyn wird. Mögen nun die Einwohner Butjadingens, in sofern sie Leser dieser Blätter werden möchten, aus den obigen Angaben und dem jährlichen Ueberschusse ihres Landes selbst abschätzen, in welchem Verhältnisse sich ihre Production auf Bremen beziehe.

Zwar sagt der Verfasser des Aufsatzes in № 12. und 13. der Oldenb. Bl. S. 103, »daß die Wasserstraße die nützlichste und billigste von allen Straßen, namentlich zum »Waarentransporte, sey, — folglich eine Chaussee neben einem Flusse vorzeitig erscheinen »müsse, und daß für die Versendung und den »Verkauf der landwirthschaftlichen Producte »Budjadingens durch das sog. »»Schif-

»fen«« nach Bremen mit den Kahnschif»fern vollkommen genügend gesorgt sey,» — und es darf nicht verkannt werden, daß dieses »Schiffen,« wodurch den Kahnschiffern nicht allein der Transport der Waare nach Bremen, sondern zum Theil auch der Verkauf derselben auferlegt wird, für die Landleute sehr nützlich sey. Man darf aber deshalb nicht diesen Wassertransport dem Landtransporte unbedingt vorziehen wollen, vielmehr nicht unbemerkt lassen, daß besonders von werthvolleren Producten, bey denen die Transportkosten nach ihrem Volumen oder Gewichte sich ihrem Werth procentweise weniger bemerklich machen, als bey den minder werthvollen, ein Transport auf einer guten Landstraße in manchen Fällen um Vieles nützlicher und ertragreicher seyn könne als jener Wassertransport. Um hierzu sofort einen practischen Beweis zu liefern, führe ich beyspielsweise an, daß, wenn gleich die Butjadinger Butter in ihrer Güte durchschnittlich für werthvoller gehalten und also im Handel durchschnittlich auch höher bezahlt wird, als die Stedinger, diese bey einem directen gleichzeitigen Verkaufe der Stedinger Landleute, die ihre Producte immer selber zu Markte bringen, an die Bremer Consumenten, wie mir aus zuverlässigen, einen Vergleich gestattenden, Quellen bekannt geworden ist, dennoch *à* Pfd. circa 2 gr. brutto mehr bedingen, als den Butjadinger Producenten dafür von den Kahnschiffern netto ins Haus gebracht zu werden pflegt. Wenn nun mehrere Landleute in Butjadingen gemeinschaftlich einen Wagen mit 3000 Pfd. Butter beladen, welche nebst den zubehörigen Küfen von 2 Pferden auf einer Chaussee sehr gut transportirt werden können, und 2 Mann zur Besorgung der Fuhr und des Verkaufs mitreisen: so würden sie dadurch nach obiger Angabe einen größeren Brutto-Ertrag gewinnen von mindestens 2 gl. *à* Pfd., beträgt auf 3000 Pf. L.P 83 24
Freylich würden sie davon dann noch für die Bremer städtische Consumtion ½ gl. *à* Pfd. an Abgabe bezahlen müssen mit . . . . . „ 20 60

Aber den Rest zu . . . . : L.P 62 36

würden sie doch für die Kosten der Fuhr und ihrer eigenen Mühewaltung baar mit zu Hause bringen, — und sie mögen darnach nun selber beurtheilen, ob dieser ansehnliche Ueberschuß ihre darauf zu verwendenden baaren Unkosten nicht weit übersteigen, und um wie viel sie sich also besser dabey stehen würden.

Doch auch für ihren Bedarf an Colonial- und andern Waaren stehen sie mit Bremen wechselseitig in der nächsten Beziehung. Die Kaufmannschaft in Butjadingen dürfte, wie es scheint, hinsichtlich ihrer Handelsquellen, mit der von Oldenburg auf derselben Stufe stehen, denn wie für Oldenburg ist auch für Butjadingen »Bremen« der Hauptmarkt seiner Einkäufe, und schwerlich dürfte irgend eine Richtung der Chaussee veranlassen können, daß für Butjadingen jemals »Oldenburg« der Hauptmarkt werde.

Diese Gründe haben mich zu der Ueberzeugung geführt, daß der Güterverkehr, und daraus fließende Personenverkehr mit Bremen weit ansehnlicher als mit Oldenburg sey, — und daß es daher für die Einwohner in gleichem Verhältnisse auch wünschenswerth seyn müsse, die anzulegende Chaussee zugleich auch zu einer ununterbrochenen und bequemeren Verbindung mit Bremen benutzen zu können, zu welchen Ende sie denn nothwendig der Richtung über Elsfleth

und Huntebrück vorzugsweise würde folgen müssen.

Als ein Anzeichen, daß das Gesagte als ein wirkliches Bedürfniß auch allgemein empfunden werde, ist noch der Umstand anzuerkennen, daß sich schon vor einiger Zeit ein Actien-Verein bildete, um zu einer festen Brücke bey Huntebrück über die Hunte vorläufig einen zweckmäßigsten Bau-Anschlag einzuholen, und demnächst — dafern die Baukosten die Kräfte der Theilnehmer nicht in einem unverhältnißmäßigen Grade in Anspruch nehmen möchten — dem Vernehmen nach unsere Großherzogliche Regierung um die Erlaubniß zu bitten, die Ausführung des Baues gegen Erhebung eines entsprechenden Brückengeldes unternehmen zu dürfen.

Ist aber die angegebene Richtung der Chaussee aus den dargelegten Gründen schon wünschenswerth für die Einwohner Butjadingens überhaupt (— auch für Stedingerland ist sie es, in sofern letzteres dadurch zu einer bessern Verbindung mit Oldenburg, Elsfleth, Brake u. s. w. gelangen würde —): um wie viel mehr muß sie es nicht seyn für Elsfleth und Brake insbesondere, ganz vorzüglich aber für Brake, wenn wir dieselben als Speditionsplätze für Bremens Handel betrachten. Man lese nur in № 19. und 20. der diesj. Old. Bl. die Gründe nach, die die Mehrzahl der angesehensten Einwohner von Brake selbst, in dieser Beziehung im J. 1831. in einer, an Se. Königl. Hoh. unsern gnädigsten Großherzog gerichteten, unterthänigsten Bittschrift entwickelten, und man wird ohne weitere Erörterung überzeugt seyn, daß, um anstatt einer projectirten Chaussee-Anlage über Loyerberg, durch die von ihnen erbetene Richtung derselben über Elsfleth und Huntebrück eine ununterbrochene und bequemere Verbindung mit Bremen zu gewinnen, ihr damaliges Anerbieten:

»den erforderlichen Sand für den größten »Theil des Weges von Brake bis Elsfleth durch freywillige Beyträge herbeyzuschaffen,«

nur in ihrer lebhaften Anerkennung der daraus für sie ersprießenden Vortheile begründet seyn konnte, — aber man wird überdies auch noch wohl die Ansicht gewinnen, daß zu deren Erreichung das von ihnen dargebotene Opfer gewiß nicht zu groß war.

Zu jener Zeit war der Bau Bremerhavens längst vollendet, und Brake dadurch in seiner Existenz bedroht. Als aber nach dieser Vollendung das so schmerzlich bedrängte Brake sich deßungeachtet im Laufe des Jahres 1830. noch der Ankunft so vieler, fast sämmtlich für Bremen bestimmten Schiffe — circa 150 an der Zahl — zu erfreuen hatte, schöpfte es aus dieser Erfahrung den Trost, daß die Localität jenes neu angelegten Platzes sich mit dem wahren Interesse der Bremer Kaufmannschaft hinsichtlich der wohlfeilsten Expedition ihrer Güter in Empfang und Versendung so lange nicht vereinen könne, als Brake und Elsfleth den Besitz der überwiegenden Vorzüge ihrer natürlichen Lage, durch Sicherstellung einer ununterbrochenen Communication mit Bremen und durch möglichste Erleichterung des Verkehrs selbst, in fortwährendem Uebergewichte erhalten, und sich in den zuletzt genannten Bedingnissen von Bremerhaven nicht überflügeln lassen würden.

Von dieser Ueberzeugung ausgehend, der man seine völlige Beystimmung nicht versagen kann, bat Brake, als von Bremerhaven nach Bremen der Bau einer Chaussee begonnen war, laut obiger Mittheilung, ebenfalls um eine solche Verbindungsstraße; und später, im Jahre 1834., um im Verkehre mit den Seeschiffen und im Lagern von Kaufmannsgütern mit Bremerhaven gleiche Vortheile und Bequemlichkeiten gewähren zu können, in gleichem Sinne auch um Beseitigung der kostspieligen und lästigen Förmlichkeiten der Zollcontrole durch die Einrichtung eines Freyhafens. Die Gewährung dieses letzteren allein hat aber die bereits entwichene Schifffahrt nicht wieder nach Brake zurückführen können, und durch die große Abnahme derselben ist dieser noch vor wenig Jahren so blühende Flecken in seine gegenwärtige wahrhaft betrübende Lage gerathen.

Es ist wichtig, die Größe und Natur eines drohenden oder bereits vorhandenen Verlustes zu erforschen, um darnach die möglichen Abwendungs- oder Ersatzmittel zu berathen. Ich trachtete deshalb zur Zeit des Bremer Hafenbaues darnach, mir durch die sorgfältigen Nachforschungen eines kundigen Braker Einwohners möglichst zuverlässige Aufgaben über die Gesammteinnahme aus dem ganzen Schiffs- und Speditionsverkehr während eines Jahres zu verschaffen, und zwar speciell für Lootsengelder, Hafengelder, Jöllenführerlohn, Krahngeld, Trägerlohn, Einladungs-, Ausladungs- und Umladungskosten, Lagermiethe, Speditionsgebühren, Medizinalgebühren, Arzneyen, Lieferungen von Tau- und Segelwerk, Schiffsreparaturen, Schiffsproviant, Kleidungsstoffen, Schuster- und Schneiderarbeiten u. s. w., mit Angabe der angekommenen und abgegangenen Anzahl Schiffe und ihrer Trächtigkeit, um daraus sowohl den Totalverdienst, als auch den durchschnittlichen Verdienst pro Schiffslast zu ermitteln. Vielleicht wäre in finanzieller und staatsökonomischer Beziehung eine derartige klare Darlegung des Resultats in bestimmten Zahlen vorzugsweise geeignet gewesen, die Aufmerksamkeit und Theilnahme unserer Großherzoglichen Regierung für die schleunigste Anwendung möglicher Hülfsmittel gegen die drohende Concurrenz des neuerstehenden Nebenbuhlers zu gewinnen, aber leider waren wegen Krankheit und Tod jenes Mannes und wegen des geringeren Gemeinsinnes anderer, zum Theil schon in einer Uebersiedelung nach Bremerhaven begriffener Einwohner jene Angaben nicht zu erlangen, was ich um so mehr bedauere, als dieselben auch für diese Mittheilung ohne Zweifel mehrfaches Interesse dargeboten haben würden. Denn wenn man einigen, damals mir mündlich gewordenen, Angaben Glauben schenken darf: so betrug allein die Schneiderrechnung eines einzigen Schneidermeisters an ein Handlungshaus zu Brake in einem Jahre circa 1700 Rthlr., an ein anderes 900 Rthlr. u. s. w. — und demnach wäre für die Gesammteinnahme aus dem Schiffs- und Speditionsverkehr wohl ein großartiges, und aus ihren speciellen Rubriken gewiß ein interessantes Resultat zu erwarten gewesen.

In Ermangelung desselben entlehne ich von dem Verfasser des mehrerwähnten Aufsatzes in den Oldenb. Bl. № 12. und 13. die Versicherung, daß Brake gewiß $\frac{4}{5}$ seiner früheren Einnahme verloren habe, und glaube ihm dies aufs Wort. Ein persönliches Umsehen zu Bremerhaven würde diese Annahme bestätigen; denn Alles, was wir dort Ge-

werbliches sehen, war sonst fast einzig und allein zu Brake.

Mit größter Zuversicht dürfte die Behauptung ausgesprochen werden können, daß

wenn a. die Herstellung einer, in jeder Jahreszeit zuverlässig zu benutzenden, möglichst directen Verbindungsstraße mit Bremen,

b. die leider erst später erbetene und gewährte Erleichterung des Verkehrs mit den Schiffen durch Einrichtung eines Freyhafens

gleich Anfangs bey, besser aber noch vor Eröffnung Bremerhavens erfolgt wären, ohne die absolute Nothwendigkeit dazu von der jenseitigen Ueberflügelung abzuwarten, — und zugleich auch

c. die Aufnahme und Einschiffung der Auswanderer — die seit jener Zeit dem Aufschwunge der Bremer Schifffahrt sowohl, als des Wohlstandes der Bremerhavner Einwohner in einem überaus hohen Grade förderlich war — auch bey uns gleich und stets der allersorgsamsten Pflege genossen hätte,

daß dann diese Einnahme nicht auf $\frac{1}{5}$ herabgesunken seyn und die kostbaren jetzt verödeten Hafen-Anstalten, die ursprünglich doch nur für diese Braker Speditionsgeschäfte und für Bremens Handel erschaffen sind, uns dann in ihrer Mahnung an eine entschwundene bessere Zeit nicht so vorwurfsvoll anstarren würden.

Mit gleicher Zuversicht aber und aus gleichen Gründen wird man annehmen dürfen, daß durch die oberwähnte vollkommene Geltendmachung der natürlichen Vorzüge, die die Lage des Orts gewährt, von den entschwundenen $\frac{4}{5}$ wenigstens ein Theil sich zurückführen ließe; denn, wenn gleich das Interesse der Bremer Handlung es nothwendig machte, einen eigenen Hafen zu besitzen, um in Handelsverträgen mit fremden Nationen für Begünstigung ihrer Flagge in den Häfen derselben gegenseitig gleiche Vortheile anbieten zu können — welche Nothwendigkeit dem Vernehmen nach besonders beym Abschlusse des Handelsvertrags zwischen den Hansestädten und Brasilien, unterzeichnet zu Rio de Janeiro am 27. Nov. 1827. für Bremen unumgänglich nothwendig geworden seyn soll — so ist dazu doch eben der Besitz eines solchen Hafens schon hinreichend, und der Bremer Kaufmann wird sich dadurch nicht abhalten lassen, seine Geschäfte über Brake zu führen, in soweit dieser Platz ihm dafür größere Vortheile bietet. Auch liefert die in № 7. der Oldenb. Bl. enthaltene Braker Schifffahrtsliste von 1837. dafür noch besondern Beweis; denn von den in genanntem Jahre zu Brake eingekommenen 148 Schiffen waren 37 unter Bremer Flagge, und auch von den übrigen 111 sind ohne Zweifel die Mehrsten ebenfalls für Bremer Rechnung gewesen. Den Gründen aber, welche die Braker Einwohner in ihrer gedachten Bittschrift dem wichtigen Einflusse einer Chaussee-Verbindung verleihen, gedenke ich am Schlusse dieses Aufsatzes noch einige hinzuzufügen.

Daß sich deßungeachtet nun eben aus Brake Stimmen für eine völlig von diesem Zwecke abweichende Richtung hören lassen — ja, daß der Verfasser des mehrgenannten Aufsatzes in № 12. der Oldenb. Bl. jenen aus einem Speditionsgeschäfte herfließenden Gewinn, der nach allgemeiner Erfahrung sicherer ist, als irgend ein anderes Handels-Geschäft, geringschätzend ganz verwirft, und, weit entfernt ihn zurückzuwünschen, das Ver-

schwinden desselben fast als ein glückliches Ereigniß darstellt, in den Worten:

»Der hier früher bestandene Speditions»handel war höchst unsicher, die dadurch »leicht erworbene Einnahme wurde größ»tentheils unproductiv verwandt (warum »denn dieses?), der leicht erlangte Ge»winn und die beständige Hinweisung auf »diesen Erwerbszweig benahm die Neigung »zu schwierigern, scheinbar weniger sicheren »Unternehmungen. Diese Schwierigkeiten »sind gehoben!« — —

lasse ich als eine besondere Merkwürdigkeit einstweilen auf sich beruhen, und gebe es jedem Leser anheim, darüber seine eigene Betrachtung anzustellen. Freylich ist es nicht wohl möglich, die besonderen Interessen zu durchschauen, die sich hin und wieder verlautbaren; doch scheint es klar zu seyn, daß alle diejenigen Einwohner, die früher vorzüglich den Speditionsgeschäften zu Brake vorstanden — sich dann in Ungewißheit der Dinge, die da kommen sollen, um ihren Erwerbszweig jedenfalls festzuhalten, nothgedrungen auch in Bremerhaven ansiedelten, und nun daselbst etwa $\frac{4}{5}$, in Brake aber nur noch etwa $\frac{1}{5}$ ihrer Geschäfte zu verrichten haben — es bey der gegenwärtigen Lage der Verhältnisse ganz in ihrem Interesse finden müssen, auch das letzte $\frac{1}{5}$ von Brake hinüber zu ziehen, um der Mühseligkeit und des Kostenaufwandes, den die Unterhaltung zweyer Geschäfts-Comtoire an zwey verschiedenen Plätzen nothwendig mit sich führt, überhoben zu werden, ohne ihren Verdienst an diesem $\frac{1}{5}$ und einem etwaigen neuen Zuwachse aufzugeben. — Andere mögen vielleicht ihr Heil darin suchen, die dem Flecken verliehene Zollfreyheit auf eine Weise benutzen zu wollen, wie sie mit dem Zwecke dieser Vergünstigung schwerlich zu vereinen seyn dürfte. Daß wahrhaft gemeinsinnige Ansichten dabey vorherrschen könnten, ist nicht wohl gedenkbar. —

Viel wichtiger in nationalwirthschaftlicher Beziehung aber noch erscheint die angegebene Richtung

III. in Betreff einer zukünftigen directen Verbindung mit Hannover, Braunschweig u. s. w. innerhalb unsers Zollgebiets.

Durch den Handel wird es jedem Volke möglich gemacht, sich mit dem zu versehen, wonach es trachtet, und zwar zu den ersten und niedrigsten Preisen, welche die Hervorbringung einer Waare an den Orten kostet, wo sie am Leichtesten zu erzeugen ist.

Die Handeltreibenden werden — wie bekannt — gewöhnlich in zwey Classen getheilt, nämlich in Großhändler und Kleinhändler.

Während die Großhändler die verschiedenen Erzeugnisse der Künste und Gewerbe von ihren Quellen dahin führen, wo eine besondere Nachfrage dafür zu erwarten steht, erwerben die Kleinhändler dieselben von den Großhändlern, in einzelnen Fällen auch wohl von den Producenten, und vertheilen sie an die Verbraucher. Zu dem Ende etabliren dieselben sich in allen Städten und auf allen Dörfern zerstreut, nach Maßgabe der Zahl der daselbst um sie herwohnenden Verbraucher, die dieser Waaren bedürfen — und bekanntlich existirt in unserm Großherzogthume die Handlung — mit vielleicht einzelnen, aber unerheblichen Ausnahmen — nur in dieser Weise. Diese letztere Classe hat gleichwohl nicht mindere Verdienste, als die Classe der Großhändler, und es gehört unter die wohlthätigsten Vertheilungen der Arbeit, daß diese Geschäftszweige von einander getrennt sind. Das Bestreben des ungenannten Verfassers

des Aufsatzes »Fragment über Kaufmann»schaft und Handlung« in № 8. der Old. Bl. d. J. ist deshalb mit Dank anzuerkennen, wenn er bemüht war, die Würde dieses Standes der Vergessenheit zu entziehen, und ihr von Staatswegen diejenige Achtung und Aufmerksamkeit zuzuwenden, die dieselbe verdient. Zwar wird man mit den von ihm ausgehenden Vorschlägen nicht in allen Puncten einverstanden seyn können; Mac-Culloch sagt in seinem Dictionary of Commerce and Navigation:

»Bey den außerordentlichen Erfolgen, wel»che der innere Handel hervorbringt, ist »es Pflicht der Regierungen, Alles aufzu»bieten, was denselben zu ermuntern und »zu schützen vermag. Bey einer nur flüch»tigen Untersuchung wird man aber fin»den, daß diese Pflicht mehr auf eine ne»gative Weise, als selbstthätig zu erfüllen »ist — daß solche weniger darin besteht, »begünstigende Verfügungen zu erlassen, »als darin, Hindernisse wegzuräumen. In »der Regel fehlen alle Regierungen in »Angelegenheiten des Handels nicht da»durch, daß sie zu wenig thun, sondern »daß sie mehr thun, als ihnen zukommt »und als sie davon verstehen« —

und ich meyne, er habe die Wahrheit gesagt. Gleichwohl wird man sich der Tendenz des Verfassers jenes Aufsatzes gerne anschließen. Möge diese kleine beyläufige Abschweifung von unserm Thema eben nur in dem innigen Wunsche seine Entschuldigung finden, daß jener Gegenstand unter den Augen unserer Regierung noch mehrfach sachkundig verhandelt und dadurch eine ersprießlichere Fürsorge derselben herbeygeführt werden möge.

Der Großhandel umfaßt sämmtliche Länder und Reiche der Erde, und der große Einfluß desselben auf Vermehrung des Wohlstandes, sowohl durch seine eigene Betriebsamkeit, als auch ganz besonders durch die daraus indirect hervorgehende Anregung des Gewerbfleißes bedarf, als eine sich überall lebendig darstellende Wahrheit, hier nur der Erwähnung, um dadurch zugleich darauf hinzuweisen, wie sehr es im Interesse eines Staates liegen müsse, einen solchen Handel zu entwickeln und zu begünstigen, in sofern die Natur durch dargebotene Localverhältnisse dazu befähigen möchte.

Diese Entwickelung kann sich naturgemäß nur an solchen Plätzen vorzugsweise günstig gestalten, die neben ihrer Zugänglichkeit für die dem Ocean angehörige große Schifffahrt, andrerseits zugleich auch durch Fluß-Schifffahrt und gute Fahrstraßen mit den in einem größeren Bezirke überall zerstreut ansässigen Kleinhändlern mit den mindesten Kosten bequem verkehren können, theils um ihre Einfuhr-Artikel dahin abzusetzen, theils auch um Ausfuhr-Artikel von daher zu beziehen. Folglich sind unläugbar an den Flüssen für Handelsplätze diejenigen Puncte am günstigsten belegen, wo die flachen Schiffe des Flußgebietes Bord an Bord mit den größeren und tiefer gehenden Seeschiffen ihre Ladungen wechseln, und wo die Magazine der Kaufleute sowohl direct mit den Seeschiffen, als auch direct mit jenen Flußschiffen verkehren können.

Als Bremen sich etablirte, war es im Besitze dieser günstigsten Lage. Die Schifffahrt war damals noch nicht so ausgedehnt, als sie es jetzt ist, und anstatt der großen prächtigen Seeschiffe von 200 bis 500 Last, die jetzt alle Weltmeere durchkreuzen, hatte man damals nur kleinere weniger tief gehende Küsten-Seeschiffe, die ihre Ladungen ganz an die Stadt bringen konnten. Von der andern

Seite kamen aus dem Innern des Landes die flachen Flußschiffe (Bockschiffe) auch bis zur Stadt, und so war Bremen denn in der That im Besitze aller Vortheile, die die günstigste Lage nur gewähren konnte, und um sich in dem alleinigen Genusse derselben zu erhalten, verschaffte man sich das Stapelrecht.

Allein allmählig bildete sich mit Erweiterung der Schifffahrt auch der Schiffsbau weiter aus, und während sich das Flußbett der Weser wohl auch mehr versandete, wurden zugleich die Schiffe immer größer und tiefer gehend erbauet, dergestalt, daß diese in immer geringerer Anzahl an die Stadt gelangen konnten. Dieser Erweiterung der Schifffahrt verdanken nacheinander zuerst Vegesack sein Entstehen und Aufblühen, dann Brake, und in der letzten Zeit, wenn gleich aus bereits angegebenen anderen Beweggründen, leider auch Bremerhaven. Bremen aber bedarf zur Führung seiner Geschäfte jetzt nicht allein vermittelnder Speditions-Comtoire, sondern auch eines ganzen Geschwaders von vermittelnden Kahnschiffen.

Welche große Nachtheile an Weitläuftigkeiten, Zeitverlust, Unkosten, Defraudationen, Waarenverfälschung u. s. w. daraus hervorgehen, wird schmerzlich genug empfunden, und könnte Bremen — um diesen zu entgehen — das Flußbett hinreichend vertiefen, um die größeren Seeschiffe ganz bis an die Stadt zu bringen, oder könnte es sein Etablissement verlegen, nämlich sein Stadt-Gebiet mit allen Gebäuden, Magazinen, Handels-Einrichtungen, Chaussee-Verbindungen u. s. w. an einen Küstenpunct der Weser hinunterschieben, wo alle jene Nachtheile aufhören, »wo See»schifffahrt und Flußschifffahrt sich auch in »ihrer jetzigen Gestaltung gegenseitig errei»chen können« — gewiß würde es große Opfer nicht scheuen, um dieses in Ausführung zu bringen. Es würde dann auch nicht nöthig gehabt haben, mit so großem Kostenaufwande den Bremer Hafen hervorzurufen, der gleichwohl die oberwähnten Nachtheile noch nicht im Mindesten aufhebt. Die natürlichen Local-Verhältnisse aber scheinen es außer Zweifel zu stellen, daß »Bremen sich »dann eben den Küstenstrich zwischen Brake »und Elsfleth — beyde Orte mit eingeschlos»sen — dazu ausersehen müsse; denn nur »etwa bis zu diesen Puncten können die »größeren Seeschiffe ihrer Tiefe nach bela»den aufsegeln, und nur etwa bis dahin »können auch die flachen Flußschiffe (Bock»schiffe) die Weser abwärts — wegen der im»mer höher steigenden Wellen — stets regel»mäßig befahren.«

Zwar behauptet der Verfasser des mehrerwähnten Aufsatzes in № 12. und 13. der Oldenb. Bl. S. 93:

»daß die Weser für größere Schiffe bis »Brake, und nur bis Brake fahrbar sey.«

Doch sehe ich mich veranlaßt, diese — freylich sehr relative — Behauptung in Folge zuverlässigen Berichtes aus Elsfleth — der mir mit dem Erbieten zugekommen ist, die Wahrheit durch Großherzogliches Amt und durch beeidigte Lootsen beglaubigen zu lassen — dahin zu modificiren, »daß 18—20 Fuß tief »gehende Schiffe nur dann bis Brake auf»segeln können, wenn die Fluth auf eine un»gewöhnliche Weise so hoch läuft, daß jene »Schiffe auf der bey Golzwarden liegenden »Plate nicht fest gerathen; — daß bis 14 »Fuß tief gehende Schiffe aber regelmäßig »bey einer gewöhnlichen Fluth bis zur soge»nannten Liener Kuhle (etwa nur $\frac{1}{5}$ Post»meile unterhalb Elsfleth) aufsegeln können,--

»und daß nur vor wenigen Wochen das 90 »Last groß: Elsflether Schiff Anna Elise, »Capitain Schweichel, mit einer vollen »Ladung Wein von Bordeaux kommend, 12 »Fuß tief gehend, ganz bis Elsfleth aufge»segelt sey, und selbst noch 3—4 Fuß tiefer »gehend bis dahin hätte aufsegeln können, »weil die Fluth höher als gewöhnlich war.«

Es ergiebt sich daraus, und es ist auch ohnedies bekannt, daß die größeren Seeschiffe, von 18—20 Fuß und darüber tief gehend, bey gewöhnlicher Fluth auch noch nicht einmal zuverlässig bis Brake aufsegeln können, sondern oft schon unterhalb Brake, etwa beym Kleinen- oder Großen-Siel liegen bleiben, oder einen Theil ihrer Ladung lichten müssen; — daß diejenigen Schiffe, die bis Brake aufsegeln, in der Regel auch bis zur Liener Kuhle — und daß von der Liener Kuhle bis Elsfleth nur Schiffe gelangen können, die um einige Fuß weniger tief gehen. Diesen Nachrichten ist aber bey dieser Gelegenheit noch die beachtenswerthe Bemerkung hinzuzufügen, daß solche Schiffe, die bis Elsfleth gelangen, eine gleiche Wassertiefe zur Einfahrt in die Hunte bis zu einem gewissen Puncte würden aufkommen können, wenn die größte Tiefe ihrer Mündung mit Barken zur Einfahrt gehörig versehen seyn würde.

Beyläufig giebt sich aus der vorstehenden Darstellung noch die Wahrnehmung an die Hand, daß auch die fernere Behauptung des Verfassers jenes Aufsatzes S. 93 der Oldenb. Bl.:

»daß in Elsfleth Schiffe über 7 Fuß »tief gehend nicht von Stapel laufen, »und daß der Schiffbau, der schon seit »lange in Brake bedeutender gewesen, »als in Elsfleth, daselbst natürlicher »Umstände halber auch viel bedeutender »werden könne«

keinesweges wohl begründet sey. Es ist auch Thatsache, daß noch im Jahre 1836. ein auf der Werfte des Schiffbaumeisters Oltmann Ahlers zu Elsfleth neuerbautes Seeschiff von 110 Lasten wirklich von Stapel gelaufen ist, und jeder Sachkundige weiß, daß dazu eine Wassertiefe von 7 Fuß nicht hinreichen kann. Ueberdieß wird gegenseitig behauptet, daß auf den 2 zu Elsfleth vorhandenen Schiffswerften in den letzten pl. m. 12 Jahren 30 Stück Schiffe bis zu der Größe von 110 Last, dagegen auf den in Brake vorhandenen 2 Schiffswerften in demselben Zeitraume nur etwa 10 Stück erbauet seyn sollen. — Doch steht in dieser Beziehung auch Stedingerland nicht zurück; denn seit dem Jahre 1827., wo daselbst das erste Seeschiff erbaut wurde, ist dieser Gewerbszweig so sehr in Aufnahme gekommen, daß im Amte Berne gegenwärtig, außer den kleineren, 4 Schiffswerften in Thätigkeit sind, die sich mit der Erbauung von Seeschiffen beschäftigen.

Wenn nun aus allem diesem auf das Evidenteste hervorzugehen scheint, daß die Flecken Brake und Elsfleth in ihrem Zusammenhange von der Natur mit allen denjenigen unschätzbaren Vorzügen beschenkt sind, die die Begründung und allmählige Erweiterung eines Großhandels bedingen, und zugleich auch durch die im §. 3. der Weser-Schiffahrts-Acten vom 10. September 1823. ausgesprochene Aufhebung des Bremer Stapelrechts die Schranken gefallen sind, die bis dahin einen directen Handelsverkehr mit dem Oberlande auf der Wasserstraße hindernd im Wege standen: so muß es zugleich

wohl auch von der äußersten Wichtigkeit erscheinen, demnächst jenen Handelsverkehr auch auf den Landstraßen eine directe Communication zu eröffnen, durch einen Anschluß an diejenigen Chausseen, denen von Bremen aus die großen Waarenzüge folgen, damit dem diesseitigen Großhandel in seinem Verkehr mit den im Oberlande aller Orten etablirten Kleinhändlern ein nicht minder großes Feld für seine Entwickelung gewonnen werde.

Da aber eine Chaussee von Delmenhorst nach Syke bereits im Baue begriffen ist: so würde, wenn die Chaussee von Brake nach Oldenburg über Elsfleth, Huntebrück und Bornhorst geführt würde, demnächst nur noch eine sehr kurze Strecke Chausseebaues von Huntebrück nach Sandersfeld oder allenfalls in gerader Linie nach Delmenhorst erforderlich seyn, um jener großen Aufgabe ein Genüge zu leisten.

Noch nie stand wohl ein größerer Zweck mit so wenig Mitteln zu erreichen, und wenn dessen ungeachtet jene kurze Bahnstrecke auch in einer Reihe von Jahren noch nicht vollführt werden möchte: so darf die Wichtigkeit einer solchen Verbindung dennoch auch bey der jetzt in Rede stehenden Chaussee aus Butjadingen nach Oldenburg nicht aus den Augen verloren werden, wo es darauf ankömmt, durch die Wahl ihrer Richtung nicht allein den Grundstein dazu zu legen, sondern sie auch zugleich schon ohne irgend besondere Kosten zur Hälfte zu vollenden. Ein Blick auf eine Charte, worauf die bereits vorhandenen Kunststraßen verzeichnet stehen, dürfte bey dieser Gelegenheit sehr geeignet seyn, die Uebersicht zu vervollständigen, und es findet sich deshalb eine solche, wenn auch nur in nothdürftigen, doch richtigen Zügen hier beygelegt.

Zwar sagt der Verfasser des Aufsatzes in № 12. und 13. der Oldenb. Blätter Seite 103 und 104:

»daß die Wasserstraße dem Großhandel »nicht mehr genügen soll, klingt fabel»haft — —«

Doch ist es keine Fabel, daß die Chausseen, die sich von Bremen aus nach allen Richtungen entfalten (man sehe die beyliegende Charte), trotz der Wasserstraße ihr Entstehen eben nur dem Bedürfniße des Großhandels verdanken, und daß die Waarenzüge nach ihrer Vollendung großentheils die Wasserstraße verließen, um der Vortheile theilhaftig zu werden, welche die Chausseen dem wechselseitigen Verkehr zwischen Bremens Großhändlern und den aller Orten des Oberlandes wohnenden Kleinhändlern zum Theil in sehr hohem Grade gewähren. Es ist bekannt, daß die Uferstaaten über die Abnahme der Weserschifffahrt Beschwerde führten, und die Ursache dieser Abnahme einzig und allein in entstandenen Mängeln des Flußbettes, Brüchenbeschränkungen u. dgl. zu finden glaubten, weshalb sie um Abhülfe derselben baten. Allein es dürfte nicht zu bezweifeln seyn, daß die Bittsteller darin irrten, und daß die Abnahme der Frachtfahrt auf der Weser größtentheils eben der Entstehung jener Fahrstraßen beyzumessen sey. Um darüber noch gültigeres Zeugniß zu liefern, verweise ich auf den Bremer Staatskalender für 1838. S. 49 und 50, wodurch wir auf eine officielle Weise belehrt werden, daß einzig und allein für die Befrachtung dieser Fahrstraßen drey sogenannte Güterbestedter von Staatswegen unter Beeidigung angestellt sind, denen jeder einem besonderen, in jenem Staatskalender specieller bezeichneten Districte des Oberlandes vorzu-

stehen hat. So oft die Bremer Großhändler Waaren per Fuhre nach dem Oberlande zu versenden haben, geben sie dieselben an jene Güterbestedter zur Verladung auf, und sobald sich in deren Register für eine und dieselbe Gegend eine für die Beladung einer Frachtfuhre hinreichende Quantität Güter verzeichnet findet, werden dieselben sogleich dahin befördert, zu welchem Ende sich alle Frachtfuhrleute ebenfalls regelmäßig an jene Güterbestedter wenden müssen. Diese beziehen für ihre Mühewaltung eine Courtage von den Fuhrleuten, und zwar nach Maßgabe der Entfernung der Bestimmungsplätze für 6 bis 60 Meilen... 3 bis 8 Grote Gold per Schiffslast (von 308 Pfund). Da die daraus für sie entspringende jährliche Einnahme nach Maßgabe ihrer Mühewaltung durch die steigende Zunahme der Frachtfuhren bis zum Ueberflusse angewachsen war, fand sich der Staat vor einiger Zeit veranlaßt, das Einkommen derselben herabzusetzen, und jedem von ihnen Louisd'orrthlr. 1500 als ein fixes jährliches Einkommen zu bestimmen, dergestalt, daß sie von ihrer höheren Einnahme nur einen gewissen Theil behalten, und den Rest an den Staat abzugeben haben. Auf diese Weise soll ihr jährliches Einkommen dessen ungeachtet circa LR. 2000 betragen. Es ist mir nicht bekannt, in welchem Verhältnisse jene überschüssige Einnahme unter dem Staate und den Angestellten vertheilt wird. Wenn wir aber approximatif den Ersteren $\frac{2}{3}$ und den Letzteren $\frac{1}{3}$ davon zutheilen: so muß die jährliche Einnahme derselben von den Fuhrleuten *à* 3000 Rthlr., oder zusammen 9000 Rthlr. betragen. Nehmen wir daneben $5\frac{1}{2}$ Grote per 308 Pfd., als die durchschnittliche Courtage an: so ergiebt sich daraus eine jährliche Versendung von 3,628,800 Pfd., oder 4000 Pfd. auf 1 Schiffslast gerechnet, von 9022 Schiffslasten. Da die Güterbestedter von den ankommenden Gütern keine Courtage genießen, und vorausgesetzt werden darf, daß die Frachtfuhrleute nicht minder beladen in Bremen ankommen: so ist dafür noch ein gleiches Quantum hinzuzurechnen, und diese Verdoppelung ergiebt folglich im Ganzen ein Güter-Quantum von 18044 Schiffslasten, oder, eine Schiffsladung zu 50 Last gerechnet, von 361 Schiffsladungen, die alljährlich auf den Chausseen im Verkehr mit Bremen transportirt werden.

Es würde thöricht seyn, zu erwarten, daß mit dem Vorhandenseyn dieser Chaussee-Verbindung sich auch sofort ein zweytes Bremen zu Brake und Elsfleth erheben werde. Nein! wir dürfen dieselbe vielmehr nur als die Grundlage einer künftigen Entwickelung, auf die fernste Zukunft hinaus betrachten. Aber möge unsere Regierung nur erst die Hindernisse beseitigt haben, die dem Anbau eines so großen Feldes entgegenstehen: so wird der Fleiß schon anfangen sich zu regen und nach Maßgabe der vorhandenen und sich sammelnden Capital-Kräfte fortschreitend Industrie und Wohlstand um sich her verbreiten — und was auf solche Weise erschaffen wird, kann als eine Vermehrung des National-Wohlstandes schwerlich verkannt werden.

Beyspiele des Beginnens würden sich in großer Zahl namhaft machen lassen! Möge uns einer der geringfügigsten Artikel zuerst als solches dienen; die Seefische nämlich. Von Bremen werden sie, in Tonnen geschüttet, nach Hannover, Braunschweig ꝛc. verfahren. In welchem Zustande sie dort manchmal ankommen mögen, bedarf keiner Erwähnung. Würden diese bey Ankunft aus See, in Elsfleth direct per Fuhre verladen, nicht

schneller und in geregelterer Aufeinanderfolge an Ort und Stelle gebracht und mindestens eben so billig nach Hannover ꝛc. geliefert werden können? Bekanntlich können die Fischerschiffe bis Bremen wegen steter Ebbe nur mit günstigem Winde aufsegeln.

Ich nenne ferner Butter. Jeverische Butter wird nach Bremen consignirt, daselbst zum Theil in Auction verkauft, und von den Käufern zum Theil nach Hannover ꝛc. gebracht, um sie mit Nutzen wieder zu verkaufen. Nicht zu zweifeln ist, daß die Jeverische Butter künftig ihren Weg direct nach jenen Plätzen finden werde und zwar, in soweit sie nicht schon von Jeverland aus auf den Chausseen per Fuhre über Oldenburg südwärts verfahren werden möchte, zu Schiffe nach Brake oder Elsfleth und von da zu Wagen; sie wird die Unkosten in Bremen an Aufbringen, Zoll, Lagermiethe, Küperlohn, Mäkler-Courtage, Provision des Commissionairs, Nutzen des Käufers ꝛc. zum Theil rein ersparen, zum Theil an Einheimische verwenden, und dürfte etwa 2 gr. *à* Pfd. mehr netto aufbringen. Eine Kuh liefert jährlich durchschnittlich etwa 2 Achtel, d. i. 100 Pfd. Butter, *à* 2 gr. mehr beträgt 2 LR. 56 gr. Diese bedarf jährlich der Nahrung von etwa 2 Jeverischen Matten Landes; folglich ergiebt sich daraus per Matt jährlich 1 Rthlr. 28 gr. mehr an Landrente, oder *à* 4% eine Vergrößerung des Capitalwerths zu LR. 25⅔ per Matt. Die Butjadinger Butter wird gleichen Weg einschlagen, sey es in Küfen oder in anderer Fustage. Allein der Bremer Consumo mag sie nicht entbehren; folglich muß dieser dafür höheren Preis als bisher zahlen, — sonst geht sie nach Hannover ꝛc.

Hafer — wird von Bremen viel nach Syke verkauft; warum nicht künftig von Butjadingen und dem Stedingerlande direct? Das größere Netto-Provenue würde per Last mindestens etwa 2 Rthlr. betragen, und es läßt sich daraus eine ähnliche Berechnung aufstellen, wie oben hinsichtlich der Butter geschehen ist.

Fabriken, wozu die Rohstoffe seewärts ankommen — wo könnten sie wohl besser und vortheilhafter angelegt werden, als eben hier?

Warum sollten nicht sofort Weinhandlungen in größerer Ausdehnung mit Bremen in Concurrenz treten können, und zwar in eine siegreiche, da die besonderen Vortheile, die die Steuer-Gesetze dafür bieten, auch von Brake nach Belieben mit benutzt werden können, und alle die Nachtheile, die man der Kahnschifffahrt besonders für diesen Geschäftszweig zur Last legt, hier nicht Statt finden können? —

Und warum sollten im Verlaufe der Zeit denn auch nicht einmal Schiffe nach fremden Welttheilen expedirt, und die Rückladungen dem eigenen Inlande und dem Oberlande nicht auf directem Wege zugeführt werden? Ist ein solches Unternehmen denn etwa so ungeheuer groß oder sind unser Unternehmungsgeist und unsere Kräfte so erbärmlich geringe, daß dieses Ziel — auch in patriotischem Zusammenwirken nun und nimmermehr zu erreichen seyn sollte? Der preußische Zolltarif gestattet, zur Aufmunterung eines solchen großen directen Verkehrs, einen sehr erheblichen Rabatt in den Eingangs-Abgaben, und wir mögen es kaum bezweifeln, daß auch unser Zollverein zu gleichen oder ähnlichen Begünstigungen geneigt seyn würde, sobald ein reeller Erfolg davon zu erwarten wäre. Dieser würde dann unbezweifelt sehr wesentlich auch dazu beytragen, fremde Ca-

pitalien auf unseren Boden zu verpflanzen, und daselbst wirksam zu machen, welche sich aber auch ohne solche Vergünstigungen im Laufe der Zeit schon von selbst einfinden würden, sobald die Local-Verhältnisse in weiterer Entwickelung ihrer natürlichen Vorzüge wahrhafte Vortheile vor Bremen anbieten könnten. Prüfen wir doch nur die Reihe der in Bremen etablirten Handlungshäuser, um daselbst eine gleiche Capital-Einwanderung aus dem Oberlande zu bemerken. Stammt nicht fast die Mehrzahl der Theilnehmer größerer Bremer Handlungs-Etablissements aus dem Oberlande? — und liefert nicht fast jedes Jahr neue Beyspiele, daß angehende junge Kaufleute aus dem Oberlande ihre daselbst unter den Kleinhändlern erworbene Bekanntschaften, und das daraus erwachsene Vertrauen durch ein Etablissement in Bremen oft erfolgreicher bethätigen, als die Söhne Bremens selbst, — und suchen diese Letzteren nicht eben darum so oft die Theilnahme Jener? — In soferne wir aber die baldigste Eröffnung eines solchen großen Handels-Verkehrs durch unsere eigenen Kräfte vor Augen haben, dürfte ein, in den Oldenb. Blättern von 1835. № 27. enthaltener, »Vorschlag an Kaufleute und Capitalisten« eines größeren Anklanges werth seyn, als derselbe damals nach der eigenen Bemerkung des Verfassers gefunden zu haben scheint. Ich halte den Inhalt desselben, wenn gleich in manchen Puncten einer Verbesserung und Vervollständigung bedürftig, dennoch aber zur Beförderung jenes Zieles für zeit- und zweckgemäß, und empfehle ihn daher allen denen, die sich dafür interessiren möchten, zu eigener Durchsicht und Prüfung.

Wenn nun Brake und Elsfleth auf solche Weise allmählig empor kommen sollten, würde die Kaufmannschaft der Stadt Oldenburg keinesweges Ursache haben, sich dadurch beeinträchtigt zu glauben; denn die eigenthümliche Lage der Stadt Oldenburg erlaubt es ihr nie und nimmer, Geschäfte dieser Art heranzuziehen. Aber sie würde dann Theil daran nehmen können, und jedenfalls dadurch gestärkt werden für diejenigen Geschäftszweige und Geschäftsbezirke, auf die sie, vermöge ihrer Lage, besonders verwiesen ist.

Dieser natürliche Geschäftsbezirk scheint, ihrer Lage nach, ziemlich zutreffend westwärts von einer von Oldenburg südwärts zu ziehenden Linie belegen zu seyn, — und während Oldenburg in der Ausbreitung seiner Handlungsgeschäfte vorzüglich auf diese Gegend angewiesen zu seyn scheint, würden diejenigen Geschäfte, die ostwärts von jener Linie durch diese Chaussee befördert werden würden, als bis dahin von Bremen ausgehend, einen Zuwachs ausmachen, der doch niemals über Oldenburg hätte geleitet werden können.

Und wie günstig eine solche Entwickelung auf die Landwirthschaft Butjadingens einwirken würde, bedarf wohl kaum noch einer Erwähnung. Gewiß hat sich diesen Landwirthen in den letzteren Jahren die Abnahme mancher Vortheile durch den Verlust der Consumtion, den die Verlegung der Speditions-Geschäfte und der großen Schifffahrt von Brake nach Bremerhaven nothwendig mit sich führen mußte, schon bemerkbar genug gemacht, um daraus die Vergrößerung des Werthes zu ermessen, den ein ansehnlicher Verbrauch landwirthschaftlicher Producte in ihrer Mitte selbst, unausbleiblich für ihre Besitzungen zur Folge haben würde. Schon die frühere bequeme Gelegenheit zum vortheil-

haften Verkaufe der weniger beachteten landwirthschaftlichen Erzeugnisse an Enten, Hühnern, Hasen, Tauben, Putern und Gänsen, wofür die Einnahme in mancher Wirthschaft besonders den Hausfrauen zuzufließen pflegt, mögen diese jetzt ungern vermissen; denn wenn die Stadt Bremen für diese Artikel nach der obigen Abschätzung jährlich etwa LRthlr. 25000 ausgiebt: so mag davon die Consumtion der Braker Schifffahrt, als diese in ihrer Blüthe stand, auch nicht unbedeutend gewesen seyn. Wie groß muß denn nicht das gesammte landwirthschaftliche Interesse erscheinen, wenn wir auch die Haupterzeugnisse nach der oben für Bremen ertheilten Uebersicht in ähnlichem Verhältnisse auf Brake reduciren.

Außer den bisher erwogenen vielfachen Vortheilen würde die Chaussee-Anlage bey ihrer Richtung über Elsfleth und Huntebrück, wegen ihrer dreyfachen Benutzung, zu einer Communication mit Oldenburg, mit Bremen, und mit dem Oberlande zweifellos eine weit größere Frequenz genießen, und folglich auch eine weit größere jährliche Einnahme an Chausseegeld gewähren. Doch beabsichtige ich nicht, diese als einen absoluten Beweis für ihre größere Vorzüglichkeit geltend zu machen; da bekanntlich die baare Einnahme, die eine Chaussee gewährt, oft ein sehr trügerischer Maßstab für ihren Nutzen ist; gewiß aber ist es, daß die durch sie indirect geschaffenen Vortheile jene baare Einnahme in manchen Fällen unendlich übertreffen können.

Um mich auch hierüber mit meinen Lesern zu verständigen, führe ich ihnen zwey Fälle vor, um so mehr, als diese nur dazu dienen können, die Richtung der Chaussee-Linie über Elsfleth noch mehr zu bewähren.

Wenn nämlich zwey nahe belegenee Orte die in frequentem Verkehr zusammen stehen, zu ihrer Communication einen ziemlich guten Fahrweg besitzen, und an dessen Stelle dann eine Chausseebahn geschaffen wird: so gewährt das zu erhebende Chausseegeld gewiß eine reichliche Einnahme; aber man dürfte eben nicht sagen können, daß dadurch der Wohlstand auf eine bedeutende Weise vermehrt werde.

Wenn dagegen Bremerhaven eine Chausseebahn nach Bremen besitzt, Brake aber nicht, und im Spätherbste bey eingetretenem Froste 10 für Bremen bestimmte beladene Seeschiffe die Weser einlaufen, und befürchten müssen, daß Frost oder Eisgang die Kahnschifffahrt auf der Weser unmöglich machen werde: so werden jene 10 Schiffe ganz gewiß vorzugsweise in Bremerhaven anlegen, um dann ihre Ladungen im Nothfalle per Fuhre nach Bremen schaffen zu können, während ihnen dieses von Brake aus auf den unfahrbaren Marschwegen nicht möglich seyn würde. Wäre aber auch Brake im Besitz einer Chaussee nach Bremen: so würden dieselben, wo möglich, vorzugsweise bis Brake aufsegeln, weil dann der weitere Transport der Güter per Fuhre — der geringeren Entfernung wegen von Brake aus mit weit geringeren Unkosten bewerkstelligt werden könnte. Wenn demnächst nun Frost und Eisgang dennoch nicht in dem gefürchteten Grade einträten: so würde der Gütertransport durch Kahnschiffe geschehen, die Chaussee also gar keine Einnahme davon haben, und gleichwohl wäre in diesem Falle das Vorhandenseyn der Chaussee als die einzige Ursache des großen Verdienstes anzusehen, womit die 10 Seeschiffe den Gewerbfleiß der Einwohner von Brake bethätigen würden.

Ich komme schließlich noch einmal auf den mehrerwähnten Aufsatz in den Oldenb. Bl. № 12. und 13. zurück. Der Verfasser scheint die gegenwärtige Lage von Brake mit der früheren von Elsfleth gleich zu stellen, und den Haupthebel zum Aufschwunge der Betriebsamkeit Elsfleths durch seine ansehnliche Rhederey darin zu suchen, daß es »durch den Verlust des Weserzolles auf seine »eigenen Kräfte angewiesen wurde.« Ich glaube darin aber einen gedoppelten Irrthum zu finden. Denn daß die Angestellten des Zolles daselbst früher ihr Einkommen verzehrten, — daß die Schiffer, mehrentheils Kahnschiffer, eben an Land kamen um den Zoll zu entrichten, und daß sie bey dieser Gelegenheit wohl auch die Wirthshäuser besuchten und in diesem Vorbeyfahren hin und wieder einige wenige Victualien mit an Bord nahmen — konnte ja doch wohl nur den Haupttheil des aus dem Weserzolle für Elsfleth herfließenden Verdienstes ausmachen. Der Verlust desselben, wie unangenehm auch immer, konnte also in der That bey näherer Prüfung nicht von so großer Erheblichkeit seyn, als er sich dem, nur die Frequenz der vorbeypassirenden Schiffe betrachtenden Auge wohl täuschend darstellen mußte, — und gewiß nicht geeignet, die eigenthümliche Existenz von Elsfleth in seinen Grundpfeilern zu erschüttern. Daher war es auch nicht die Noth, die seine Rhederey so ansehnlich vermehrte, sondern es war dazu im Gegentheil ein gewisser Grad von eigenthümlichem Wohlstande erforderlich, und dieser wurde der Erwerbung und dem Baue von Seeschiffen kleinerer Gattung, etwa von 30 bis 90 Last, zugewendet, ganz besonders in Folge des wohl zu bemerkenden Umstandes, daß die Bremer Rheder eben seit jener Zeit es ihrem Interesse immer mehr angemessen fanden, ihre Capitalien nur in dem Baue größerer Schiffe für den Welthandel anzulegen, und für ihren Küstenhandel Schiffe zu miethen. In demselben Verhältnisse, als sich nun die Bremer Rheder des Besitzes ihrer kleineren Schiffe zu entäußern suchten, — die nach bekannten Erfahrungen vorzugsweise nur dann einen entsprechenden Gewinn abwerfen, wenn sie von den Eigenthümern selbst befahren werden — entwickelte sich daraus nicht allein eine vermehrte und erleichterte Gelegenheit zur eigenthümlichen Erwerbung derselben, sondern auch zugleich eine bis jetzt immer steigende Nachfrage zu ihrer Befrachtung, die denn ohne Zweifel wieder den Bau neuer Schiffe auf den Werften von Brake, Elsfleth und im Stedingerlande in dieser Zeit außerordentlich befördert hat. Wenn wir nun noch erwägen, daß der Familien-Haushalt eines Schiffers, aus mehrfachen Gründen, an dem diesseitigen Weserufer durchgehends wohlfeiler zu unterhalten ist, als in Bremen oder auch auf dem jenseitigen Weserufer: so stellt sich das Emporkommen der hiesigen Rhederey — oder eigentlicher — der hiesigen Schifferey, besonders eine natürliche Folge der Erweiterung des Bremer Großhandels klar genug heraus. Deshalb hat denn auch nicht in Elsfleth allein, sondern in gleichem Verhältnisse und seit derselben Zeit auch im Stedingerlande die Schifferey einen nicht minder großen Aufschwung bekommen, — dergestalt, daß im Jahre 1820. im Amte Berne noch kein einziges Seeschiff existirte und gegenwärtig daselbst schon über 20, in der Größe von 30 bis 70 Last, vorhanden sind; weshalb ich denn auch um so viel weniger Anstand nehme, meine Ansicht dahin auszusprechen, daß der Verlust des Weserzolles

den Flecken Elsfleth zwar ohne Zweifel empfindlich berührt, jedoch die ihm eigenthümlichen Elemente seines Bestehens keinesweges vernichtet habe, und daß es ein noch viel größerer Irrthum sey, aus jenem Verluste die bedeutende Zunahme seiner Rhederey folgern zu wollen.

Viel bedenklicher erscheint mir dagegen die gegenwärtige Lage des Fleckens Brake. Denn, wenn wir diejenige gewerbliche Nahrung ausnehmen, die der Sitz eines Amtes einem Orte zu verleihen pflegt und eben nicht productiv genannt werden kann, — und allenfalls das Erforderniß eines Etablissements für den Kleinhandel Behuf der umliegenden Landwirthschaft, einiger eben dafür arbeitenden Professionisten und einiger Schiffer — wie sich eine solche Vereinigung ja an allen größeren Sielen auszubilden pflegt: so erblicken wir in allen übrigen Etablissements, Gebäuden, Hafen-Anlagen ꝛc. einzig und allein ein bisheriges Erforderniß des Bremer Handels — bezüglich seiner Speditionsgeschäfte mit ihren Attributen. Haben sich diese nach unserer früheren Annahme auf $\frac{1}{5}$ reducirt: so müssen wir nothwendig $\frac{4}{5}$ der sich dafür gebildeten Anlagen und Bevölkerung für den Augenblick als völlig überflüssig und werthlos ansehen, und es muß also sowohl für das Streben der Einwohner selbst, als für die theilnehmende Sorgfalt unserer Regierung unausbleiblich in Frage kommen, durch welche Mittel dieselben neuerdings werthvoll zu machen und im allgemeinen staatswirthschaftlichen Interesse auf die entsprechendste Weise zu bethätigen seyn? —

Sollte der Flecken Brake die mögliche Wiederbelebung seiner Speditionsgeschäfte gänzlich außer Acht stellen, sich auch die allmählige Entwickelung eines Großhandels nicht zum Ziele setzen, und jene müßigen $\frac{4}{5}$ seines Daseyns nur auf die Erweiterung seines Verkehrs mit den inländischen Verbrauchern und Producenten richten wollen: so scheint dieses einerseits nur auf Kosten anderer, überall bereits nach Bedürfniß vorhandenen Etablissements geschehen zu können, und andererseits Brake dadurch auch seinen Zweck als Freyhafen gänzlich zu verfehlen. Diese Vergünstigung würde demnächst also nur noch zur Bildung eines Depots zum Schmuggeln dienlich seyn, und die Zoll-Direction sich muthmaßlich sehr bald veranlaßt sehen, auf die gänzliche Zurücknahme jenes Privilegiums zu dringen, — weshalb ich den Inhalt des mehrerwähnten Aufsatzes in № 12. und 13. der Oldenb. Bl. noch um so viel weniger geeignet halte, weder dem wirklichen Interesse der Braker Einwohner selbst, noch dem Local-Interesse des Fleckens Brake, noch dem gemeinsamen Landes-Interesse auf irgend genügende Weise zu entsprechen.

Auf der beyliegenden Charte ist diejenige Richtung der jetzt in Rede stehenden Chaussee, die nach den vorliegenden Gründen zur Erreichung des größten Nutzens in ihrer ganzen Vollendung als die zweckmäßigste erscheint, durch eine punctirte Linie angegeben, ohne dabey kleine Abweichungen zu berücksichtigen, die örtliche Verhältnisse wahrscheinlich wohl wünschenswerth machen werden, und außer dem Bereiche meiner Beurtheilung liegen.

Ich hege bey dieser Mittheilung nur den Wunsch, in dieser wichtigen Angelegenheit möglicherweise zum gemeinsamen Besten mitzuwirken, und fühle mich frey von allen Beweggründen, die aus Privatinteresse entsprungen seyn könnten.

Möge man sie nur aus diesem Gesichtspuncte würdigen!

Geschrieben im May 1838. F. C. v. B.

Consumo in der Stadt Bremen während des Jahres 1827.

2295	Stück	Ochsen
767	dito	Kühe
12301	dito	Kälber
8405	dito	Schaafe und Lämmer
6075	dito	Schweine
90608	Pfund	gesalzenes und geräuchertes Fleisch
63328	Stück	Enten, Hühner und Tauben
16434	dito	Hasen, Puter und Gänse
1133943	Pfund	Butter
56640	dito	Käse
194350	Stück	Austern
597850	Pfund	Waizenmehl, oder 3400 Pfund per Last ist circa $175\frac{5}{6}$ Last
$991\frac{1}{2}$	Last	Waizen
116400	Pfund	Rockenmehl, oder 4110 Pfund per Last ist circa $28\frac{1}{3}$ Last
$1118\frac{1}{2}$	Last	Rocken
192275	Pfund	Scheldegerste und Graupen
42997	Scheffel	Malz zum Bierbrauen
979 Last 2	Scheffel	Getraide zum Branntweinbrennen
78	Oxhoft	fremder Kornbranntwein
156	dito	Rum, Arrak und Spriet
89	dito	Franzbranntwein
2314	dito	Wein rechne durchsch.
6831	Hunt	Torf
12473	Fuder	dito
728164	Bund	dito
782	Reep	Holz
334	Faden	dito
879	Ring	dito
1879	Fuder	dito
5525	Tonne	Steinkohlen
2095	dito	Holzkohlen
10200	Fuder	Heu und Stroh

Abgeschätzter Werth excl. der Consumtions-Steuer.	Louisd'or-℔	gr.	Abgeschätzte Anzahl der zu deren Production erforderlichen Anzahl Butjadinger Jück guten Marschlandes.		
à Stück . . 45 Rthlr.	103275	—	à $4\frac{1}{2}$ Jück (vergl. Bemerk.)	$10327\frac{1}{2}$	Jück
à Stück . . 38 "	29146	—	à $3\frac{4}{5}$ dito (vergl. dito) . .	$2914\frac{1}{2}$	"
durchschnittlich 5 "	61505	—	à $\frac{1}{4}$ dito (vergl. dito) . .	3075	"
à Stück . . $3\frac{1}{2}$ "	29417	36	$\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{2}$ Jück und $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{20}$ J. (v. dito)	2311	"
à Stück . . $12\frac{1}{2}$ "	75937	36	à $\frac{4}{15}$ Jück (vergl. Bemerk.)	1620	"
per 100 Pfund 8 "	7248	46	à 500 Pfund per $3\frac{4}{5}$ Jück .	688	"
per Stück . . . 10 gr.	8795	40			
per Stück . . 1 Rthlr.	16434	—			
per Pfund . . . 10 gr.	157492	6	à 100 Pfund per 2 Jück .	22678	"
per Pfund . . . . 6 "	4720	—			
per 100 Stück . 60 "	1619	42			
per Last . . 100 Rthlr.	116733	24	à 17 Bremer Scheffel per Jück	2746	"
per Last . . . 80 "	91746	48	à 17 Bremer Scheffel per Jück	2699	"
per 100 Pfund $2\frac{1}{2}$ "	4806	63	à 1140 Pfd. per 1 Jück (v. Bem.)	$168\frac{1}{2}$	"
per Scheffel . $1\frac{1}{2}$ "	64495	36	à 22 Brem. Schffl. per 1 J. (v. do.)	$1953\frac{1}{2}$	"
per Last . . . 70 "	68533	36	à 18 Brem. Scheffel per Jück	2176	"
per Orhofd . . 20 "	1560	—			
per dito . . . 50 "	7800	—			
per dito . . . 30 "	2670	—			
per dito . . . 35 "	80990	—			
per Haut . . . 10 "	68310	—			
per Fuder . . . 2 "	24946	—			
per Bund . . . . 3 gr.	30340	—			
per Reep . . $5\frac{1}{2}$ Rthlr.	4301	—			
per Faden . $2\frac{1}{2}$ "	835	—			
per Ring . . . 18 gr.	219	54			
per Fuder . $1\frac{1}{2}$ Rthlr.	2818	36			
per Tonne . . 3 "	16575	—			
per dito . . . 36 gr.	1047	36			
per Fuder . . 5 Rthlr.	51000	—	à 6 Fuder per Jück	1700	"
Summa Louisd'or-℔	1133319	35	Summa Jück	55057	

Die hierzu behörigen Bemerkungen stehen auf folgender Seite.

Bemerkungen.

Ochsen, zu durchschnittlich 3 Jahr alt, bedürfen im ersten Jahre mit Winterfutter 1 Jück, im zweyten $1\frac{1}{2}$ Jück, im dritten 2 Jück, Summa $4\frac{1}{2}$ Jück.

Kühe lassen sich, wegen ihrer vorhergegangenen Abnutzung, nur nach dem Werthe veranschlagen. Dieser durchschnittlich zu 38 Rthlr. angenommen, ergiebt à 10 Rthlr. Miethe per Jück $3\frac{1}{5}$ Jück.

Kälber, fette, durchschnittlich angenommen à 80 Pfund. Diese bedürfen eine 8wöchentliche Fütterung à 6 Kannen Milch per Tag = 336 Kannen Milch. —

Eine Kuh giebt in einem Jahre, während 150 Tagen, durchschnittlich täglich etwa 12 Kannen Milch = 1800 Kannen, und 180 Tage täglich etwa 5 Kannen = 900 Kannen, die übrige Zeit giebt sie nichts; folglich in 365 Tagen zusammen 2700 Kannen, und in dieser Zeit verzehrt sie 1 Jück Gras und 1 Jück Heu = 2 Jück. Demnach produciren 2 Jück Landes 2700 Kannen Milch, — und $\frac{1}{4}$ Jück also 336 Kannen = der Mastung eines fetten Kalbes von 80 Pfund.

Schaafe und Lämmer, von jedem die Hälfte angenommen; Schaafe zu 15 Monate alt; 5 Schaafe bedürfen in 12 Monat 1 Jück Sommerweide und 1 Jück Winterfutter; folglich für 5 Schaafe in 15 Monat $2\frac{1}{2}$ Jück oder per 1 Schaaf = $\frac{1}{2}$ Jück; für Lämmer wird $\frac{1}{2}$ Rthlr. Grasgeld bezahlt, das Jück zu 10 Rthlr, giebt 20 Lämmer auf 1 Jück, oder per Lamm $\frac{1}{20}$ Jück.

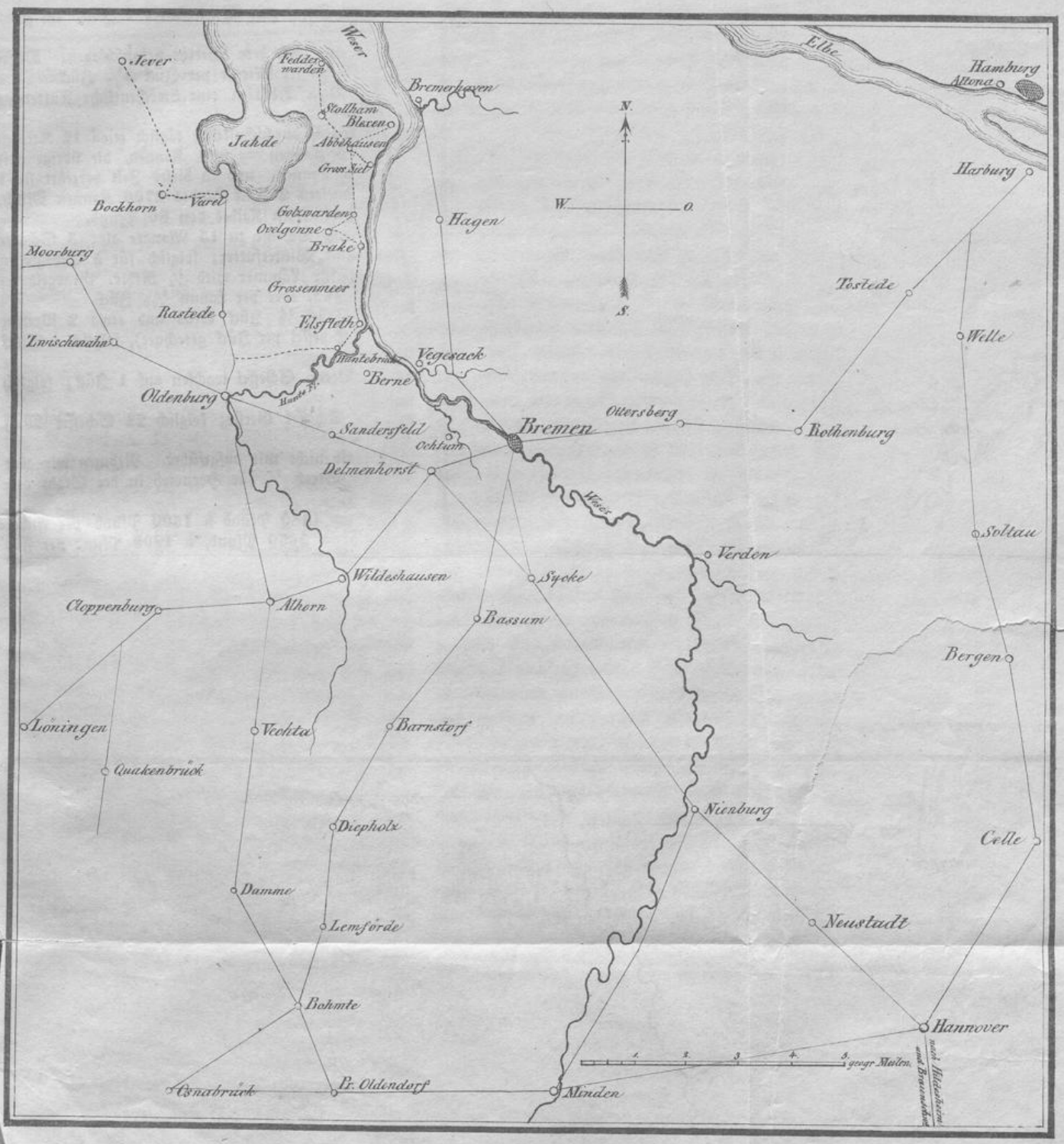
Schweine, durchschnittlich à $1\frac{1}{2}$ Jahr alt, erfordern à Stück $\frac{1}{6}$ Jück Gras und etwa 2 Bremer Scheffel Gerste, diese wächst auf $\frac{1}{10}$ Jück (20 Brem. Scheffel per Jück gerechnet), folglich à Stück $\frac{4}{15}$ Jück.

Scheldegerste 2280 Pfund aus 40 Brem. Scheffel; 20 Brem. Scheffel wachsen auf 1 Jück; folglich 1140 Pfund Scheldegerste per Jück.

Malz, 11 Scheffel abgetrocknetes Malz kommen aus 10 Scheffel Gerste; folglich 22 Scheffel Malz per Jück,

Hafer ist keiner Consumtions-Abgabe unterworfen, und deshalb nicht mit aufgeführt. Nehmen wir aber an, daß von den verbrauchten 10200 Fuder Heu und Stroh $\frac{1}{3}$ für Hornvieh in der Stadt verfüttert ist = 3400; so bleiben 6800 Fuder. für Pferde.

1 Pferd braucht in 365 Tagen à 18 Pfund Heu = 4380 Pfund à 1500 Pfund per Fuder = $2\frac{69}{75}$ rechne 3 Fuder, und à 10 Pfund Stroh = 3650 Pfund, à 1200 Pfund per Fuder = $3\frac{1}{24}$, rechne 3 Fuder: also 6 Fuder Heu und Stroh; und daneben etwa 1 Last Hafer, beträgt für 6800 Fuder = 1133 Last, wovon 25 Bremer Scheffel durchschnittlich auf 1 Jück wachsen. Den damaligen Durchschnittspreis nahmen wir 35 Rthlr. an.



Zur Nr 22 u. 23 der Oldenb. Blätter 1838.