

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgische Blätter. 1817-1848 22 (1838)

29 (17.7.1838)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-791340](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-791340)

Oldenburgische Blätter.

N^o 29. Dienstag, den 17. Juli. 1838.

Audiatur et altera pars!

Ein „Contra“ zu dem Aufsatze in N^o 22. und 23. der Oldenb. Bl. Ueber die Richtung der Chaussée aus Butjadingerland nach Oldenburg.

Es ist wirklich zum Erstaunen, mit welcher Zuversicht der Verfasser des rubr. Aufsatzes seine sanguinischen Hoffnungen, seine commerciellen Ideale dem Publicum vorlegt, welche Mühe er sich giebt, durch Charten und Tabellen, durch die Art der Verbreitung seiner Ideen, die Illusionen, von denen er selbst durchdrungen zu seyn scheint, zur Objectivität zu bringen; und trotz dem, daß er indirect alle Unpartheilichkeit, allen patriotischen Gemeinfinn für sich vindicirt, indem er die besondern Interessen der Gegenparthei zu verdächtigen sucht, können wir es nicht über uns gewinnen, diesen Eifer einzig und allein dem Enthusiasmus für die gute Sache zuzuschreiben. Wir müßten ein besonderes, geheimes Interesse selbst dann vermuthen, wenn auch der Herr Verfasser im Ammerlande (was wir nicht wissen, aber

kaum glauben), also weit von der von ihm vertheidigten Richtung wohnen sollte. —

Nehmen wir den Inhalt des Aufsatzes in N^o 22. und 23. der Old. Bl. kurz zusammen, so kommt der Verfasser, nachdem er die bisherigen gegentheiligen Ideen, kurz als nicht in der Absicht der allerhöchsten Regierung begründet und daher*) als irrthümlich verworfen hat, zu den Haupt-Resultaten.

I. (S. 172). Die Butjadinger Chaussée, in sofern sie eine Verbindung nach Oldenburg allein zum Zweck hat, nimmt ihre Richtung vortheilhafter über Eisfleth u. s. w. als über Oldenbrok u. s. w.

II. (S. 175). Der Nutzen dieser Chaussée-

*) Von der individuellen Ueberzeugung auf die Voraussetzungen Anderer, von der Absicht der Regierung auf einen Irrthum schließen zu wollen, scheint uns, bei aller Achtung vor den Ueberzeugungen des Verfassers, bei allem Respect vor den Absichten der Regierung nicht der Logik gemäß.

Bahn tritt viel gewichtiger hervor rüch-
sichtlich einer nächsten Verbin-
dungsstraße mit Bremen.

III. (S. 181). Noch viel wichtiger und
am Allerwichtigsten in nationalwissenschaft-
licher Hinsicht: in Betreff einer zukünf-
tigen directen Verbindung mit Hanno-
ver, Braunschweig u. s. w. inner-
halb unsers Zollgebiets.

Wir wollen nun diese Haupt-Resultate
betrachten. —

ad I. Wir müssen hier wiederholen,
was bereits in N^o 13. der Oldenb. Bl.
S. 102 gesagt ist, daß es durchaus unzu-
verlässig ist, von der Masse der in der Um-
gegend der Richtung einer Chaussée wohnen-
den Bevölkerung auf einen Personen-Verkehr
auf derselben zu schließen, und eben so nen-
nen wir den Schluß von einem Personen-
Verkehr auf den Waaren-Verkehr einen Schluß
a baculo ad angulum. — Z. B. für eine
einzige bedeutende Fabrik mit wenigen Men-
schen kann eine Chaussée eine weit gemein-
nütziger Bedeutung erhalten, als für Tau-
sende von Fischern, Schäfern, Nomaden und
Viehzüchtern.

Der Verfasser bemüht sich, die Aufmerk-
samkeit der Leser ganz von Oldenburg ab-
zulenken, indem er die Residenz als einen
für Butjadingerland ganz indifferenten
Ort-bezeichnet. Für die Richtung nach Bre-
men über Elsfleth durch Stedingen,
setzt er dagegen Himmel und Erde, Tabellen
und Charten, Berechnungen, die wieder auf
die Stückzahl der Marschländereyen reducirt
sind, (als ob ohne eine Chaussée nach Bre-

men die Marschländereyen nichts mehr werth
seyn würden) in Bewegung. —

Für den Güter-Verkehr Olden-
burgs kann, nach der Meinung des Ver-
fassers, keine Chaussée in Betracht kommen;
denn dieser betrifft

- S. 173 a) regelmäßig nur die Befriedigung
des städtischen Consumo, dieser ist
b) gering, wird
c) regelmäßig am Vortheilhaftesten zu Schiffe
nach Oldenburg geliefert, auch ist
d) der Personen-Verkehr unbedeutend,
e) kann derselbe 8, sage acht Monate auf
guten Marschwegen betrieben werden und
f) helfen die Sandpfäde aus.

Auch die in N^o 12. und 13. der Old.
Bl. als höchsten Zweck der Chaussée hervor-
gehobene Verbindung der Marsch mit der
Geest u. s. w. will dem Verfasser nicht viel
bedeuten.

So werden alle Vorthelle, die für die
gegentheilige, nicht zum Zwecke des Verfasser
passende, Meinung angedeutet und her-
vorgehoben sind, rasch an die Seite gestellt,
damit es ihm um so viel bequemer wird,
die Chaussée in der von ihm angedeuteten
Richtung als Pulsader des National-
Wohlstandes darzustellen. —

Der Verfasser hätte daran denken sollen,
daß die Pulsadern nur dazu dienen, um
das Blut vom Herzen durch alle Theile
des Körpers zu treiben, wodurch sie Leben
bis in die äußersten Theile desselben bringen
sollen. Die Residenz, die Hauptstadt, ist das
Herz des Landes, der Mittelpunkt, von dem



alle Rädien für die Communication des Landes ausgehen, und zu dem sie zurückführen sollen, und es ist nicht patriotisch, jener alle Lebenskraft, dem Herzen die Wärme und Fülle des Blutes abzusprechen, um so, mit Umgehung des Lebensprinzips (der Hauptstadt) dem Staatskörper, auf indirectem Wege ein künstliches, unnatürliches Leben schaffen oder fristen zu wollen. —

Für Butjadingen und Stedingen wäre aber jenes unnatürliche Verhältniß geschaffen, wenn wir dem Verfasser auf seiner Route von Hannover, Bremen, Syke, Delmenhorst durch Stedingen nach Esfleth und Butjadingen folgen und so Oldenburg, im eigentlichen Sinne des Wortes, links liegen lassen wollten. —

Kein ächter Oldenburger wird die-
ser Richtung sein Placet ertheilen. —

Wir widersprechen daher und überhaupt den Erwägungen und Zweifeln des Verfassers, wie sie S. 173 unter a. b. c. d. e. f. aufgestellt sind, denn

ad a) liegt es als unwahr flach auf der Hand, daß der Güter-Verkehr Butjadingens mit Oldenburg regelmäßig nur die Befriedigung des städtischen Consumo betreffen könne, denn

1. ist der Güter-Verkehr hinsichtlich des Handels (wenn wir auch nur an den Absatz der Oldenburger Fabriken denken wollen, vielmehr aber noch, wenn wir den Oldenburger Kaufleuten eine Aussicht auf einen directen Handel mit Butjadinger Producten nach dem Ober-

lande eröffnen wollen) immer wichtiger, als der Verkehr hinsichtlich des Consumo-Bedarfs, und

2. läßt die jetzige Art des Salzhandels allein schon eine fortwährend sichere Communication zwischen Oldenburg und Butjadingen höchst wünschenswerth erscheinen. —

ad b) Liefert Butjadingen zum großen Theil den Consumo-Bedarf Oldenburgs, und findet daselbst qualitativ einen bessern Markt, als in Bremen. — Auch ist der Consumo-Bedarf Oldenburgs nicht so ganz unbedeutend, wie ihn der Verfasser darstellt. Aus der Uebersicht der im Octroi-Büreau der Stadt Oldenburg versteuerten Gegenstände (mitgetheilt in N^o 24. der Oldenb. Bl.) ergiebt sich, daß Oldenburg 1837. reichlich $\frac{1}{3}$ so viel Hornvieh und halb so viele Kälber consumirte, als Bremen 1827., und kann Oldenburg, hinsichtlich des Consumo-Bedarfs auch keinen Vergleich mit Bremen aushalten, so entscheidet der bloße Bedarf noch nicht darüber: »ob für den Theil desselben, der aus Butjadingen von Oldenburg oder Bremen bezogen wird, in dieser oder jener Richtung eine Chaussée zu erbauen ist,« da es sehr in Frage steht, ob die Chaussée, nach ihrer Erbauung auch wirklich zu diesem Behufe benutzt werden wird.

ad c) Ist es unrichtig, daß der Consumo-Bedarf Oldenburgs regelmäßig (am wohlfeilsten) zu Schiffe dahin geliefert



werde. Die Staubewohner und alle Kundige können es bezeugen, daß von den Butjadinger Producten fast nichts zu Schiffe nach Oldenburg gebracht wird. Das Schlachtvieh transportirt sich selbst zu Lande. Alles Uebrige wird beynah ohne Ausnahme per Axe und regelmäßig über Loyerberg an den Markt gebracht. —

ad d) Wenn irgend für den Personen-Verkehr in einem Lande eine Chaussee zu erbauen ist, so ist es doch gewiß der Personen-Verkehr des Landes mit der Hauptstadt, der die allererste Berücksichtigung verdient. Der Personen-Verkehr Oldenburgs mit Butjadingen ist aber jedenfalls in der von uns angegebenen Richtung mehr als dreifach so groß, als in der Richtung über Elsfleth und Huntebrück.

ad e) Seit den letzten 10 Jahren, mit alleiniger Ausnahme von 1837., haben wir kaum 4 höchstens 5 Monate im Jahre gute Marschwege gehabt, und kann man, die Unterbrechungen durch Regen mitgerechnet, wohl 9 Monate im Jahre schlechte Wege zählen.

ad f) Den Personen-Verkehr Butjadingens mit Oldenburg auf Sandpfäden beschaffen zu wollen, gehört zu den frommen Wünschen, oder argen Illusionen.

Von den Elementen, welche wesentlich dazu dienen sollen, die projectirte Chaussee zu einer Pulsader des Nationalwohlstandes zu erheben, wie sie der Verfasser, S. 173 in f. und 174 oben,

unter 5 mit »oder« bezeichneten Absätzen aufzählt, finden wir wahrlich auf der von ihm angedeuteten Route auch nicht ein einziges, sondern weit bequemer oder doch ebenso leicht auf der von uns gewünschten Chaussee-Bahn. — Es würde zu weit führen, hier für jedes mit »oder« angegebene sogen. Element erschöpfende Beispiele zu geben, und soll daher in dem Folgenden nur angedeutet werden, daß auf der von uns gewünschten Route, namentlich auch in soferne wir die projectirte Chaussee als eine Verbindungsstraße der Marsch mit der Geest und beyde mit einem inländischen Hafen betrachten, diese Elemente sich wirklich vorfinden, während der Verfasser uns dieselben auf seiner Richtung als eine reine Illusion vorhält, ohne die Verwirklichung derselben auch nur einmal wahrscheinlich zu machen.

Was zuvörderst: die Verminderung der Transportkosten der Landesproducte betrifft, so finden wir dies Element auf der von uns angegebenen Route in mehrfacher Hinsicht, während wir dasselbe auf der Route des Verfassers entweder ganz vermissen, oder doch, wo wir es finden, eben so gut und besser auf der unstrigen antreffen. —

Da der Herr Verfasser auf den großen Consumo-Bedarf Bremens S. 175 ff., namentlich aber auf den Transport der Butter per Axe nach Bremen (S. 177) so großes Gewicht legt, so finden wir es der Kürze und des Zusammenhanges wegen zweckmäßig, hier sofort das, was der Verfasser S. 175



ad II. und C. 181

ad III.

über die Richtung der Straße im Betreff einer zukünftigen directen Verbindung mit Bremen, Hannover, Braunschweig zc. zc. innerhalb unseres Zollgebietes

als das Wichtigste, Allerwichtigste und Gemeinfinnigste hervorhebt, zusammen zu fassen.

Die Verminderung der Transportkosten, der dadurch entstehende Aufschwung des Handels, Großhandels, Welthandels u. dgl. cosmopolitische Ideen sind es, die den Verfasser bestimmen, die von ihm vorgeschlagene Richtung der Chaussee als die vortheilhafteste darzustellen. — Nun nehme man die von dem Verfasser hergegebene Charte zur Hand und punctire die projectirte Chaussee-Bahn von Dvelgönne direct über Großenmeer nach dem Winkel, den die Chaussee von Rastede nach Oldenburg macht. Bey dieser von uns vorgeschlagenen Richtung wird man finden, daß in der projectirten Route von Dvelgönne bis Bremen oder Hannover freylich ein stumpfer Winkel entsteht, welcher gegen die von dem Verfasser vorgeschlagene Richtung über Huntebrück und Berne nach Sandersfeld oder Delmenhorst einen Umweg von etwa $\frac{3}{4}$ Meile abgeben würde; allein, wenn man bedenket, was doch wohl zu bedenken ist, daß von Huntebrück nach Delmenhorst, auf einem äußerst schwierigen Terrain, noch erst eine Strecke von wenigstens 3 Meilen zu chausseiren seyn wird, ehe jene $\frac{3}{4}$ Meile (Umweg) gewonnen werden, so gehört des Verfassers le-

bendige Ueberzeugung der unvermeidlichen Nothwendigkeit zu dem Glauben an die Verwirklichung des vorgehaltenen Traumbildes. Wollen wir aber die gänzliche Vollendung einer solchen Verbindung (S. 175 Sp. 2 oben) i. e. den Chaussee-Bau von Huntebrück nach Delmenhorst, unsern Nachkommen überlassen, so mögen diese zu den 3 Meilen auch noch die eine (von Elsfleth nach Brake) übernehmen. Für Butjadingen ist aber mit einer Chaussee über Elsfleth und Oldenburg, rücksichtlich seiner nähern Verbindung mit Bremen und Hannover, nicht so viel gewonnen, als durch eine Chaussee über Oldenbrok und Großenmeer (und namentlich würden die Kirchspiele Dvelgönne, Strückhausen, Oldenbrok, Großenmeer und Neuenbrok dadurch bedeutend verlieren), denn die von uns vorgeschlagene Richtung bietet, zugleich mit der uns so überaus wichtig erscheinenden Verbindung der Marsch mit der Geest u. s. w. alle jene von dem Verfasser ad II. und III. hervorgehobenen Vortheile eben so sicher, als die Route über Elsfleth. — Ein Umweg von $\frac{3}{4}$ Meile auf einer Reise aus Butjadingen nach Bremen, Hannover und Braunschweig, der aber erst nach der Erbauung einer Chaussee durch das Steidingerland sich ergeben würde, also ein vorgespiegelter Umweg, kann überall nicht in Betracht kommen. Selbst die Realität dieses Phantoms dürfte uns nicht schrecken! Wäre auch die Idee eines Buttertransportes per Are nach Bremen ausführbar und würde durch diesen Transport der angegebenen Quantität Butter, auch wirklich 62 Rthlr. 36 gr. netto gewonnen (was wir in



Abrede stellen); so würde von diesem Gewinne durch einen Umweg von $\frac{3}{4}$ Meile, für Butjadingen, kein halber Thaler verloren gehen, während die Verkäufer dagegen, auf der von uns vorgeschlagenen Route, den Vortheil hätten, sich beyder Märkte von Oldenburg und Bremen bedienen zu können, was nicht selten eine höhere Verwerthung der Producte zur Folge haben möchte.

Dem Buttertransporte per Are setzen sich aber so viele Schwierigkeiten entgegen, daß diese Idee des Verfassers einer Illusion wieder sehr ähnlich sieht.

1. Würde die Butter, bey dem Transporte per Are, zur Sommerzeit durch die Hitze so sehr leiden, daß sie oft, fast geschmolzen, in einem unverkäuflichen Zustande, an den Markt gebracht würde. In den Rähnen dagegen steht die Butter kühl und wird die Frische durch häufiges Begießen der Küfen mit kaltem Wasser unterhalten.

2. Würden die Verkäufer bey ihrer Ankunft in Bremen genöthigt seyn, ihre Butter gleich loszuschlagen, denn durch einen längern Aufenthalt mit Pferden und Wagen in der Stadt würden wieder bedeutende Kosten entstehen.

Es könnte also keine Conjectur benutzt werden, wozu die Schiffer, bey ihrem längern Aufenthalte in Bremen, immer Gelegenheit haben. Würde daher nicht sofort ein annehmlicher Preis geboten, so müßte entweder mit Schaden verkauft werden, oder die Verkäufer würden wieder einem Commissionair in die Hände fallen müssen.

3. Muß es als unrichtig in Abrede gestellt werden, daß die Stedinger in der Regel 2 gr. per Pfund mehr bedingen, als die Schiffer netto abliefern. — Genauere Erkundigungen haben uns überzeugt, daß die Stedinger, weil sie ihre Butter frischer und bey kleinern Quantitäten regelmäßig an den Markt (i. e. an Haushaltungen für den täglichen Verbrauch) abliefern können, wohl den selben Preis, aber nie mehr, als die Schiffer, bedingen, oft müssen sie aber auch mit einem geringern Preis vorlieb nehmen. Die Schiffer haben an der Schlachte $\frac{3}{4}$ gr. Kosten, während die Stedinger nur $\frac{1}{2}$ gr. städtische Consumtionen abgeben. Die Schiffer berechnen sich $\frac{1}{2}$ gr. per Pfund als Provision, und gewiß werden sich die Stedinger hinsichtlich ihrer Zehrungskosten eine eben so hohe Provision berechnen können, so daß sich am Ende das Verhältniß ziemlich ausgleicht.

Dies practische Beispiel, wodurch der Verfasser den größern Nutzen der Landstraße im Verhältniß zur Wasserstraße beweisen will, scheint uns daher nicht zu passen, am wenigsten kann es für die von ihm gewünschte Richtung der Chaussee releviren, da wir auf unserer Route dieselben Vortheile bieten können.

Was »die bequemere Zufuhr (»oder« N^o 2. S. 174) weit entlegner Düngstoffe« anbetrifft, so finden wir das Element des Düngers nicht auf der von dem Verfasser angegebenen Route, wohl aber wäre es, bey einer Verbindung der Marsch mit der Geest, von nicht zu berechnendem



Vortheile, wenn es dem Geestbewohner vergönnt wäre, auf einer bequemen Heerstraße dem Marschbewohner seinen Ueberfluß an Holz, Hopfen, Loh, Wolle zc. zuzuführen und sich gelegentlich aus der fetten Marsch Düngstoff für seinen magern Boden, Heu für seinen Winterbedarf, mitnehmen zu können.

(»oder« N^o 3.) »Wohlfeilere Herbeyschaffung von Rohstoffen« sehen wir auf der von dem Verfasser angegebenen Richtung nicht zu beschaffen, da das Oberland fast keine Rohstoffe für unsre Fabriken liefern kann. Letztere beschränken sich hauptsächlich auf Leder-, Taback-, Licht- und Seifenfabriken. Zum Nutzen dieser liefert das Oberland keine Rohstoffe. Wohl aber ist es auf der von uns angegebenen Route von Wichtigkeit, wenn die Lederfabrikanten der Marsch ihre Loh von der Geest, der Lederfabrikant der Geest seine Häute auf wohlfeilerem Wege herbeyschaffen kann. Auch für den Transport der Rohstoffe für alle andere Fabriken bietet die von uns gewünschte Richtung mehr, oder dieselben Vortheile, als die gegentheilige.

(»oder« N^o 4. und 5.) Weitere Ausdehnung des Handels, Verbesserung alter, oder Eröffnung neuer Erwerbsquellen können wir auf der vom Verfasser vorgeschlagenen Route vorzugsweise nicht erwarten. Dieselben Vortheile, die der Verfasser unter II. Seite 175 ff. und III. S. 181 als Vortheile der von ihm vorgeschlagenen Route herzählt, bietet auch die von uns gewünschte, und noch weit mehr. Denn der aus einer Verbindung der Marsch mit der Geest und beyder mit einem inländischen, zur Aus- und

Einfuhr bequemen gelegenen Hafen zu erwartende gegenseitige Austausch im täglichen Verkehr, im Kleinen wie im Großen, lassen uns Vortheile versprechen, die im Voraus kaum zu berechnen sind und alle Erwartung übertreffen können. Neue Abzugswege, neue Erwerbsquellen und Verbesserung der alten werden die natürliche Folge davon seyn. — Beispielsweise führen wir hier an, daß schon im Laufe dieses Sommers einige Ladungen Krummholz (ein bedeutender Artikel der Oldenburgischen Geest) von Brake nach England verschifft sind. Hätte dies Holz auf einer, mit der Oldenburgischen Geest möglichst direct in Verbindung stehenden Chaussee per Ate nach Brake gebracht werden können, so wären die bedeutenden Kosten erspart worden, die nothwendig mit einem Umwege über Oldenburg und die Verladung in Rähnen, um von diesen wieder den Seeschiffen übergeben zu werden, verbunden waren. Auf Wachs namentlich laufen im Spätherbst bedeutende Aufträge ein, die (weil die Versendung in der Regel mit in Brake, oder Bremerhaven segelfertig liegenden Schiffen bewerkstelligt werden muß) bey einer directen Verbindung der Marsch mit der Geest am leichtesten und vortheilhaftesten von Brake aus effectuirt werden können, daselbst aber, wegen mangelhafter Communication mehrentheils von der Hand gewiesen werden müssen. — Wichtiger noch wäre der Transport des Buschwerks für die Butjadinger Schlenken; namentlich wenn Butjadingen bald zur Emancipation von seiner Curatel, in dieser Hinsicht, gelangen sollte.

Diese und manche andere Hindernisse würden bey einer möglichst directen Verbindung der Marsch mit der Geest vermieden werden,



und eine weitere Ausdehnung des Handels mit manchen Artikeln der Geest gestatten.

Was man nun davon halten soll, wenn der Verfasser S. 174 (in Bekämpfung des Auffazes in N^o 12. und 13. der Oldenb. Blätter) sagt: die Verbindung der Marsch mit der Geest zc. bietet keine der (unter den 5 »oder«) angedeuteten Vortheile, die Producte der Geest bedürfen keines directen Verkehrs, da sie im gewöhnlichen Gange des Handels (nach dem alten Schlenbrian) von Hand in Hand gehen, die von uns angedeuteten Vortheile könnten am allerwenigsten die Richtung der Chaussée nach Rastede rechtfertigen (eine Richtung, die nicht allein den Brakern, sondern auch den Bremer, Oldenburger und Bareler Kaufleuten Gelegenheit giebt, für die Producte der Geest fortwährend und sicher directe Abladungen von der Weser, am zweckmäßigsten aber von Brake aus, wie weiter unten zu zeigen ist, herzustellen zu können) müssen wir der Beurtheilung der Leser überlassen.

Wir glauben, im Obigen einigermaßen dargelegt zu haben, daß sich in der von uns gewünschten Richtung der Chaussée über Oldenbrok zc. die Elemente vorfinden, welche nach Ansicht des Verfassers, erforderlich sind, um eine Chaussée des Titels einer Pulsader des National- Wohlstandes würdig zu machen. — In dem Folgenden wollen wir nun noch den Auseinandersetzungen des Verfassers von S. 178 an bis ans Ende, von Seite zu Seite, folgen, und demnächst unsere Ansicht einer geneigten Nachsicht der wohlwollenden Leser empfehlen. Wir geben uns dabei zugleich der angenehmen Hoffnung hin, daß

die geneigten Leser bis so weit die Ueberzeugung gewonnen haben, daß wir nicht aus purem Privat-Interesse das Wort führen, sondern, daß wir auch aus Gründen von der Richtigkeit unsrer Ansicht durchdrungen sind. Wir hegen gleichfalls das größte Vertrauen zu der Weisheit unsrer gnädigsten Landesregierung, könnten es aber mit dieser Weisheit sehr wohl vereinigen, wenn sie sich in gewissen Fällen veranlaßt sehen sollte, dem A 1000 Thaler zu nehmen, um sie B zu geben. Z. B. würden wir es als einen Act der justitia distributiva verehren, wenn sie den Verfasser des Auffazes in N^o 22. und 23. der Oldenb. Blätter wegen seiner beabsichtigten Umgehung der Residenz, in 1000 Thaler Poen nähme, sie uns, weil wir es nicht leiden wollten, gnädigst zuzuerkennen. (vergl. S. 172 Sp. I in fine).

Verkehrt ist es, wenn der Verfasser S. 178 aus der Speculations-Lust Einzelner, betreffend: den Bau einer festen Brücke über die Hunte, ein Zeichen der Zeit und der Nothwendigkeit machen will, obgleich wir es nicht in Abrede stellen wollen, daß namentlich für den Transport des Viehes und der Pferde es wünschenswerth seyn dürfte, wenn Huntebrück den Namen mit der That führen könnte.

Was nun noch die von dem Verfasser angezogene in N^o 19. und 20. der Oldenb. Blätter enthaltene Supplik der angesehensten Einwohner des Fleckens Brake, für die jetzt von dem Verfasser vertheidigte Richtung betrifft, so wollen wir es ohne Scheu gestehen, daß es ganz dieselben Supplicanten sind, die sich erst kürzlich



für die entgegengesetzte Richtung in einer abermaligen Supplik an Se. Königl. Hoheit unterthänigst gewandt haben. Andere Verhältnisse erzeugen andere Erfordernisse und andere Ueberzeugungen. Die Wünsche des hoffnungsvollen Jünglings sind nicht mehr die des ersten Mannes, der die Unbeständigkeit des launigen Glückes erkannt hat; — und eben weil die Supplicanten (müde, sich von den Wellen des Zufalls hin- und herschaukeln zu lassen) in einer Verbindung der Geest mit der Marsch (und beyder mit einem inländischen Hafen) eine festere Basis für ihren Handel, für ihr zukünftiges Wohlergehen erkennen (wobey sie zugleich eine ihren jetzigen Verhältnissen und Bedürfnissen völlig genügende Communication mit Bremen und dem Oberlande erhalten würden) bitten sie jetzt um die Richtung der projectirten Chaussee über Oldenbrok und Großenmeer.

Für die jetzt gewünschte Richtung können sie die in diesen Zeilen entwickelten Gründe anführen. Es würde aber an Unverschämtheit gränzen, wenn sie bey der jetzigen völligen Unbedeutenheit des Expeditionshandels für diesen um eine Chaussee durch das Stedingerland bitten wollten. Indem wir noch die Bemerkungen des Verfassers von S. 160 sub a. b. c. als fromme Wünsche, oder weise Belehrungen (ex post) übergehen, wiederholen wir unsre in N^o 12. der Old. Bl. ausgesprochene Behauptung: »der aus dem Expeditionshandel fließende Gewinn ist so unsicher, wie die Brosamen, die von des Reichen Tische fallen.« Wie höchst unsicher er es namentlich für Brake gewesen, davon haben die Jahre 1831. bis 1838. den deutlichsten Beweis geliefert, und

der Verfasser muß wirklich mit Blindheit geschlagen seyn, wenn er bey so augenscheinlichen Thatsachen (S. 180 in fine) dennoch den Expeditionshandel den sichersten des ganzen Handelsgeschäfts nennen kann. — Das Zurückwünschen des Verlorenen S. 180 in fine kann zu Nichts dienen, »Klagen geziemt nicht dem Starken!« und darum ist es gut, zum bösen Spiel gute Miene zu machen, sich in die Umstände zu schicken und den Verlust von der besten Seite zu betrachten. Wir wollen es dem Verfasser überlassen, das Unglück Brake's zu bejammern! —

Die dann S. 181 folgenden Anfeindungen von besondern Interessen und einer mit dem Zwecke der Vergünstigung nicht zu vereinenden Benutzung der Zollfreyheit, ferner das Absprechen gemeinsinniger Ansichten wollen wir, als eine besondere Merkwürdigkeit, der Beurtheilung der Leser anheimgeben.

Die nun noch unter III. S. 182 folgenden allgemeinen Betrachtungen und historischen Forschungen übergehen wir als höchst indifferent.

Wenn der Verfasser sich Seite 183 in fine noch bemüht, es wahrscheinlich zu machen, daß die Weser eben so gut bis Eisfleth als bis Brake für größere Schiffe regelmäßig fahrbar sey, wenn er klar zu machen sucht, daß Eisfleth und nicht Brake der eigentliche Punct sey, wo See- und Flußschiffahrt sich trennen, so streitet er wider offenbare Thatsachen und wir er bieten uns, demselben eine Poen von 100 Thalern zu zahlen, wenn er diese Behauptung zur evidenten Wahrheit bringen kann.



Alle Rauffahrteischiffe, wie sie die Weser besuchen, selbst 20 Fuß tief gehende, können bey günstigen Winden regelmäßig die Weser bis Brake aufsegeln, selbst bey ungünstigem Winde und ganz gewöhnlicher Fluth können Schiffe von 14 bis 15 Fuß tief, bis Brake auflaviren. Noch im April 1837. segelte der Comet, Capitain Rabe, 200 Last groß, mit voller Ladung, 16½ Fuß tief gehend, mit halber Fluth, bey Ost-Wind, von Brake nach See ab, und eben so mit halber Fluth May 27. desselben Jahres der Olbers, Capitain Exter, 480 Last, mit voller Ladung 17 Fuß tief gehend, bey südlichem Winde. Mit beyden Winden laufen aber bekanntlich keine hohe Fluthen. Dagegen können Schiffe von nur 12 Fuß tief, regelmäßig nicht und nur bey seltenen Springsluthen bis Elsfluth gelangen. Bis dahin können regelmäßig, d. h. mit jeder Fluth, nur Schiffe von 8 bis 10 Tiefe gelangen. — Die eigentlichen Seeschiffe, welche mehr als bloße Küstenfahrer sind (Schiffe, die Amerika besuchen), können in der Regel, ihrer Tiefe wegen, nicht nach Elsfluth gelangen und sind gezwungen, in Brake zu bleiben. Aus diesem Grunde segelt denn jetzt auch regelmäßig kein beladenes Seeschiff, welches über 10 Fuß geht, weiter als bis Brake auf. Es ist daher eine Unwahrheit, wenn der Verfasser behauptet, daß bis 14 Fuß tief gehende Schiffe regelmäßig bis zur Wienerkuhle aufsegeln können. Das Schiff Anna Elise, dessen der Verfasser erwähnt, segelte, wie er selbst gesteht, mit ungewöhnlich hoher Fluth und Nord-West-Wind nach Elsfluth auf. Schiffe, die bis Elsfluth und bis zu einem gewissen Punkte in der Hunte gelangen sollen, S. 184, dürfen nicht viel

größer als die gewöhnlichen Kähne (Leichter-Schiffe) seyn. — Regelmäßig können Schiffe über 7 Fuß tief gehend, in Elsfluth nicht vom Stapel laufen, hiezu gehört immer ein bedeutend hoher Wasserstand. Wenn ein Schiff von 110 Last in Elsfluth vom Stapel gelassen werden soll, so bedarf es hiezu einer außerordentlich hohen Fluth, wie dies auch in dem von dem Verfasser angeführten Beispiel der Fall gewesen ist. Daher kommt es denn auch, daß in Elsfluth keine größere Schiffe ausgebessert werden, weil sie nicht zu jeder Zeit vom Stapel gelassen werden können. Mit dem Ablauf eines neu gebauten Schiffes hat es in der Regel Zeit, bis einmal, über kurz oder lang, eine passende recht hohe Fluth kommt; der Reparatur bedürftende Schiffe sind aber regelmäßig pressirt, schnell wieder segelfertig zu werden. Daher werden in Brake so wenig neue Schiffe gebaut, weil die Werfte in der Regel mit großen, der Reparatur bedürftenden Seeschiffen besetzt sind, die hier regelmäßig mit jeder Fluth wieder vom Stapel gelassen werden können. Wenn in Elsfluth daher einige neue Schiffe mehr gebaut wurden, so hat dies mit darin seinen Grund, daß Brake wegen der dringenden, keinen Aufschub leidenden Reparaturen an Seeschiffen, hinreichend Beschäftigung hatte.

Hierüber können vom Wasserchout und Hafenmeister in Brake Atteste beygebracht werden.

Aus allem Diefen ergiebt sich nun auf das Evidenteste, daß Elsfluth zu einem Seehafen durchaus nicht passend und von der Natur sehr stiefmütter-



lich, in dieser Hinsicht, behandelt ist. Es kann daselbst nicht einmal ein einziges Schiff von Bedeutung überwintern, da es zum Winterquartier nichts als einen gefährlichen Strand anzubieten hat. Brake dagegen ist von der Natur mit allen denjenigen unschätzbaren Vorzügen beschenkt, die die Begründung und allmähliche Erweiterung eines Großhandels bedingen.

Das Raisonnement S. 185 Spalte 2 und 186 über die Wasserstraße beweist nur, daß wo die Wasserstraße mangelhaft ist, man sich derselben nicht gern bedient. So würde man denn auch, wenn man in die Alternative käme: ob man von Brake, oder von Elsfl eth aus Güter aus Seeschiffen per Ase nach Oldenburg, Bremen oder ins Oberland transportiren wolle, gewiß schon in Brake zur Umladung auf Frachtwagen schreiten, um sich der Mühe zu

überheben, sich erst mühsam mit dem Schiffe nach Elsfl eth hinauf zu quälen.

Seite 187, 188 und 189 sind schon oben dadurch beantwortet, daß wir dieselben hier aufgezählten Vortheile von der von uns gewünschten Richtung erwarten; S. 190 wollen wir auf sich beruhen lassen.

Auf S. 191 haben wir nur noch zu erwiedern, daß wir, von der von uns gewünschten Richtung der Straße über Oldenbrok, in Verbindung mit der dem Flecken Brake gnädigst verliehenen Zollbegünstigung, für diesen sowohl eine Wiederbelebung seiner Expeditions-Geschäfte, als auch der allmählichen Entwicklung eines Großhandels hoffen, wünschen und, im Vertrauen auf die theilnehmende Sorgfalt, auf die fernere großmüthige Unterstützung unsrer hochweisen Regierung (die hingeworfenen Verdächtigungen kein Gehör schenken wird) erwarten.

B e r i c h t i g u n g .

In den »Bemerkungen eines Landwirths in Butjadingerland,« in N^o 27. dieser Blätter findet sich eine Unrichtigkeit, die durch das Versehen des Abschreibers entstanden ist. Es muß nämlich auf der ersten Seite Sp. 1 Z. 6 v. u. nicht heißen zwey Kannen, sondern: »etwa eine halbe bis eine Kanne,« und Sp. 2 Z. 5 v. ob. muß der Ertrag nicht als ein Scheffel, sondern als: »reichlich sechs Scheffel« angegeben werden.



sich, in dieser Hinsicht, lebhaft ist. Es
 kann jedoch nicht einmal ein einziges Schiff
 von Bedeutung abwarten, da es zum Zweck
 der Expedition nicht als einen geschickten
 Ankerplatz für die Expedition wählen
 der Natur mit allen Umständen die
 höchsten Anforderungen an die
 die Expedition, was ein solches
 Einbringen der Expedition ist
 zuzuziehen.

Das Unternehmen, das im Jahre 1857
 und 1858 von der Kaiserlichen Marine
 zur Erforschung der nördlichen
 Ostsee unternommen wurde, ist
 man sich dessen nicht ganz bewusst.
 würde man denken, wenn man in die
 Geschichte der Ostsee zurückgeht,
 über die im Jahre 1857 die Expedition
 unternommen wurde, so wird man
 nicht ohne Interesse die Expedition
 der Kaiserlichen Marine in der
 Ostsee verfolgen.

Verzeichnis

In dem Verzeichnisse sind die Namen der
 Expeditionen, die von der Kaiserlichen
 Marine unternommen wurden, in der
 Ostsee, von 1857 bis 1858, aufgeführt.
 Das Verzeichnis ist in zwei Theile
 eingetheilt, nämlich in die Namen der
 Expeditionen, die von der Kaiserlichen
 Marine unternommen wurden, und in
 die Namen der Expeditionen, die von
 anderen Mächten unternommen wurden.

