

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Oldenburgische Blätter. 1817-1848 28 (1844)**

3 (16.1.1844)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-798375](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-798375)

# Oldenburgische Blätter.

**N<sup>o</sup> 3.** Dienstag, den 16. Januar. **1844.**

## Ueber die Chaussee von Barel nach Blauhand.

Wenn es wünschenswerth sein dürfte, wie Einsender des Auffages über die Chaussee von Barel nach Fever in N<sup>o</sup> 99 der »Neuen Bl. für St. u. L.« de 1843 meint, daß Diejenigen, welche sich für den Bau dieser Chaussee interessieren, ihre Ansichten öffentlich mittheilen möchten, so mag vielleicht auch Folgendes nützlich sein.

Es ist bekannt, daß man auf Veranlassung der Regierung sich bemüht, diejenigen Areale zur oberlichen Verfügung frei gestellt zu erhalten, welche obgedachte Chaussee in der Richtung von Barel über Winkelsheide, Feringhave, die s. g. Vooge nahe bei Steinhausen, her, nach der s. g. weißen Treppe und Blauhand haben muß.

Darnach wird wohl anzunehmen sein, daß die Regierung, nachdem sie so viele Vermessungen und Kostenanschläge, so wie mancherlei Art Ansichten vorher eingezogen hat, nach sorgfältiger Erwägung des bei diesem Chausseebau etwa zu Berücksichtigenden, gedachte Richtung als die beste gefunden hat, und zur Ausführung bringen zu lassen beabsichtigt.

Dagegen erheben zwar noch Verschiedene ihre Feder, wahrscheinlich darum, weil nicht ein Jeder alsdann sein Privatinteresse erreicht, und sie versuchen daher, andere Richtungen als besser darzustellen; wenn aber durch andere Richtungen in einigen Fällen für Einzelne Vortheile erlangt würden, wird dann nicht wieder das Allgemeine

darunter leiden? Einsender will daher einige der allgemeinen Vortheile in Betrachtung ziehen, welche bei der Richtung über Feringhave, bei Steinhausen hin, nach der weißen Treppe zu u. s. w. sich herausstellen; nämlich:

- 1) Es ist diese Richtung die directeste, mit Ausnahme einer, welche über die Feringhaver Geest beim Rothenhahn her und den Sielen sich hinzöge, so etwa fünf Minuten kürzer wäre; jedoch ist dieser Unterschied nur als unerheblich bei der Länge anzusehen, wogegen man die bei den öfteren Sielreparaturen gewiß nöthig werdenden Unterbrechungen in der Passage vermeidet, die auf andere Weise nicht zu vermeiden wären, wenn man nicht vor den Sielen besondere große Brücken mit reichlich so hohen Kosten bauen wollte. Auch die Auslage zum Ankauf des nöthigen Areals würde nicht geringer sein, wenigstens wenn man billigere Erwerbung, nebst Auffahrungskosten des erforderlichen Sandes mit in Anschlag nimmt.
- 2) Bei dieser Richtung wird nicht allein den Bockhornern Gelegenheit gegeben, mittelst des zu jeder Zeit fahrbaren Sandweges zur Chausseebahn und auf dem kürzesten nach Feverland, so wie nach dem Ellenserdammer Sielen und Grodenlanden zu gelangen, wenn auch dahin, wie man vernimmt, eine Pflasterung des Weges von der s. g. weißen Treppe angelegt wird; sondern sie werden auch mit nur einem kleinen Umwege von etwa einer Viertelstunde die



Chausséebahn zur Fahrt nach Barel u. s. w. mit benutzen können.

- 3) Es wird bei dieser Richtung eine schon lange gewünschte Verbindung zwischen Steinhausen und Feringhave gewonnen, und würde überdies, was wie verlautet und nicht zu bezweifeln, beabsichtigt wird, zugleich zwischen Steinhausen und Driefel ein mit wenigen Kosten herzustellender guter Sandweg angelegt, dann wäre nicht allein den Driefelern, sondern damit auch den Zetelern, und gar den Horstern, Ekelern, Friedeburgern zc. ein absolut richtigster Weg nach Barel eröffnet.
- 4) Bei dieser Route wird für das Postwesen ein großer Nutzen herbeigeführt, zumal wenn bei Steinhausen eine Postspedition eingerichtet würde, von welcher aus den Einwohnern des Amtes Bockhorn nicht allein in dem ihnen Zu- und Abzusendenden eine schnelle Beförderung, sondern auch eine persönliche Mitbenutzung der Fahrpost nach Fever zc. zu Theil werden könnte.
- 5) Diese Richtung wird vielen Feverländern einen directesten zu jeder Zeit fahrbaren Weg nach Barel u. s. w. geben, und sie mit der Seest, zur Beziehung von Feuerung, Holz zc. und Versendung von Getraide u. dergl. in ununterbrochene Verbindung bringen;
- 6) und wenn dazu noch, wie schon erwähnt, die Pflasterung des Weges von der s. g. weißen Treppe bis zum Ellenferdammer Siel, so wie die Anlegung eines guten Sandweges zwischen Steinhausen und Driefel ausgeführt wird, so würden durch die angegebene Chaussée-Richtung nicht allein alle Einwohner des Amtes Bockhorn und mehrere Ostfriesen zc. mit dem Hafen bei den Ellenferdammer Sielen, wo ziemlich große Seeschiffe ankommen und abgehen, in ununterbrochene Verbindung gebracht, sondern es würden sich dieser auch die Feveraner zu erfreuen haben; denn wie oft tritt nicht der Fall ein, daß eine Bootsfahrt auf dem Binnertiefe wegen Eises und zu niedrigen oder zu hohen Wasserstandes unterbrochen wird; geschweige daß eine Umladung aus

dem Schiffe ins Boot, von welcher die Waare in der Regel noch wieder auf Wagen, um zu Hause zu gelangen, umgeladen werden muß, und umgekehrt eine mit mancherlei Unzuträglichkeiten, auch Zeitverlust und größern Kosten verbundene Last ist, wobei außerdem das Versendungsgeſchäft nicht so zuverlässig dirigirt werden kann.

Hierbei sei es beiläufig gesagt, daß so, wie Einsender instruirt ist, die befürchtete Hinauslegung der Hauptsiel des Amtes Bockhorn gar nicht in Aussicht steht; weil dies einer guten Abwässerung des schon bedeckten Marschlandes, hauptsächlich aber des durch den Zeteler Siel abwässernden zu sehr zum Nachtheil gereichen würde, dazu auch keine Nothwendigkeit vorkommen wird, indem die etwa weiter hin vorzunehmenden Eindeichungen eben so gut als die in dortiger Gegend zuletzt eingedeichten Groden, mit Aufdeichen längs dem großen Außentiefe bedeckt werden können.

Es steht demnach in Aussicht, daß die Chaussée in der von der Regierung beabsichtigten Richtung einen fortwährend großen Nutzen zuwege bringen und zugleich sämtlichen Dörtern des Amtes Bockhorn, in soweit das Allgemeine der Hauptbahn nicht zu sehr darunter leidet, Gelegenheit geben werde, an dem allgemeinen Verkehr auf der Chausséebahn in angenäherter Weise Theil zu nehmen, wobei sich ihnen noch überdies die Bequemlichkeit darbietet, auf eine erleichterte Art nach dem Hafen in ihrem Amte und zur Beziehung von Futter und Dünger nach den Grodenländereien zu gelangen (welchen Vortheil andere Gegenden des Großherzogthums durch Chaussée-Anlegungen noch nicht einmal erlangen) so ist nicht einzusehen, warum man von dort aus durch allerlei gegenstrebende Ideen die Ausführung der projectirten Anlegung aufzuhalten oder zu entmuthigen sucht; statt daß man die Regierung vielmehr angelegentlichst bitten sollte, daß sie dieselbe doch sobald als thunlich bewerkstellige, weil darin schon jetzt in dem Theil von Fever bis Blauhand ein so großes Staats-Capital in nur unbedeutender Benutzung steckt, weil diese Strecke erst dann zum allgemeinen Verkehr mit dem innern Continente recht benutzt werden kann, wenn sie ganz fertig ist.

Wenn nun Einsender des Aufsatzes »über Chausseen in unserm Lande« (Oldenb. Blätter de 1843, N<sup>o</sup> 17) andere Aulagungen, als die von Oldenburg nach Bremen, wie Modeartikel verruft, so scheint derselbe nur für eine Gegend unseres Landes, — nämlich für Oldenburg — nach seinem Ausdruck, gouvorniren zu wollen; übrigens auch nicht erwägt zu haben, daß die Chaussee auf den Seeften (also auch die von Oldenburg nach Bremen ic.) erst dann den meisten Nutzen bringen, wenn in den Marschen, woselbst im Spätherbste und Wintertagen so viele Arbeitspferde müßig stehen, auch Chausseen angelegt sind und die dortigen Landesproducte zu jeder Zeit in Mitbewerbung weiterer Verkaufsquellen kommen können. Und diesem nach wird auch die Chaussee von Fever aus nach Oldenburg, wenn nur erst die ganze Strecke fertig ist, gewiß für viele Staatscontribuenten eben so vortheilhaft sein, denn die Erfahrung lehrt, daß von Varel aus Bohnen und Gerste ic. nach Osnabrück und Butter nach Hannover und Celle (woran früher nicht einmal zu denken war) per Achse mit Nutzen versandt werden, seitdem die Chaussee von dort aus vollendet ist.

Hoffentlich darf man daher den Wunsch hegen: daß in dem neuen Jahre die Ausführung der gedachten Chausseeanlegung einen raschen Fortgang nehmen werde, wenn auch nur in Ansehung der Strecke von Sande nach Steinhäusen; denn die Vollendung derselben würde schon einen stets möglichen Verkehr mit der Seeft und über dieselbe von Feverland aus herbeiführen.

Dann aber dürfte baldigst auf die Ausführung der Vor-Erdarbeiten Bedacht genommen werden müssen, um selbige vor der Besteinung möglichst schwindungsfrei zu erhalten; und, um die Besteinung alsdann möglichst schnell ausführen zu können, möchte mittelst oberlicher Publicationen schon jetzt bekannt zu machen sein, daß alle, sowohl zur Schlag- als Pflasterbahn geeignete Steine demnächst und etwa wann an bestimmte Stellen der Chaussee zu festen, in der Folge nicht zu erniedrigenden und die Mühe lohnenden Preisen abgeliefert werden könnten; wobei denn zu berücksichtigen, daß die auf der

Erdoberfläche gelagerten und leicht wegzunehmenden Steine bis auf wenige vergriffen, also die noch erforderlichen nur mittelst Ausgrabung zu gewinnen sind. Auf solche Weise könnte, wie Sachkundige aussagen, eine hinreichende Menge Steine bei offenem Winterwetter zu Tage gefördert werden, weil dann Keiner, der mit dem Aufkaufen und Zusammensahren sich zu befassen geneigt ist, Gefahr läuft, durch demnächst erniedrigte Preise Verlust zu erleiden, und somit würde, außerdem daß dadurch die vermeintlichen Schwierigkeiten in Anschaffung des Steinmaterials gehoben und der arbeitenden Classe des Publicums zum Winterverdienst Gelegenheit gegeben wird, der Wegbaucaße auch noch die an Uenehmer bestimmter Quantitäten für Risiko und kürzere Lieferungsfrist zu erlegenden Prämien erspart werden.

### Reise nach Helgoland im Jahre 1809.

Die aus den, von dem Hrn. Professor Stahr herausgegebenen »Memorabilien des alten Helgolander Schiffscapitains Hans Frank Heikens« mitgetheilten Nachrichten von dem Leben auf Helgoland während der Continental-Sperre hat mir eine »Reise nach Helgoland im Jahre 1809«, welche ich vor einigen Jahren in dem »Hannoverschen Magazin« (1835, N<sup>o</sup> 35 ff.) las, in Erinnerung gebracht, und woraus ich damals mir einen Auszug machte, weil mir Manches darin für die Geschichte unsers Landes während jenes Zeitraumes merkwürdig schien. Vielleicht sind die Leser der Oldenb. Blätter derselben Ansicht, und daher sende ich diesen Auszug hierbei ein.

Die Reisebeschreibung ist aus dem Tagebuche eines Officiers der englisch-deutschen Legion genommen, der, als er die Reise machte, noch in seinem sechszehnten Jahre stand. Wenn er daher manche Eigenthümlichkeiten unsers Landes unrichtig auffaßte oder benannte, so kann das der Glaubwürdigkeit seiner Erzählung keinen Eintrag thun, indeß will ich versuchen, seine



Irrthümer in Anmerkungen zu berichtigen, im Ganzen aber ihn selbst reden lassen.

Als im Jahre 1803 die Schaaren Napoleons im tiefen Frieden die hannoverschen Lande überfallen hatten, als des Landes Glück und Wohlfahrt bis auf die letzten Trümmer die Beute des feindlichen Raubsystems wurde, ohne daß einer der deutschen Brüderstämme seinen Arm zum Beistande des der feindlichen Uebermacht erliegenden Brudervolks erhoben hätte; als die hannoverschen Krieger, die Flamme unbefleckter Ehre und Treue in ihrer Brust, jenseits des Meers einen Vereinigungspunct suchen mußten, um in fernen Ländern einen glorreichen Kampf gegen die Feinde ihres Vaterlandes zu kämpfen: da hegte ich schon als Knabe den lebhaftesten Wunsch der Theilnahme an den Kämpfen und Gefahren jener ruhmvollen Krieger.

Dieser heiße Wunsch wurde in mir noch mehr entflammt, als mein Vater, dessen kriegerische Laufbahn unter den in Bertheidigung von Gibraltar durch Elliot erkämpften Vorbeeren begonnen hatte, niedergebeugt von der Schmach seines theuren Vaterlandes, durch ein frühes Grab seiner Familie entrisen wurde, welche Liebe und Treue für König und Vaterland, in ein heiliges Gefühl verschmolzen, stets treu bewahrt hatte, und in welcher selbst in jener trüben Zeit, mit derselben Pietät, mit welcher theurer Angehöriger an ihren Gedächtnistagen gedacht wird, auch am 18. Januar und 4. Juni das Andenken des nun verklärten erhabenen königl. Herrscherpaars gefeiert wurde.

Noch hatte ich das sechzehnte Jahr nicht zurückgelegt, als mir im Jahr 1809 die Erfüllung meines glühendsten Wunsches werden sollte.

Mit meinem um Etwas älteren Bruder sollte der Versuch gemacht werden, durch die Hilfe eines Boten, welcher in jener Zeit öfter den Weg von Hannover nach England und zurück zu finden gewußt, Englands freie Küsten zu erreichen; obgleich uns nicht unbekannt war, daß der eiserne feindliche Despotismus mit Tod oder Galeerenstrafe die Hannoveraner bedrohet, welche unter den Fahnen ihres ange-

stammten Fürsten zum Kampfe gegen dessen Feinde in England sich sammeln wollten.

Es war unser Plan, über Bremen und Oldenburg nach Varel uns zu begeben, um von hier aus, wo die Fahde wegen der bis dahin sich erstreckenden Fluth für kleinere Seeschiffe fahrbar ist, oder weiter stromabwärts auf einem solchen Schiffe nach Helgoland überzusetzen.

Von Varel bis zur Ausmündung der Fahde, 5 bis 6 deutsche Meilen, ist das sehr flache, tiefliegende und größtentheils moorige, das linke Ufer der Fahde bildende Feverland durch Dämme gegen die Fluth und Ueberschwemmung des Meers geschützt. Mehrere natürliche Bäche \*) und künstliche Abzugscanäle, erstere in den Mooren entspringend, durchschneiden in eben so vielen Puncten diesen zur Fluthzeit durch Schleusen (Siele) gesperrten Damm, ergießen sich dann in die Fahde, sind bis zu deren Fahrwasser vertieft, und bilden kleine Häfen für die, meist von Schiffern und Fischern bewohnten, landwärts des Dammes belegenen Dörfer und einzelnen Höfe \*\*). Zur Zeit der Ebbe ist das Fahrwasser der Fahde 1000 bis 2000 Schritte von dem Damme entfernt. Dieses zur Ebbezeit anscheinend trocken liegende Terrain ist aber entweder moorig \*\*\*) oder besteht aus Treibsande, und kann nur mit steter Gefahr, zu versinken, überschritten werden; zur Fluthzeit aber steigt das Wasser nicht nur bis an den Damm, sondern bei heftigen Stürmen wird selbst die Kappe desselben zu Zeiten von den hohen Wellen abgewaschen. Um zur Ebbezeit an das Fahrwasser zu gelangen, sind zur Bequemlichkeit der Schiffer einige feste Fußpfade angelegt, welche von den Unkundigen aber leicht verfehlt werden †).

\*) Hier finden wir gleich einen Irrthum unsers jungen Reisenden, dem man vielleicht von dem Anfang der Sieltiefe im Moor erzählt, und der solche daher für Bäche angesehen hat. — Anm. d. Eins.

\*\*\*) Auch hier verwechselt er die einzelnen Höfe mit den kleinen Häusern am Deiche. — Anm. d. Eins.

\*\*\*) Schlamm oder Schlick nennt der Verfasser immer Moor, wahrscheinlich durch die schwarze Farbe dazu verleitet. Dies wird hier ein für alle Male bemerkt.

Anm. d. Eins.

†) Was unser Reisende unter diesen Fußpfaden verstanden, habe ich nicht ausfinden können. — Anm. d. Eins.

Zur Verhinderung jeder Communication mit Helgoland waren in den ersten Monaten des Jahrs 1809, außer Douaniers und Gensd'armes, einzelne Wachen längs des Damms und bei Hauptpuncten an den Küsten aufgestellt, welche von Aurich, dem Centralpuncte zwischen der Ems und Jahde, ihre Befehle empfangen und jetzt von holländischen Truppen besetzt waren \*). Holländische Canonenböte kreuzten außerdem an den seichten Küsten.

Diese vereinigten Maßregeln würden damals jede geheime Communication mit Helgoland unmöglich gemacht haben, hätte nicht dennoch der Reiz des Geldes und die günstige, biedere Gesinnung der Landbewohner, nebst gehöriger Ausdauer, hier und dort die feindlichen Maßregeln neutralisirt und endlich glücklich überwunden.

Am 1. März 1809 verließ ich mit meinem Bruder unter den Abschiedsthränen einer geliebten Mutter und geliebter Geschwister H—. In W— schloß unser Vetter unserm Zuge sich an, und in Bremen trafen wir am 8. März unsern Boten, welcher uns einen unerwarteten und unbegehrten Zuwachs unserer Gefellschaft in einer Soldatenfrau, die ihren Mann in England auffuchen wollte, und in einem Recruten für die deutsche Legion zuführte.

Als wir am andern Morgen, sechs Köpfe stark, unsere Wanderung zu Fuß von Bremen antraten, wurde zu unserm Schrecken unser Bote am Thore angehalten, während wir nun völlig rathlos in einer uns unbekanntem, öden Gegend, in trübem Wetter und trüber Stimmung furchtsamen Schritts unsern Weg nach Delmenhorst fortsetzten. Hier stieß unser Bote wieder zu uns, der sich glücklich in Bremen frei zu machen gewußt hatte.

Am 10. März erreichten wir Oldenburg, wo wir in Ermangelung zuverlässiger Nachrichten über eine sichere Schiff Gelegenheit bis zum 16. März warten mußten, dann aber nach Varel weiter gingen, wo wir, nach den uns ge-

wordenen Nachrichten, einen Schiffer erwarteten, der uns nach Helgoland übersetzen wollte.

Allein unsere Hoffnung sollte noch nicht erfüllt werden, denn ganz unerwartet rückten holländische Truppen ein.

Die gegründete Besorgniß, von ihnen angehalten zu werden, vertrieb uns am 17. März Nachmittags von Varel.

Im Regen und Sturm setzten wir, den Feind hinter uns, auf grundlosen Wegen unsern Wanderstab weiter, um stromabwärts eine günstigere Gelegenheit zur Ueberfahrt nach Helgoland zu finden.

In tiefer Finsterniß erreichten wir ganz erschöpft ein einzelnes Bauerhaus. Indes die gehoffte Nachtherberge konnten wir hier nicht finden, denn die Hausbewohner und ihre Kinder lagen am Fieber darnieder, und um das nächste Wirthshaus zu erreichen, hatten wir noch einen, eine Stunde langen sehr schmalen Damm über ein Moor, zu beiden Seiten mit tiefen Gräben eingefast, zu passiren \*). Allein uns blieb keine Wahl. Geleitet von einem mit einer Laterne versehenen Führer, traten wir diesen gefährlichen Weg an, auf welchem mein Bruder in der Dunkelheit, durch Sturm und Regen über die Biegungen des Damms getäuscht, zweimal von diesem in den Gräben stürzte, aber glücklicherweise aus augenscheinlicher Lebensgefahr gerettet wurde.

Endlich mit dem Schwinden unserer letzten Kräfte erreichten wir ein elendes Wirthshaus, in welchem inzwischen die freundliche, zuvorkommende Aufnahme, die wir bei den gutmüthigen Wirthsleuten fanden, sehr angenehm mit dem äußern Schein contrastirte. Wir wurden statt unserer völlig durchnässten Kleidungsstücke mit trockenem Zeuge versehen und gruppirten uns nun in diesen erborgten, zum Theil auf unsere Körpermaße nicht berechneten Kleidungen im Genusse der mit Herzlichkeit uns gereichten und mit jugendlichem Appetit verzehrten einfachen Kost um ein helloderndes, zum Trocknen unserer Kleider angemachtes Feuer, während in einem weiten Kreise um uns die schaulustigen Bewohner des Hauses uns neugierig musterten.

\*) Dies ist von den Küsten der Herrschaft Jever zu verstehen, die damals zu Holland gehörte.

Ann. d. Eins.

\*) Vermuthlich durchs Moor nach Dangast.

Ann. d. Eins.



Am 18. März setzten wir unsern Marsch fort und erreichten Steinhauersiel, ein etwa acht Stunden von Varel entferntes, aus wenigen Häusern bestehendes Dorf, und am 19. März, nach einem Marsche von 4 Stunden, das weite, stromabwärts vom Damme belegene große Dorf Hooxsiel \*) Hier erbot sich ein Schiffer, uns in der darauf folgenden Nacht an Bord zu nehmen.

In einem landwärts gelegenen Bauerhose erwarteten wir die Nacht und gingen dann mit klopfendem Herzen und zwar einzeln, um kein Aufsehen zu erregen, auf verschiedenen Wegen nach dem uns bezeichneten Versammlungs-Platz, von wo ein Matrose uns weiter führen sollte.

Unser guter Stern wollte aber nicht leuchten. Wir irrten in der finstern stürmischen Nacht einzeln umher; es erschien kein Matrose, um uns zu geleiten, und erst mit Tagesanbruch fanden wir uns am 20. wieder zusammen, und zwar — wie uns nach einigen Augenblicken klar wurde, — in der Wohnung eines Abdeckers, dessen junge Frau uns freundlich aufnahm und bereitwillig mit Kaffee erquickte \*\*). Dann kehrten wir zu jenem Bauerhose zurück, auf welchem wir die Nacht zuvor zugebracht hatten. Allein der Hausbesitzer wollte uns, aus Furcht vor Verrath, nicht wieder aufnehmen, sondern wies uns nach einem seiner näher an der Fahde wohnenden Verwandten, der uns bis zum 22. auf seinem Heuboden versteckt hielt.

Ohn verließen wir am 22., um unsere Nachforschungen nach einer Schiffsgelegenheit fortzusetzen, mußten aber schon am 23., da man uns in Hooxsiel für verdächtig hielt und keinen Nachtzettel geben wollte, unsern Heuboden wie-

der aussuchen; denn die an der Küste schwärmenden dänischen Kaper, die auch unsern Hooxsieler Schiffer von Erfüllung seines Versprechens abgehalten, hatten solche Furcht erregt, daß kein Schiffer auszulassen wagte.

Unser Wirth konnte uns auch, ohne eigne Gefahr, nicht länger heimlich beherbergen, wir verließen ihn also am 25. zum Zweitemale, um für den Augenblick einen anderen Schlupfwinkel aufzusuchen.

Inzwischen, wir waren nicht glücklich; unser Heuboden blieb unsere einzige Zuflucht, und nur noch auf eine Nacht wollte uns unser ängstlicher Wirth daselbst den Aufenthalt gestatten.

Am 26. sagten wir ihm Lebewohl und wandten uns landeinwärts nach Sengwarden, einem großen, einige Stunden von der Fahde entfernten Flecken, wo wir glücklicherweise Aufnahme und günstigere Gelegenheit zu weiteren Verhandlungen wegen unserer Ueberfahrt nach Helgoland fanden.

Am 2. April erhielten wir hier durch einen Schiffer, der von den bestochenen Douaniers die Erlaubniß, in der Fahde Sand zu laden, erhalten hatte, die Weisung, uns Nachts zur Ebbezeit beim Fahrwasser der Fahde einzufinden, indem auch er zur Nachtzeit mit seinem Schiffe aus den Canale des Hooxsiels in die Fahde fahren werde.

Zur bestimmten Zeit eilten wir auf dem, noch kurz zuvor von der Fluth überschwemmt gewesenem morastigen Boden so schnell wie möglich dem Fahrwasser zu, erwärmt von der schönsten Hoffnung, die uns die eisige Kälte der Nacht nicht fühlen ließ. Nach langem sehnsuchtsvollen Warten näherte sich uns endlich das Schiff, freundlich von den Strahlen des Mondes beschienen.

(Der Schluß folgt.)

### Vom Schilfroge.

In der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft ist verschiedentlich von dem Schilfroge (*secale arundinaceum*) die Rede gewesen, den Herr von Trautvetter in einer

\*) Bis hieher bin ich unserm Reisenden gefolgt, aber, ich muß gestehen, ich weiß nicht, welchen Weg er mich geführt hat. Vermuthlich liegt hier eine Namensverwechslung zum Grunde, und vielleicht muß man statt Steinhauersiel Mariensiel oder Küstersiel lesen, allein die Entfernungen sind doch noch immer zu groß angegeben. — Anm. d. Eins.

\*\*) Hier scheint wieder ein Irrthum obzuwalten. An der ganzen Fahdeküste giebt es keinen Abdecker als am Banterdeiche; der wohnt aber von Hooxsiel so weit entfernt, daß er nicht gemeint sein kann, wenn wirklich von Hooxsiel die Rede ist.

Anm. d. Eins.

besondern Schrift \*) empfohlen hatte, und es sind Versuche damit gemacht, die aber am Ende zu einem ungünstigen Resultate führten, welches in der Generalversammlung der Landwirthschafts-Gesellschaft am 10. October 1842 mitgetheilt wurde \*\*). Bessere Erfolge hat der Herr Graf Platen auf Schlandorf in Holstein gehabt, und davon in N<sup>o</sup> 40 der »Landwirthschaftlichen Zeitung für die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg« v. J. 1843 berichtet. Da ein Versuch nie über die Sache in letzter Instanz entscheiden kann, so wird es wohl nicht unzweckmäßig sein, auch die Erfahrungen des Herrn Grafen zu vernehmen, die er so mittheilt:

Durch die kleine Schrift der Hrn. v. Trautvetter auf den vortheilhaften Anbau des Schilfroggens aufmerksam gemacht, bezog ich im Herbst 1841 von J. G. Booth & Comp. in Hamburg einige 30  $\mathcal{A}$  von diesem Roggen, und ließ denselben trotz der höchst ungünstigen Witterung auf meiner reinen, gut gedüngten Brache aussäen. Da das Stück Land nicht ganz leicht ist, so war die Bestellung der großen und anhaltenden Masse wegen höchst mittelmäßig, und wie vorauszusehen, der Ertrag des Roggens an Stroh und Korn sehr geringe; ich erhielt nur 6 Spint reine Saat. Am 10. September 1842 ließ ich dieselben wieder aussäen und habe darnach 6 Ton. 2 Sp. gedroschen, ein Ertrag, der wenigstens hier auf meinem Felde nie erzielt, ein Ertrag, der wohl nicht zu den gewöhnlichen zu rechnen ist, ein Ertrag, der den von Hrn. v. Trautvetter berichteten bedeutend übersteigt.

Der Roggen ist auf leichtem sandigen Boden, ganz nahe an der Ostsee, auf einer den Seewinden sehr exponirten Koppel, auf reiner, stark gedüngter Brache gewachsen. Vom ersten Auflaufen bis zu der Reife war dieser Roggen auffallend von dem daneben stehenden, unter

denselben Verhältnissen angebauten hiesigen verschieden, namentlich in Blatt und Farbe. Das Stroh war bei einer Länge von 7 Fuß feiner, was ich aber wohl theilweise dem dichteren Stande der Saat zuschreiben möchte; der Ertrag an Stroh war bedeutend, er überstieg den danebenstehenden um ein Drittel nach oberflächlicher Berechnung. Die Aehren waren bei beiden Roggenarten aber bei Weitem nicht mit Körnern besetzt, was die Berechnung des Ertrages wohl nicht unbedeutend vermindert hat; hierauf hatte aber wohl die während der Blüthenzeit des Roggens herrschende Witterung den meisten Einfluß ausgeübt, auch lagerte sich mein sämmtlicher Brachroggen leider viel zu früh. Das Stroh des Schilfroggens war aber nach meiner Ansicht keinesweges, wie Herr v. Trautvetter sagt, markiger und pfriemensförmiger als das des hiesigen Roggens. Da ich hier nun niemals mehr als das 11. Korn nach Roggenaussaat habe dreschen können, der Schilfroggens mir aber 5 Körner mehr gab, so habe ich mich entschlossen, noch ein Jahr die Ertragsfähigkeit des Schilfroggens auf die Probe zu stellen; ich will denselben, sobald es angeht, wieder in reiner Brache in Erbsen- und Wickenstopfel aussäen lassen. Da ich auf diese Art das ganze Quantum gebrauchen muß, habe ich in diesem Jahre Nichts zur Mühle schicken können, kann daher auch über den Mehlgelalt nicht berichten. Das Gewicht ist aber in diesem Jahre nicht so bedeutend, wie ich zu hoffen wagte; der Roggen wog, sogleich nach dem Einfahren abgedroschen, nur 100  $\mathcal{A}$  pr. Tonne, doch höre und lese ich von vielen anderen Orten her ebenfalls Klagen über leichtes Gewicht.

Der für mein Feld so große Ertrag des Schilfroggens veranlaßt mich, auf denselben aufmerksam zu machen; zugleich wage ich auch, meine Ansicht dahin auszusprechen, daß der Schilfroggens auf gutem Sandboden mit Vortheil anzubauen sein wird, vornehmlich seiner, auch schon anderweitig erwähnten reichen Korn- und Strohernte wegen.

\*) Der Schilfroggens, durch botanische Gründe und ökonom. Erfahrungen als die ergiebigste und allerwärts gedehlichste konstante neue Roggenart dargestellt durch J. W. v. Trautvetter. Mit 2 Steinbructafeln. Dresden. u. Leipzig. 1840. (9 Gr.)

\*\*) Oldenb. Bl. 1843, S. 142.

In der Generalversammlung des landwirthschaftlichen Centralvereins zu Frankfurt a. d. D. wurde die Frage aufgeworfen, unter welchen Um-



ständen sich der Anbau des Probsteier, Pirnaer, Schottischen, Brabanter und einiger andern Winterroggenarten bewähre? Der General-Secretair gedachten Vereins, Hr. Kielmann, sagt in dem in N<sup>o</sup> 27 des von ihm herausgegebenen »landwirthschaftlichen Wochenblatts« für 1843 abgedruckten Bericht über seine angestellten Versuche: »Der berühmte und berühmte Schilfroggen ist auch bei mir seit 2 Jahren angebaut worden; indessen kann ich an dieser Roggenart nichts Eigenthümliches herausfinden, als daß er dünne, dem Hafer ähnliche Körner hat, und im Herbst ein steiferes, fleischigeres Blatt zeigt. Die v. Trautvetter'schen Anpreisungen dieses Roggens sind, wie so Manches in der Welt — Wind! Die Versuche mit dem Schilfroggen werden übrigens noch fortgesetzt und sollen die erhaltenen Resultate jedenfalls veröffentlicht werden.«

Auch in der Generalversammlung des landwirthschaftlichen Gesamt-Vereins der bauerlichen und städtischen Grundbesitzer des Lebuser Kreises zu Seelo ist diese Frage am 9. Oct. 1843 verhandelt und in dem, in gedachtem »landwirthschaftlichen Wochenblatte« N<sup>o</sup> 45 mitgetheilten Protocolle heißt es davon:

»Schulze Ebel aus Holzow bemerkte, daß er Schilfroggen baue, und von diesem im v. J. von 1 Scheffel Ausfaat 11 Scheffel wieder gewonnen, in d. J. aber von 4 Scheffel Ausfaat 46 Mandeln geerntet habe, wovon er 2 Wispel zu dreschen gedenke. Er bemerkte aber noch dabei, daß von den 4 Scheffeln Ausfaat 1 Scheffel auf einen Boden gesät sei, der bei großer Dürre ausbrenne. Mit dem Stroh war Ebel zufrieden, jedoch nicht mit dem Korn des Schilfroggens, welches letztere viel magerer als anderer Roggen sei, und deshalb auch 1 Scheffel Schilfroggen 6—8 A weniger wiege als 1 Scheffel Probsteier Roggen.«

»Der Hauptvorsteher bestätigte die Ansicht des Schulzen Ebel über den Schilfroggen und führte Resultate über denselben an, die im Ha-

senfelder Dorf-Verein, wo diese Roggenart im v. J. von 8 Vereinsmitgliedern angebaut wäre, bekannt gemacht worden. Darnach habe derselbe das 8te, 10, 12te und sogar das 14te Korn gegeben, sei jedoch im Korn überall leicht und mager gewesen, dagegen aber im Stroh gut. Auf ganz leichtem Sande sei er aber ebenfalls wie der andere Roggen von der Dürre ausgebrannt.«

### Braker Schifffahrtsliste vom Jahre 1843,

verglichen mit der vom Jahre 1842 \*).

Es sind überhaupt Seeschiffe zu Brake angekommen unter	1843	1842
1. Amerikanischer Flagge . . . . .	—	2
2. Bremischer . . . . .	65	43
3. Columbischer . . . . .	1	—
4. Dänischer . . . . .	31	10
5. Englischer . . . . .	26	21
6. Hamburger . . . . .	2	2
7. Hannoverischer . . . . .	94	60
8. Helgolander . . . . .	—	1
9. Holländischer . . . . .	21	16
10. Kniphauer . . . . .	—	1
11. Mecklenburgischer . . . . .	4	1
12. Norwegischer . . . . .	5	9
13. Oldenburgischer . . . . .	77	70
14. Preussischer . . . . .	18	4
15. Russischer . . . . .	10	4
16. Schwedischer . . . . .	12	17

Zusammen . . . . . 366 | 261

Küsten- und Lichterfahrer sind nicht mitgezählt.

\*) M. f. Oldb. Bl. 1843, S. 64.

Die mir gefälligst versprochenen Beiträge zum Ernteblick bitte ich mir baldigst zukommen zu lassen.  
Straderjan.

