

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Oldenburgische Blätter. 1817-1848  
32 (1848)**

5 (1.2.1848)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-804199](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-804199)

# Oldenburgische Blätter.

No. 5. Dienstag, den 1. Februar. 1848.

## Christian Friedrich Strackerjan, Oberamtmann.

geb. 23. Dec. 1777, gest. 20. Jan. 1848.

(Eingefandt.)

Wenn der Ausspruch des Psalmisten: „Unser Leben währet siebzig Jahr, und wenn's hoch kommt, so sind's achtzig Jahr, und wenn's köstlich gewesen ist, so ist's Mühe und Arbeit gewesen“ namentlich in seinem letzten Theile als wahr anerkannt werden muß, so hat der Verewigte die höchste und köstlichste Weihe des Lebens erhalten. Vielbewegt und vielbeschäftigt verriß dem Seligen der Lebensstrom, auf welchen einen Rückblick zu thun uns erlaubt sei, um dadurch ein schlichtes Merkmal der Zuneigung, die wir gegen den Verewigten hegten, niederzulegen; eine gerungeübte Pflicht der Pietät zu erfüllen, sein Gedächtniß auch bei den fernem Stehenden zu bewahren.

In kurzen, einfachen Worten wollen wir versuchen sein äußeres Leben darzulegen und namentlich seiner Wirksamkeit in literarischer Hinsicht zu gedenken. Andre, geübtere Federn mögen später ein ausführliches Lebensbild dem Publicum vorführen, uns sei der kurze Nachruf vergönnt.

Christian Friedrich Strackerjan wurde am 23. Dec. 1777 zu Stolthamm geboren und war der älteste Sohn des Amtsvogt Cammerrath Chr. Fr. Strackerjan zu Schwei und der Magdalene Elisabeth, geb. Plešky. Er genoß im elterlichen Hause von Hauslehrern, unter

denen auch der nachherige Rector und Professor Manso, seinen ersten Unterricht, bezog am 22. April 1794 das Gymnasium zu Oldenburg, ging im November 1795 zur Universität Jena ab, von wo er im Mai 1798 nach Oldenburg zurückkehrte und im Juli genannten Jahres zur Advocatur zugelassen wurde. Am 18. Juli 1800 ward er zum Secretair beim Generaldirectorium des Armenwesens und der Militärcommission, so wie zum Auditeur ernannt und vermählte sich am 26. Juli mit Elisabeth Charlotte Mohr, der Tochter des Kaufmann Hermann Gerhard Mohr in Oldenburg, welche ihm jedoch durch den Tod am 10. Sept. 1809 entrissen wurde, nachdem sie ihm mit zwei Söhnen und zwei Töchtern erfreut hatte, von welchen nur eine Tochter, die Ehefrau des Pastor Heint. Toel in Warden, ihn überlebte. Am 22. Sept. 1803 zum Landgerichtsaffessor \*) in Neuenburg ernannt, blieb er bis zum Februar 1806 daselbst, ward jedoch schon im Juli 1805 Gräfl. Bentinckscher Hofrath und unternahm, ehe er am 15. Nov. 1806 als Gräflicher Assessor nach Varel zu den dortigen Gerichten kam, vom 10. Febr. bis 15. Oct. mit dem am 22. Oct. 1835 verstorbenen Grafen Wilhelm Gustav Friedrich Bentink eine Reise nach Berlin und Petersburg \*\*. In

\*) Ueber seine Wirksamkeit als solcher vergl. Reichsammergerichtliche Haupt-Actenstücke in der Rechtsache des v. v. v. von Salein wider S. Herz. Durchlaucht. . . . 1807.

\*\*) Vergl. über dieselbe: „Kurze Biographie des Reichsgrafen W. G. F. v. Oldemb. 1836. S. 14. 15.“



Geschäften ebendesselben besuchte er 1808 Holland, ward am 3. Dec. 1809 Gräfl. Bentinckscher Amtmann in Barel und verheirathete sich am 13. März 1810 aufs neue, mit Sophie, der Tochter des weil. Cammerrath Brünings zu Barel.

Während der französischen Occupation verwaltete der Verstorbene seit dem 19. Aug. 1811 das Amt eines Friedensrichters zu Burhave, trat aber am 1. Jan. 1813 wieder als Secretair in die Dienste des Grafen Bentink, und nahm als solcher Theil an den Volksbewegungen gegen die Franzosen, wurde aber deshalb zugleich mit seinem Bruder Martin Uffo \*) am 10. April arretirt und nach Bremen abgeführt \*\*), dort am 15. April vor ein Kriegsgericht gestellt, von demselben zwar freigesprochen, aber dem General Vandamme übergeben, welcher beide Brüder als Gefangene am 16. April nach Wesel und von da am 6. Dec. nach Mastricht abführen ließ, wo sie am 9. ejusd. mens. ankamen. Am 17. Jan. starb sein Bruder, der nun Verstorbene ward dann am 14. April aus der Haft entlassen und traf am 2. Mai wieder in Barel ein, woselbst er am 29. Sept. als Herzoglich Oldenburgischer Amtmann angestellt wurde, jedoch am 6. Jan. 1818 diese Stelle mit der eines Amtmanns in Jever vertauschte, und am 6. Febr. 1828 zum Oberamtmann erhoben wurde. In Jever blieb er nun bis zum 18. Oct. 1833, wo er nach Oldenburg berufen wurde, um den alternden Bibliothekar Hofrath von Halem zu unterstützen, welchem Geschäfte er auch bis zu dessen am 5. Juni 1839 erfolgtem Tode oblag, von welcher Zeit an er bis zum 1. Jan. 1847 die Geschäfte des Oberbibliothekariats verwaltete und der Bibliothekscommission zur Hülfsleistung zugetheilt war. Am 13. März 1835 feierte er seine silberne Hochzeit. Bei seinem am 20. Jan. d. J. erfolgten Tode hinterließ er eine Wittve und 12 Kinder, nämlich eine Tochter erster Ehe, drei Töchter und acht Söhne zweiter Ehe, von denen drei Töchter

verheirathet sind und fünf Söhne bereits eine selbstständige Stellung im Leben einnehmen.

In wiefern der Verstorbene den verschiedenen Aemtern, die ihm anvertraut waren, genügt, können wir nicht sagen, doch haben wir ihn immer als einen guten Geschäftsmann und tüchtigen Arbeiter rühmen hören, der seiner Kenntniß der verschiedenen Landesverhältnisse halber sich immer sehr brauchbar bewährt habe, aus welchem Grunde er denn auch in den Gesellschaften, denen er angehörte, mit seiner geistigen Thätigkeit in Anspruch genommen wurde, was wir, da uns zufällig ein Brief des Hofrath von Halem d. d. 20. Nov. 1819 vorliegt, durch folgenden Passus des Briefs erweisen können: „Wegen seiner ausgezeichneten Kenntnisse und seiner Thätigkeit eignet er (Str.) sich mehr als irgend einer dazu.“ Als thätiges Mitglied gehörte er dem dem Freimaurerbunde, dem Thüringisch. Sächs. Vereine für Erforschung des vaterländischen Alterthums und Erhaltung seiner Denkmale, dem historischen Vereine für Niedersachsen, dem für Geschichte und Alterthum Westphalens, der hiesigen Landwirtschaftsgesellschaft an, und suchte sich in diesen verschiedenen Gesellschaften immer nützlich zu machen.

Mit Ausnahme der einzelnen Lieder, welche der Verstorbene, zum Theil als Student in Jena, gedichtet hat und die noch jetzt auf den Universitäten gern gesungen werden, und eines Bandes Novellen, Gemälde betitelt, welche er, wenn wir nicht irren, unter dem Namen „Friedrich Stillleben“ in Oldenburg bei Schulze herausgab, war der größte Theil seiner literarischen Thätigkeit, so weit dieselbe gedruckt vorliegt, Oldenburg zugewendet. Sein erstes Werk in dieser Beziehung war das nach dem Plane Siegen's und Gramberg's entworfene oldenburgische Particularrecht, das 1804 hier erschien. Seine hauptsächlichste literarische Thätigkeit begann aber erst, nachdem derselbe 1833 hierher nach Oldenburg berufen, und, weniger mit Amtsgeschäften überhäuft, sich der Muße hingeben konnte. Er übernahm seit 1834 die Redaction des Staatskalenders, der Oldenburgischen Blätter und der Zeitung, welche zum Ressort der Bibliothek gehörten, begründete aber noch zwei Zeitschriften, deren eine, die Lesefrüchte, nur das sein sollte, was der Titel besagte, und nach einigen Jahren wieder aufgehoben

\*) Derselbe war früher Cammerassessor und Polizeibeamter in Barel, bei seiner Verhaftung Maire adjoint.

\*\*) Vergl. Bezien, merkwürdige Begebenheiten, Neuenburg 1837. S. 29.

wurde, deren andere, die Mittheilungen, sich vorzüglich mit oldenburgischen Angelegenheiten befaßte und namentlich in den ersten Jahren sich großer Rührigkeit und Regsamkeit erfreute. Durch den Buchdruckereibesitzer Stalling aufgefordert übernahm er auch seit 1840 den Gesellschafter. Wer nur einigermaßen mit Redaktionsgeschäften \*) vertraut ist, wird wissen, wie zeitraubend selbst bei kleinen Unternehmungen dieselben sind, und wird dem Berechtigten das Lob der zweckmäßig angewendeten Zeit und Kräfte nicht versagen können, zumal als derselbe außerdem noch im Jahre 1836 seine Beiträge zur Geschichte der Stadt Jever, im Jahre 1837 seine Beiträge zur Geschichte Oldenburgs, sein Repertorium der Oldenburgischen Gesetzgebung, eine allgemein als lobenswerth anerkannte Arbeit, veröffentlichte, im Jahre 1839 die Selbstbiographie G. A. v. Halem's zu Ende führte, und mit dem Oldenburgischen Fest- und Jubelbuch hervortrat. Das Jahr 1840, das Jubiläumsjahr der Buchdruckerkunst, sah von ihm die letzte gedruckte Schrift, die Geschichte der Buchdruckerei im Herzogthum Oldenburg und der Herrschaft Jever. Seit diesem Jahre beschäftigte ihn vorzüglich die Münzsache Oldenburgs, so wie die Sammlung zu einem Oldenburgischen Gelehrtenlexicon; auch war die Münzsammlung und der Antiquitäten S. K. H. des Großherzogs seiner Sorgfalt übergeben, und zeugen für seine Thätigkeit die trefflich gearbeiteten Verzeichnisse beider. Unter seinen ungedruckten Arbeiten nehmen die Untersuchungen über die sogenannte Cölner Urkunde welche Männer wie Bellermann, Böttiger, Bretschneider, Gieseler, Grautoff, v. Halem, Heeren, Kloss, Meyer, Wilke lebhaft beschäftigte, eine der ersten Stellen ein.

Was nun den Character des Verstorbenen anbetrifft, so war derselbe im gewöhnlichen Leben oft verschlossen und nicht leicht zugänglich, aber diese äußere Kälte verlor sich, sobald er den, der seinen Umgang suchte, näher kennen gelernt hatte,

\*) Wie sehr ihm dieselben am Herzen lagen, geht daraus hervor, daß die zwei erst nach seinem Tode erschienenen Nummern der Mittheilungen und Blätter noch von ihm in den letzten Tagen seines Lebens redigirt worden sind.

und verwandelte sich oft in Wärme und Theilhaftigkeit. Seine Schwächen stellen wir dem Urtheil dessen anheim, der über den Sternen thront. Friede der Asche!

### Die Bestimmung des Postenlaufs.

Seit die Eisenbahn bis Bremen eröffnet und dadurch die Möglichkeit gegeben, in einem Tage von Bremen nach Berlin, Leipzig und Köln zu gelangen, erschien der bisherige Postenlauf im Herzogthum Oldenburg und der Herrschaft Jever Manchem theils nicht genügend, theils mangelhaft geordnet, und es wurden nicht nur in den verschiedenen inländischen Blättern Klagen darüber laut, sondern dieselben fanden auch in den Bremer Zeitungen einen Wiederhall. Mittlerweise war indessen auch die Postdirection nicht müßig, und es trat mit dem neuen Jahre eine veränderte Einrichtung der Posten zwischen Oldenburg und Bremen, und in Folge dessen auch zwischen Oldenburg und Jever ein; die bisher nur zweimal wöchentlich von Oldenburg unmittelbar nach Hannover beförderte Personen- und Fahrpost wurde täglich nach Nienburg abgefertigt und dort der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben, dann wurde noch eine tägliche Briefpost von Bremen nach Oldenburg eingerichtet, um der Stadt Oldenburg die Annehmlichkeit zu verschaffen, die selbigen Nachmittags in Bremen erscheinenden Zeitungen und die etwa mit dieser Post eingehenden Briefe noch Abends lesen zu können, und endlich wurde angezeigt, daß statt bisher nur zweimal wöchentlich, künftig täglich mit den nach und von Bremen gehenden Posten Briefe und Gelder befördert werden könnten. — So weit sind die Veränderungen im Laufe und in der Einrichtung der Posten bisher amtlich veröffentlicht; es scheint damit aber die Arbeit noch nicht schlüssig beendigt, vielmehr wird in öffentlichen Blättern, anscheinend aus zuverlässigen Quellen berichtet, daß noch fernerweite Veränderungen beabsichtigt würden, und namentlich daß noch beabsichtigt werde, Personenposten zwischen Olden-



burg und Bremen im unmittelbaren Anschlusse an die zuerst täglich abgehenden Eisenbahnzüge einzurichten. Es mag daher auch nicht als verspätet erscheinen, wenn wir die Frage über die zweckmäßigste Einrichtung des Postenlaufs im Herzogthum in Rücksicht auf die Verbindung mit Bremen und mit der dortigen Eisenbahn einer Besprechung unterziehen, indem wir der Uebersetzung leben, Großherzogl. Postdirection werde, so weit es in ihren Kräften steht, den billigen Wünschen und Anforderungen der öffentlichen Meinung gerne nachkommen.

Zu diesem Zwecke wird es sich nun zunächst empfehlen, sich die vorzugsweise Bestimmung der Posten zu vergegenwärtigen, um darnach dann den Maasstab der Zweckmäßigkeit an die bestehenden Einrichtungen legen zu können. Es ist nun freilich hierauf leicht mit der banalen Redensart geantwortet: die Post soll dem Verkehre dienen, nicht als ein Mittel, die Staatseinnahme zu vermehren, behandelt werden; allein einerseits darf doch auch nicht verkantet werden, daß die Post der Einnahmen bedarf, um bestehen zu können, und daß dazu nicht bloß die Deckung der laufenden Kosten für Transportmittel, Gehalte der Postbeamten u. c., sondern auch die Ansammlung eines Fonds zur Deckung der nie ganz zu vermeidenden Verluste, welche von der Post zu ersetzen sind, so wie die Herstellung und Erhaltung der nöthigen Gebäude u. c. gehört; andererseits ist durch eben jene an und für sich gewiß richtige Redensart noch kein Maasstab für die Zweckmäßigkeit dieser oder jener Einrichtung des Postenlaufs gegeben.

Wir werden daher etwas näher an die Frage herantreten müssen, und dann wohl antworten dürfen: die Posten sollen einerseits den Verkehr im Inlande, andererseits den Verkehr mit dem Auslande vermitteln, und zwar sowohl den Verkehr mit Briefen (die eigentliche Correspondenz, mit dem Nebenzweige der Zeitungsbeförderung), als auch den Verkehr der Reisenden, oder den Personenverkehr, und dabei dann den Verkehr mit Bremen, wegen der nahen Verbindung dieser Handelsstadt mit den Handelsinteressen des ganzen Landes, als inneren Verkehr betrachten können.

Das möglichst zu erstrebende Ideal des Postenlaufs in Rücksicht auf den innern Verkehr

dürfte nun aber das sein, daß man dieselben von jedem bedeutenderen Plage täglich benutzen könne, um nach jedem bedeutenderen Plage hin- und wo möglich auch zurückzugelangen, und eben so in Bezug auf die Briefbeförderung täglich schreiben und an demselben Tage Antwort erhalten, beziehungsweise die Antwort auf die erhaltenen Briefe sofort absenden zu können, wie solches an der unteren Weser durch die Dampfschiffahrt zwischen Bremen und Bremerhaven möglich gemacht ist, während der Verkehr mit den Auslande nicht nur ein möglichstes Anschließen an die dort bestehenden Beförderungsmittel, Posten, Eisenbahnen, Dampfschiffe u. c. verlangt, sondern auch fordert, daß der durch unser Land gehende Postverkehr, die Transitposten, auf angemessene Weise befördert werden.

Ehe wir aber an die nähere Beleuchtung der Frage gehen ob und wieweit diesen verschiedenen Rücksichten durch die bis jetzt eingerichteten Posten gewachsen seien, glauben wir noch die Bemerkung voranschicken zu dürfen, daß bekanntlich die Personenposten nie durch sich selbst bestehen, sondern nur dadurch erhalten werden können, daß mit ihnen zugleich die Brieffäcke und wo möglich auch Päckereien befördert werden. Es kann daher einer Postverwaltung nicht wohl zugemuthet werden Briefe und Personenbeförderung auf derselben Straße ganz zu trennen, für jede besondere Posten einzurichten, oder die Reisenden ganz auf Kosten der Brieffschreibenden zu befördern, vielleicht gar ein höheres Briefporto zu nehmen, um nur oft und billig Reisende befördern zu können. Nehmen wir daher an, daß soweit irgend thunlich Briefe und Personen mit derselben Post befördert werden müssen und fragen wir dann, ob alle oben ange-deutete Interessen bei den einzelnen bestehenden Posten und zwar zunächst

bei der Post zwischen Bremen und Oldenburg

genügend berücksichtigt seien, so läßt sich nicht verkennen, daß ein Abgang der Posten, Morgens früh von Oldenburg und eine Ankunft derselben Abends spät dem Personenverkehre der Stadt Oldenburg mit Bremen vollkommen entspreche, denn es wird dadurch dem Oldenburger möglich gemacht etwa, um 10 bis 10½ Uhr Morgens in Bremen anzukommen, dort seine Geschäfte abzu-

machen und etwa um 6 bis 6 $\frac{1}{2}$  Uhr Abends von dort hierher zurückzukehren. Eben so entspricht diese Einrichtung dem Briefverkehr von Oldenburg nach Bremen. Der Bremer kann die von Oldenburg abgesandten Briefe noch vor der Börse erhalten und nach der Börse beantworten und Absenden; eiligere Briefe auch noch mit der um 4 Uhr von Bremen abgehenden Briefpost befördern, wo dann die Antwort noch Abends an den Betreffenden gelangen kann.

Nicht so günstig stellt sich aber die Einrichtung für den Verkehr von Bremen nach Oldenburg; denn wer von Bremen aus nach Oldenburg mit der Post reisen, und dort Geschäfte machen will, muß dazu zwei Nächte und einen ganzen Tag opfern, weil er mit der Post Abends spät hier ankommt und dann erst am dritten Tage Morgens früh von hier abreisen kann. Wenn es aber wahr ist, was aus anscheinend zuverlässiger Quelle versichert wird, daß früher diesseits eine auch von Bremen Morgens früh abgehende und Abends spät dahin zurückkehrende Post in Anregung gebracht, von den Stadt-Bremischen Postbehörden aber abgelehnt sei, so wird der oldenburgischen Postbehörde wenigstens nicht die Schuld dieses Zustandes, und damit die Rücksichtnahme auf Kirchthurn- und Gasthofs-Interessen vorgeworfen werden können. Für den Briefverkehr würde aber diese letztere Einrichtung wenig Gewinn gebracht haben; denn so lange bei den Bremer Postbehörden die Einrichtung besteht, daß Briefe nur bis 7 Uhr Abends, beziehungsweise bis  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Abgang der betreffenden Post angenommen werden, würde dadurch bei einem Abgange der Abendpost um 6 $\frac{1}{2}$  Uhr nur eine Stunde für das Schreiben des Briefes gewonnen, der Brief dann aber auch 2–3 Stunden später an den Adressaten in Oldenburg gelangt sein; ebenso würden die Nachmittags von Oldenburg abgesandten Briefe erst am folgenden Morgen an den Adressaten in Bremen gelangt sein, da dort nach 8 Uhr Abends keine Briefe mehr ausgegeben werden. Für den Briefverkehr zwischen Oldenburg und Bremen würde es aber gewiß als ein großer Gewinn anzusehen sein; wenn bei dem Oldenburger Postamte bis 9 Uhr Abends, wie dies Zeitungsnachrichten zufolge zu Hannover eingerichtet ist, oder

noch besser bis 10 Uhr, Briefe angenommen würden; dadurch würde es nämlich möglich werden, die mit der Briefpost Abends 8 Uhr von Bremen eintreffenden Briefe noch umgehend zu beantworten. Da wegen der gegen 11 Uhr von Bremen und Nienburg eintreffenden Posten, bis dahin Postbeamte auf dem Postamte beschäftigt sein werden, möchte sich dies vielleicht ohne große Schwierigkeit und Aufwand von Kräften ausführen lassen \*).

Diese Post zwischen Bremen und Oldenburg steht indessen nicht vereinzelt da; sie muß auch dazu dienen, einerseits den Verkehr Oldenburgs mit den jenseits Bremen belegenen Ländern zu vermitteln, und andererseits sowohl die von Ostfriesland und Nordholland, als auch die von Varel und Jever kommenden Briefe und Personen zu befördern.

Für den Briefverkehr Oldenburgs über Bremen hinaus kommt nun, neben den noch bestehenden Posten nach Hamburg, nach Stade und nach Bremerhaven schon die Eisenbahn in Betracht. Jene Posten gehen, wenn wir recht berichtet sind, des Abends von Bremen ab, und zwar nach 5 Uhr. Die mit der Morgens von Oldenburg abgehenden Post abgesandten, dahin bestimmten Briefe werden daher stets mit den an demselben Tage von Bremen weiter gehenden Post befördert werden können, dieselben

\*) Es darf hierbei übrigens nicht verkannt werden, daß die hiesigen Posten viel mehr Rücksicht auf das Publicum nehmen, als dies an manchen andern Orten, z. B. in Bremen geschieht, obgleich man erwarten sollte, daß in einem wesentlich durch Handel und Verkehr bestehenden Freistaate, dessen Zeitungen Freiheit und Beförderung des Verkehrs stets im Munde führen, diese Interessen bei allen Einrichtungen vor allen Dingen maßgebend sein würden. Es werden aber, wie auch im Texte bemerkt, in Bremen die Posten schon schon um 7 Uhr Abends geschlossen und Briefe werden nur bis 1, höchstens bis  $\frac{1}{2}$  Stunde vor Abgang der betreffenden Posten angenommen, während die Posten in Hannover bis 9 Uhr, in Oldenburg bis 8 Uhr Abends geöffnet sind, und Briefe hier bis  $\frac{1}{2}$  Stunde vor dem Abgange angenommen werden. Eben so werden zur Beförderung mit den Fahrposten bestimmte Gelder und Päckereien hier bis 1 Stunde vor Abgang der Post angenommen, in Bremen müssen dieselben aber vor 4 Uhr Nachmittags aufgegeben sein, um mit der um 6 $\frac{1}{2}$  Uhr abgehenden Post befördert zu werden!



bleiben aber einige Stunden in Bremen liegen, ehe sie befördert werden, und es könnte daher in Frage kommen, ob es sich nicht empfehlen werde, eine Post etwa Mittags um 12 Uhr von Oldenburg abgehen zu lassen, welche dann noch wohl zeitig genug nach Bremen kommen könnte, um die Briefe Abends weiter zu befördern, welche Post dann auch von den nach Hamburg etc. Reisenden benutzt werden könnte. Wenn man aber berücksichtigt, daß die Briefe nach Bremerhaven etc. auch mit den Nachmittags abgehenden Dampfboten befördert werden können, daß der Briefwechsel mit Stade und den an dieser Straße belegenen Orten wohl nicht bedeutend, wenigstens selten so eilig sein wird, daß eine Verzögerung von einigen Stunden in Betracht kommen könnte, mithin fast nur der Verkehr mit Hamburg und den über Hamburg hinaus belegenen Orten maßgebend sein würde; wenn man ferner berücksichtigt, daß um den Aufenthalt der Briefe in Bremen zu vermeiden, nicht bloß die Post zwischen Oldenburg und Bremen, sondern alle die damit in Verbindung stehenden Posten geändert oder doppelt gehen müßten, einmal in Anschluß an die Morgens früh von Oldenburg abgehenden, dann aber auch in Anschluß an die Mittags von Oldenburg abgefertigte Post, so wird es nicht zweifelhaft sein können, daß beide Posten, ganz durchgeführt, nicht würden bestehen können. Es dürfte daher nur eine derselben einzurichten sein, und da scheint es uns nicht zweifelhaft zu sein, daß die bestehende Einrichtung vorzuziehen sei. Dieselbe entspricht nämlich wie erwähnt zunächst als Personenpost ganz den Anforderungen der Stadt Oldenburg; sie entspricht aber auch ganz dem Briefverkehr aller über Oldenburg correspondirenden Orte mit Bremen, weil die Briefe so zeitig ankommen, daß sie schon vor der Börse ausgegeben und gelesen sein können, was begreiflicherweise für den Kaufmannsstand von großem Interesse sein muß. Dies Letztere würde natürlich bei einer Mittags von Oldenburg abgehenden Post nicht erreicht werden können, und da die Beziehungen der hier in Betracht kommenden Ortschaften zu Bremen gewiß diejenigen zu Hamburg bedeutend überwiegen, so wird auch ohne Zweifel, die Post nach Bremen deshalb nicht verändert werden dürfen.

Anders stellt sich freilich die Frage, ob die gegenwärtige Posteinrichtung den Anforderungen derjenigen entspreche, welche von und über Oldenburg kommen, und mit den von Bremen abgehenden Eisenbahnzügen ins Innere Deutschlands reisen wollen, denn dieselben können nach dem jetzigen Fahrplan der Bremer-Hannoverschen Eisenbahn nur den zweiten von Bremen abgehenden Bahnzug benutzen, und damit noch nach Hannover oder Minden gelangen, während bei einem Anschlusse an den ersten, um 7 Uhr abgehenden Bahnzug noch an demselben Tage Berlin, Leipzig oder Köln erreicht werden könnten. Um dieses zu erreichen, müßte daher die Post, vorausgesetzt, daß nicht während des Sommers der erste Bahnzug früher aus Bremen abgehen würde, spätestens Morgens 6 Uhr in Bremen eintreffen, folglich bei einer Fahrzeit von 4 Stunden, wenigstens schon um 2 Uhr Morgens von Oldenburg abgehen. Eine so verfrühte Abgangszeit der jetzt etwa um 6 Uhr abgehenden Post würde aber dem gewiß nicht unerheblichen Verkehre der Stadt Oldenburg durchaus nicht entsprechen, weil diese nur nach Bremen Reisenden, dadurch gezwungen werden würden, eine Nachtfahrt zu machen, ohne dadurch etwas anderes zu gewinnen, als einige Stunden der Langeweile, da vor 9 Uhr Morgens schwerlich Geschäftsbesuche gemacht werden können. Ueberhaupt fragt es sich auch noch sehr ob eine Ankunft der Oldenburger Post in Bremen um etwa 6 Uhr Morgens, auch den Wünschen der mit den Posten aus Ostfriesland und Jever kommenden, welche ins Innere Deutschlands reisen wollen, entspreche, diese würden nämlich dadurch gezwungen werden, sich sofort nach einer längeren Postwagenfahrt bei Nacht, nach dem Bahnhofe zu begeben; es ist daher wohl zu vermuthen, daß es denselben viel erwünschter sein werde, wenn sie nach einer Fahrt von 10 bis 15 Meilen sich erst in Bremen ausruhen können. Im Interesse dieser weiter wollenden und weiter herkommenden Reisenden würde es daher gewiß liegen, wenn die Posten etwa des Abends um 6 Uhr aus Oldenburg abgingen. Diesen beiden Rücksichten, den Wünschen der Stadt-Oldenburger und der über Oldenburg Reisenden würde wohl nur dann genügt werden können, wenn die, wie oben erwähnt in

Aussicht gestellte Post zum Anschluß an den ersten von Bremen abgehenden Bahnzug einige Male in der Woche um 6 Uhr Abends, einige Male so abgefertigt würde, daß die Reisenden keinen erheblichen Aufenthalt in Bremen hätten. Dabei würde dann aber noch immer zu berücksichtigen sein, daß wie schon oben angedeutet, schwerlich vorausgesetzt werden kann, daß der Fahrplan der Eisenbahn von Bremen nach Hannover auch während des Sommers der jetzige bleibe; würde aber die Abgangszeit des ersten Bahnzuges im Sommer um einige Zeit verfrüht, müßte auch die Abgangszeit der Post verändert und damit in Einklang gebracht werden.

Nichts wirkt aber nachtheiliger auf die Benutzung der Posten, als eine öftere Veränderung der Abgangszeit, und eine verschiedene Abgangszeit an verschiedenen Tagen, und um dieses zu vermeiden, möchte am Ende kein anderer Ausweg übrig bleiben, als die für die Benutzung des ersten Bahnzuges einzurichtende Post jeden Abend etwa um 4 bis 6 Uhr von Oldenburg abgehen zu lassen, was freilich manchem Bewohner der Stadt Oldenburg nicht sehr angenehm sein würde.

Für die Correspondenz würde dadurch aber kein erheblicher Gewinn erzielt werden; daß die in Bremen bleibenden Briefe dann nur einige wenige Stunden früher ausgegeben werden könnten, ist schon oben angedeutet; aber auch die weiter gehende Correspondenz würde schwerlich mit dem ersten Bahnzuge befördert werden können, da die Briefe zu dem Ende theils dem Thurn- und Tarischen, theils dem Hannoverischen theils dem Preussischen Postamte in Bremen übergeben werden müssen\*), welche Postämter dann alle sich zu Nacharbeiten verstehen müßten, was nothwendiger Weise, wenn jene Postämter überhaupt sich dazu verstehen sollten, die Beförderung solcher Briefschaften mit diesen Posten sehr vertheuern würde.

Wenn aber auch auf diese Weise für die

\*) Wie sehr diese Postverhältnisse in Bremen überhaupt die Anordnung und die rasche Beförderung der Posten erschweren, braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden, obwohl es nicht immer die nothwendige Berücksichtigung zu finden scheint, wenn über die Postangelegenheiten gesprochen und geschrieben wird.

Eisenbahn-Reisenden auf der Ausreise gesorgt würde, so würden doch gleichwohl noch die Zurückkehrenden, welche mit dem letzten Bahnzuge in Bremen eintreffen, gezwungen sein, eine Nacht und den folgenden ganzen Tag bis Abends 6 1/2 Uhr daselbst auf den Abgang der Post nach Oldenburg warten zu müssen. Im Interesse derselben würde es daher gewiß liegen, wenn entweder Abends spät oder Morgens ganz früh eine Post aus Bremen abgefertigt würde. Für die Wahl der einen oder andern Abgangszeit dürften ziemlich dieselben Gründe sprechen, welche bereits oben bei der von Oldenburg nach Bremen eingerichteten Eisenbahnpost erwähnt sind; wonach denn entweder an einigen Tagen der Woche Morgens früh, an andern Tagen Abends spät die zweite Post aus Bremen nach Oldenburg abzufertigen wäre. Wenn dann aber statt der jetzt des Nachmittags nach Ankunft des zweiten Bahnzuges von Bremen abgehenden Briefpost eine Fahrpost zur Beförderung von Briefen, Personen und Päckereien abgefertigt würde, so könnte die jetzt um 6 1/2 Uhr abgehenden derartige Post vielleicht aufgehoben oder vielmehr auf den Abend ganz spät, beziehungsweise den nächsten Morgen verlegt und auf diese Weise, wenigstens an einigen Tagen erreicht werden, was man schon lange wünscht, nämlich an einem Tage von Bremen nach Oldenburg und zurück kommen zu können. Ob aber die Postbehörde in Bremen jetzt mehr geneigt sein würde als früher, zu einer solchen Einrichtung die Hand zu bieten, muß freilich dahin gestellt bleiben.

(Fortsetzung folgt.)

### Alte, durch die Zeit vergilbte Kupferstiche und Drucksachen zu bleichen.

(Von Dr. Elsner mitgetheilt in dem Berliner Gewerbe-, Industrie- und Handelsblatt 1847 N<sup>o</sup> 22.)

In Folge einiger Besprechungen in der polytechnischen Gesellschaft zu Berlin fand ich mich veranlaßt, Versuche anzustellen über die Bleichung von alten, durch die Zeit vergilbten Kupferstichen



und Drucksachen. Nach mehreren Versuchen fand ich folgende Methode ihrem Zweck vollkommen entsprechend und practisch leicht ausführbar. Ich nahm zu diesen Versuchen Drucksachen und Kupferstiche, welche 1728 verfertigt worden waren, und durch die Zeit eine fast bräunlichgelbe Färbung erhalten hatten.

Es wurde eine Auflösung von Chlorkalk in Wasser gemacht, etwa wie 1 : 20; diese Lösung wurde filtrirt und in dieselbe der zu reinigende Kupferstich oder der Druckbogen gelegt, so daß er von der Chlorkalkauflösung gänzlich bedeckt wurde. Hierauf wurde soviel starker Essig hinzugesetzt, daß die Flüssigkeit sauer reagirte; in dieser Mischung von Chlorkalklösung und Essigsäure liegend, nahmen die bräunlichgefärbten Papiere nach und nach eine immer hellere Farbe an, und endlich, nach  $\frac{1}{4}$  —  $\frac{1}{2}$  Stunde waren sie völlig weiß, ja vielleicht weißer als sie ursprünglich gewesen waren. Nachdem die Gegenstände völlig weiß geworden, wurden sie aus der Mischung genommen, und in Flußwasser so lange abgospült, bis sie nicht mehr nach Chlor rochen; hierauf wurden sie an der Luft getrocknet und später geglättet. So bearbeitet sahen sie aus wie neu und hatten an ihre Festigkeit gar Nichts verloren. Man hatte theils Chlorkalkauflösung, theils

Salzsäure vorgeschlagen, allein nur die so eben angegebene Mischung giebt ein völlig genügendes Resultat. Offenbar ist in dem beschriebenen Verfahren die nach und nach freiverdende unchlorige Säure, die sich sofort im freien Zustande in Chlor und Sauerstoff zerlegt, die Ursache der guten Erfolge, da überdies bekannt ist, daß das s. g. Wasser-superoxyd auf ähnliche Weise, d. h. durch Freiverden von Sauerstoff, wirksam ist. — Da Essigsäure angewendet wird, kann auch keine Veränderung der Papierfaser eintreten und eben so wenig durch freien Chlorkalk, da dieser durch die freie Essigsäure zerlegt wird, und essigsaurer Kalk die Papierfaser nicht angreift.

Kunstkenner haben mir die Versicherung gegeben, daß man auch auf nachstehende Weise alte vergilbte Kupferstiche ganz vortrefflich farblos machen könne.

Man spannt dieselben auf ein Brett auf, und befeuchtet sie fortwährend mit einem Schwämme reinem Wasser, während dem man den befeuchteten aufgespannten Kupferstich in die Sonne legt; nach einiger Zeit ist derselbe völlig entfärbt und schön weiß. Daß diese Operation auf der bekannten Theorie der Nasenbleiche beruht, ist un-zweifelhaft.

## A n z e i g e.

Durch den Tod meines Vaters, des Oberamtmann Strackerjan, bisherigen Redacteurs dieser Blätter, veranlaßt, einstweilen die Leitung derselben zu übernehmen, glaube ich es nicht unterlassen zu dürfen, die geehrten Leser hiervon in Kenntniß zu setzen.

Dem Plane der Blätter, welcher keine Aenderung erleiden wird, entsprechende Beiträge werden auch ferner gerne entgegengenommen und, sobald es das etwa vorhandene Material gestattet, mitgetheilt werden, und erlaube ich mir zugleich, diejenigen Herren, welche durch ihre Beiträge meinen seligen Vater bei der Redaction dieser Blätter unterstützten, zu ersuchen, auch mir diese Unterstützung nicht entziehen und mir ihre Beiträge unter der Adresse: „an den Herausgeber der Oldenburgischen Blätter“ zuzusenden zu wollen.

G. Strackerjan,  
Regierungssecretair.

Die Oldenburgischen Blätter erscheinen wöchentlich ein Mal in einem ganzen Bogen und werden am Dienstag ausgegeben. Der bei der Bestellung zu entrichtende Preis beträgt 1  $\frac{1}{2}$  R. Court., wofür das Blatt durch alle Postämter des Herzogthums ohne Aufschlag bezogen werden kann.

Herausgegeben und redigirt von G. Strackerjan.

Verlag und Druck der Schulzischen Buchhandlung.