

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vareler Unterhaltungsblatt. 1850-1859 1853

26.3.1853 (No. 13)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-966795](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-966795)

B a r e l e r

U n t e r h a l t u n g s b l a t t.

Wochenschrift für gemeinnütziges Interesse.

1853.

« Sonnabend, den 26. März. »

N^o 13.



Mit dieser Nummer schließt das 1ste Quartal des Unterhaltungsblattes. Abonnenten außerhalb des Kirchspiels Barel zahlen vierteljährlich mit Einschluß des Postaufschlags 15 Grote Courant praenumerando. Für nicht mit der Post versandte Exemplare beträgt das Abonnement 12 Grote Courant vierteljährlich. Jede Großherzogliche Postbehörde nimmt Bestellungen auf das Blatt entgegen.

Tagesgeschichte.

Deutschland. Vom Bundestag ist eine Erhöhung des Bundescontingents mit 10 gegen 7 Stimmen beschlossen. Die sieben, worunter Oestreich und Preußen, wollten 150,000 Mann; es ist nun immer noch die Frage, ob die beiden Großmächte sich mit 50,000 begnügen werden, obschon die kleineren Bundesstaaten durch diese geringere Erhöhung schwer genug getroffen werden.

Oestreich. Die Truppensendungen nach Italien dauern fort; in der Lombardei stehen bereits 100,000 Mann. — Für die Kirche, welche zum Gedächtniß des letzten Attentats in Wien erbaut werden soll, ist schon über eine halbe Million Gulden zusammengekommen.

Großbritannien. Lord Russell zeigte dem Unterhause an, daß die protestantischen Eheleute Madiai in Florenz aus ihrem Kerker entlassen sind.

Frankreich. Während die Regierungsanhänger schon genau beschreiben, wie der Papst reisen wird, wird nach anderen Nachrichten behauptet, daß der heilige Vater sich jetzt förmlich geweigert habe, nach Paris zu kommen, um Louis Napoleon zu krönen. Man schreibt dies östreichischen Gegenwirkungen zu — Das Zeichenbegängniß der Frau des gefangenen Republikaners Raspail wurde zu einer großartigen Demonstration benutzt, indem sich 10,000 Menschen daran betheiligten. Der gewaltige Zug blieb durchaus ruhig und, was mehr sagen will, von der Polizei ungeführt.

Türkei. Fürst Menschikoff, russischer Abgesandter, welcher nach Constantinopel gekommen war, um gleich Graf Leiningen, von der Pforte eine Reihe von Zugeständnissen zu erlangen, soll mit seinen Forderungen abgewiesen sein und der Sultan die Hülfe England's und Frankreich's beansprucht haben. Die russische Flotte ist

nach dem Bosphorus beordert. Englische und französische Schiffe haben sich nach dem griechischen Archipelagus in Bewegung gesetzt. — Wenn die obigen Nachrichten sich bestätigen, dann kann diese türkische Angelegenheit leicht zu ersten Zwistigkeiten unter den Großmächten führen.

Nordamerika. General Pierce hat am 4. d. M. in Washington sein Präsidentenamt mit großem Glanze angetreten. In seiner Antrittsrede bekennt er sich zur Nothwendigkeit, daß das Territorium der Union vergrößert werden müsse, aber friedlich und geseglich. In die Europäischen Handel habe man sich nicht zu mischen, jedoch Freiheit und Fortschritt zu befördern. Die Schwenverträge wolle er streng aufrecht erhalten, wie es zur Eintracht der Union erforderlich sei.

Fabrikanlagen.

Es ist kürzlich mehrmals von Anlegung einer Kunstküßenzucker-Fabrik auch bei uns die Rede gewesen. Ob ein derartiges Geschäft rentiren würde, vermögen wir nicht zu beurtheilen. Uns scheint, vorausgesetzt, daß der erforderliche Kiesand sich hier fände, der Betrieb einer Glasbütte lohnender und sicherer zu sein. Es müßte natürlich dabei auf die Herstellung eines guten weißen Tafelglases Bedacht genommen werden. Allerdings müssen wir unsere Kohlen aus der Ferne beziehen; allein je mehr der Verbrauch dieses Materials in Barel zunimmt, desto billiger werden die Frachten zu stehen kommen. Man hat Barel längst scherzweise ein kleines Manchester genannt. Vielleicht finden sich auch für andere als die bisher gepflegten Gewerbszweige, wofern nur die sonstigen Bedingungen nicht fehlen, Capital und Neigung.

Die Eisenbahn.

Wenngleich es in unserm Lande Stimmen giebt, welche behaupten, daß Chausséen und Kanäle uns eher Noth thun, als eine Eisenbahn: so können wir diese Meinung doch keinesweges theilen, indem uns die Erfahrung anderer Länder gelehrt hat und noch tagtäglich lehrt, daß da, wo Eisenbahnen gebaut wurden, die nothwendig gewordenen Chaussée- und Kanalbauten nicht zurück blieben; und darum reden wir nach wie vor der Eisenbahn das Wort. Diese ist es, welche wir nicht entbehren können, sollen die materiellen Interessen des Landes in Zukunft nicht tief verletzt werden; denn wer nicht mit sehenden Augen blind sein will, wird den Fortschritt anderer Länder, welche im Besiz dieser Erleichterung des Verkehrs sind, nicht läugnen können, und die Nachteile, welche in deren Entbehrung für unser Land gelegen sind, werden uns um so fühlbarer werden, wenn wir uns von unserer Küste aus nicht den großen Pulsadern des Verkehrs, den Eisenbahnen Deutschland's, anschließen können. Die Wahrheit unserer Behauptung wird uns dies anschaulicher machen, wenn Ostfriesland seine Eisenbahn erst dem Verkehr wird übergeben haben können, und wir, eingezwängt zwischen der Westbahn und der demnächstigen Ostbahn, welche Hannover im Interesse seines Landes s. Z. von Geestmünde aus gewiß bauen wird, im Saße liegen bleiben und auf diese Weise gewissermaßen eine terra incognita bilden werden.

Den für unser Land so wichtigen Anschluß an die Cöln-Mindener Bahn, haben wir zu erreichen in unserer Macht gehabt. Der günstige Augenblick, welchen uns der Beitritt zum September-Vertrag darbot, ist unglücklicher Weise unbenuzt geblieben, und unserm Lande sind dadurch große, merkantilsche Vortheile benommen worden, welche ihm seine günstige Lage ohne Zweifel würde zugeführt haben, wenn ihm die directe Eisenbahn-Verbindung mit der Cöln-Mindener Bahn von Zahde und Weser aus geworden wäre.

Diese ist vorläufig nicht mehr zu erreichen, und daß Hannover im vermeintlichen Interesse seiner Westbahn jetzt auch die von der Englisch-Belgischen Gesellschaft nachgesuchte Concession, um von Neuschanz nach Leer und von da nach Oldenburg zu bauen, verweigern würde, haben wir keinen Augenblick bezweifelt. Wir zogen früher die anderseits behauptete Bereitwilligkeit Hannovers, in dem Bau einer Eisenbahn uns freundlichst und willfährig entgegenkommen zu wollen, stets in Zweifel und es zeigt sich jetzt, daß wir dabei im vollen Rechte gewesen sind und keine Fehlschlüsse gemacht haben. Die Hannoverische Regierung ist dieserhalb nicht zu tadeln, sie ist von ihrem Standpunkte aus im vollsten Rechte und ihr gebührt alles Lob, wenn sie die Interessen ihres Landes zu wahren sucht; schade nur, daß solches in Berührung mit uns, stets auf unsere Kosten stattfindet. —

Wir legen übrigens auf diese Verweigerung wenig Gewicht, weil eine Eisenbahn von Leer in grabester Richtung über Oldenburg nach Bremen unserem Lande keine wesentliche Vortheile bieten konnte, wenn wir die Furcht

derjenigen auch keinesweges theilten, welche da glaubten, daß dem Lande Nachteile daraus erwachsen würden. Wäre die Concession von Seiten Hannover's erteilt worden, so hätte diese Bahn dennoch Nutzen bringend werden können, wenn Oldenburg den Concessionairen die Verpflichtung auferlegt hätte, von Leer über Ape und Zwischenahn nach Oldenburg zu bauen, wodurch dem Ammerlande die Vortheile einer Eisenbahn-Verbindung geworden sein würden.

Da nun vorläufig auch aus diesem Projekte nichts werden wird, so bleibt uns nur die Richtung nach Bremen übrig, und wir dürfen diese nicht außer Acht lassen, sollen wir nicht Gefahr laufen, den Fortschritt der materiellen und geistigen Kultur unseres Landes gehemmt zu sehen. Eine Eisenbahn-Verbindung mit dem Innern Deutschland's von Weser und Zahde aus ist so viel mehr nothwendig, als der Zollverein uns nun einmal, wie früher bereits nachgewiesen, keinen Markt für unsere Landesprodukte, etwa Butter und etwas Hornvieh ausgenommen, darbieten kann. Wir müssen daher noch um so viel eher den überseeischen Verkehr cultiviren; werden dies jedoch mit Erfolg nur dann thun können, wenn wir mit den Verkehrsmitteln bei andern Ländern nicht zurück stehen, und da die Chausséen und Kanäle in dieser Hinsicht nicht mehr genügen, so kann nur von einer Eisenbahn die Rede sein. Im Besiz einer solchen können wir mit andern Küstländern concurriren, und denjenigen Antheil am Welthandel an uns ziehen, der uns unserer Lage nach gebührt. Nur mit einer Eisenbahn kann der Zollverein in dieser Beziehung Bedeutung für uns erlangen; ohne sie ist ein Rückschreiten unausbleiblich.

Je eher ein solcher Bau beschlossen und derselbe in Angriff genommen wird, desto besser für die Wohlfahrt des Landes; denn rasch fortgeführt können wir vielleicht mit dem Bau der Westbahn nicht allein gleichen Schritt halten, sondern unsere Bahn noch früher dem Verkehr übergeben, was nicht ohne wesentlichen Vortheil für uns sein würde.

Es handelt hier sich wahrlich weniger darum, ob der Staat selbst bauen oder Andern die Concession zum Bauen geben will. Die Hauptsache ist, daß rasch an's Werk geschritten werde und wir mit einer Eisenbahn nicht noch Jabrelang in Rückstand bleiben.

Wir betrachten die Eisenbahn als die Pulsader des Verkehrs. — Alles, was mit ihr in Berührung kommt, wird durch sie gehoben, und ihre Wichtigkeit hat sich überall im Laufe der Zeit so eminent herausgestellt, daß man nirgends die Kosten gescheut hat, um sie in's Leben zu rufen.

Die Rentabilität läßt sich kaum bezweifeln. Falls aber auch ein Zinsenverlust Statt fände, so wäre dies doch nur ein indirecter Nachtheil, weil die durch die Eisenbahn erzielt werdenden Vortheile des gesteigerten Verkehrs dieselben überwiegend übertreffen werden. Bis dahin, daß die Bahn von der Weser und Zahde nach Bremen dem Verkehr wird übergeben werden können, wird sich für Hannover die Thatsache herausstellen, daß

im Interesse der Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn ein Anschluß an Oldenburg nur wünschenswerth sein kann, und er wird nicht ausbleiben, wenn wir gebaut haben werden.

Unser Land kann, einmal im Besiz einer Eisenbahn, von jedem Anschlusse, es sei, welcher es wolle, nur Vortheile erwarten und wird dann der Gefahr des Rückschreitens in seinen materiellen Interessen überhoben sein. Wenn wir in dieser Weise uns des Hinterlandes versichert haben, dürfen wir, in Verbindung mit dem Meere, eine günstige Zukunft erwarten, denn wir wüßten keinen Grund, weshalb auch bei uns der materielle Fortschritt nicht eben so, als in anderen Ländern zunehmen sollte.

Das Meer zu haben, kann daher nur für solche Leute eine Phrase sein, deren Blick nicht über Hannover und Berlin hinausreicht.

Beser und Zahde, und nicht unwahrscheinlich später die Ems vermittelst Eisenbahn verbunden zu sehen, ist für unser Land, welches darin den Mittelpunkt bilden würde, von unberechenbarer großer Wichtigkeit und kann ihm im Laufe der Zeit nur großen Vortheil bringen. Die Zeit kann uns vielleicht auch noch das Ziel eines directen Anschlusses an die Cöln-Mindener Bahn erreichen lassen; um aber dahin gelangen zu können, müssen wir jedenfalls erst in dem Besiz einer Eisenbahn sein, und mit dem Bau einer solchen von Brake und Barel nach Bremen sind wir mindestens nicht von Hannover abhängig.

Wir haben uns im Barelser Unterhaltungsblatt vom 12. Juli 1851 über diese, damals von einer holländischen Gesellschaft projectirte Bahn ausführlich ausgesprochen und, um nicht in Wiederholungen zu verfallen, wollen wir auf die darin enthaltenen Details verweisen.

Das Bau-Capital veranschlagten wir damals auf pl. m. 3½ Millionen Thaler. Bei einer Zinsen-Guarantie von 3 % würden diese also pl. m. 105,000 \$ betragen. Falls der Staat für sich sollte bauen wollen, wird man die Zinsen der Anleihe inclusive der Bank-Commission u. s. w. wohl auf 4½ bis 5½ % annehmen müssen. Wir hören die Gegner der Eisenbahn schon Ach und Weh! über das Schuldenmachen rufen; wir sagen: „Die Gegner der Eisenbahn;“ denn, man sollte es kaum glauben, wir haben wirklich in unserm Lande noch starke Gegner, es sei nun, daß sie aus Particular-Interesse oder aus Beschränktheit des Verstandes es sind; es giebt aber deren noch. — Schulden, zu solchen gemeinnützigen Zwecken gemacht, sind jedoch keine Schulden zu nennen, da sie Nutzen schaffend sind und die allgemeinen Interessen des Landes durch sie gefördert und gehoben werden. Zu ihrer Beruhigung können wir ihnen aber sagen, daß dasjenige, was die Eisenbahn per Meile kostet, durch den höheren Werth, so der Grund und Boden an beiden Seiten der Bahn erhält, in der Regel gedeckt wird; dies bestätigt die gemachte Erfahrung anderer Länder. Wenn wir in Beziehung auf unsere Zustände diese Werthhöhung des Bodens eine Meile links und rechts an der Eisenbahn in's Land hinein nur auf

15 \$ per Stück veranschlagen, so ergibt dies schon, ohne die Vortheile des gesteigerten Verkehrs zu berücksichtigen, die Summe von 216000 \$ per Meile, welche für die Länge der Bahlinie von 13½ Meilen eine Werthhöhung der Grundstücke von 2,808,000 Thalern ausmachen und also mit ¼ der zum Bau erforderlichen Summe gleichstehen würde.

Hoffen wir daher das Beste; hoffen wir, daß von der Staatsregierung der Impuls zum Eisenbahnbau gegeben werden und der Landtag zu dem Werke seine Zustimmung erteilen möge.

Von der Zahde, im März 1853.

Jagdrecht.

Die Aufhebung der Jagdberechtigung auf fremdem Grund und Boden entspricht der gesunden Vernunft, und bei uns haben Gottlob die junkerlichen Gelüste in dieser Hinsicht keine Aussicht, zum Alten oder gar noch darüber hinaus zurückzuschreiten. Wir können mithin annehmen, daß der jetzige Zustand ein bleibender sei, und müssen um so mehr Bedacht nehmen, wie am besten eine Regel zu machen, Mißbräuche zu hindern und praktische Nützlichkeit zu erzielen sind. Anfangs, nach dem natürlichen Laufe der Dinge, ging's gar wild her — wie der alte Stöpsel auf einmal aus der Blase gezogen wurde; und ob dieses „Mißbrauchs rasender Thoren“ verdammten die alten Bevorzugten die Neuerung und verkündeten der Welt und Hasen Untergang. Dazu ist's nun aber nicht gekommen, die Welt steht noch, erzeugt nach wie vor Wild in mäßiger Menge, das Gesetz hat regelnd eingegriffen und wird auch weiter schon die gehörige Ordnung in's Chaos bringen.

In Birkenfeld verpachten die Gemeinden ihre Jagden bezirksweise öffentlich, auch ist diese Einrichtung gesetzlich, nur diejenigen Grundbesitzer von 300 Morgen Landes in einer Fläche oder welche eine eingezogene Wildbahn haben, können die Jagd selbst exerciren. Hierlands besteht ein solcher gesetzlicher Zwang nicht, aber der gesunde Menschenverstand sollte uns freiwillig dahin bringen, das gute Beispiel durch freie Vereinbarung nachzuahmen da, wo die Lokalität entsprechend ist. Und letzteres ist nun, theilweise wenigstens, in Barel der Fall. Unsere Grundstücke liegen nach ihren Eigentümern zerstreut und selten ist wohl eine Stelle von 100 Stück in einer Fläche, einem Zusammenhange zu finden. Tezt jagen Berechtigte und Unberechtigte durcheinander, Niemand, als der selbst mit jagt, hat Nutzen, aber der Schaden, daß so viele Jäger die Fluren durchstreifen, an Früchten, Hecken zc. ist natürlich größer als früher. Ein ganz geregelter Zustand läßt sich so nicht herstellen, nicht vermeiden, daß ein Land Nachbar dem andern in's Gehege kommt. Wir haben unter den Landeigentümern viele, welche sich gar nicht mit der Jagd abgeben, viele, die dieselbe wegen der Kleinheit und Zerstreutheit ihrer Landparcels auch nicht würden ausüben können; diesen würde es Nutzen bringen und den Jagdpassionirten die Gelegenheit, ihre Liebhaberei zu be-

friedigen, nicht genommen werden, wenn auch wir die Ausübung unserer Jagd nach bestimmten Districten öffentlich verpachteten und den Ertrag an die Grundbesitzer, nach der Flächengröße ihrer Ländereien, vertheilten. Wir möchten den Herrn Kirchspielsvogt ersuchen, diese allgemein nützliche Sache einmal und zwar bald versuchsweise mit dem Ausschusse in die Hand zu nehmen und, wenn auch nur erst in einzelnen Districten, namentlich dem Groden, damit den Anfang zu machen. Freilich ist Widerspruch von Denen zu erwarten, welche jetzt weiter, als ihr Grund geht, zu jagen gewohnt sind, aber heißt's doch in dem Gebote: „Du sollst nicht begehren u.“; möglich bleibt's, daß hier für solche Fälle das Gesetz den Einzelwillen an einen Majoritätsbeschluß bindet — sofern es sich als zweckmäßig herausstellt.

Der Hausschlüssel.

Wenn Abends der Schlag zehn all die Schlüssellosen nach Hause treibt, als wenn ihnen der Kopf brenne, dann lache ich mit dir all die Eilfertigen aus, denen es nicht vergönnt ist, dich an ihr Herz zu drücken.

Schon die Natur hat dich durch Form und Gestalt vor allen deinen Collegen ausgezeichnet. Wie robust, wie stämmig gegen die kleinen Bureau-, Secretair-, Commoden-, Laden-, Speiseschrank- und Chatoullenschlüssel.

Der Schlüssel zum Speiseschrank, zum Geldschrank, ist auch nicht zu verachten, aber gegen dich sinken sie zurück in ihres nichts durchbohrendem Gefühle.

Der Hausschlüssel ist das Attribut des Garçon, des Junggefellens. In der Stunde, wo der Mensch in seinem Leben zum ersten Male den Hausschlüssel einsteckt, da wird er mündig, da wird er Mann.

Der Hausschlüssel gleicht der Poesie: er arbeitet nur bei Nacht. Bei Tage, wenn die Sonne herabscheint, unter deren Strahlen das Heidekraut und die Traube reift, da hängt er ruhig an der Wand und träumt von der Poesie der Nacht, vom Wirtshausleben, von Abenteuern und gefüllten Flaschen. Dann aber, wenn, um mit Macbeth zu reden, die eine Erdenhälfte todt, und die Zauberei den furchtbaren Dienst der Hekate beginnt, dann tritt auch er seinen Dienst an. Mit Freuden steckt ihn sein Herr und Gebieter in die Tasche und — es geht hinaus in die Nacht.

Sa, der Hausschlüssel ist der treue Freund im Leben eines Garçon; er stellt in seiner Rocktasche das Gleichgewicht der verlorenen Tagesstunden her; er ist die Balancirflange, die ihn hält auf dem Seil der schwanken Zeit; er theilt seine Lust, seine Freude und — seinen Kagenjammer.

Aber — Alles hat seine Zeit. Auch dem Hausschlüssel wird sein Brod gebacken. Das Wort Solidität, es ist die Feile, die an seinem Dasein frist. Des Garçonlebens müde, tritt der Mensch in den Ehestand, und dann hängt der Hausschlüssel an der Wand, behaftet

mit dem Gedanken, daß die schönen Tage von Franjuez vorüber, daß er roth und rostig, daß er reif wird für's alte Eisen.

Doch bei Ehemännern, „wo der Muth in der Brust seine Spannkraft übt,“ da ist das Reich des Hausschlüssels noch nicht zu Ende. „Dem kleinen Beilchen gleich, das im Verborgnen blüht,“ ruht er in dem Futteral oder in der Tasche düstern Gründen, in den Näthen tief versteckt. Mit dem Hausschlüssel in der Hand, schlägt der Mann das Pantoffelregiment beim ersten Angriff. Es heißt: der Bart macht den Mann! Nein! der Hausschlüssel macht den Mann; das ist die Pfeife, wonach die Frau tanzen muß. Je heller und polirter der Hausschlüssel, je heller der Verstand und die Kraft des Mannes. Der Mensch kann europamüde werden, das thut nichts, wenn er aber hausschlüsselmüde wird, dann ist's alle, dann wissen wir, — was es geschlagen. Darum, ihr Ehemänner, stets: „Bart mit der eisernen Stirn.“ Und wenn die Frau dagegen streitet, wenn sie euch nicht ein Stündchen länger gönnen will, dann „Landgraf, werde hart!“ und beherzige die weise Lehre:

Immer mit dem Hausschlüssel!

Th. —

Preise der Lebensmittel im Jahre 1415.

Bei dem denkwürdigen Concilium zu Cosniz im Jahre 1415, wo durch den ungeheuren Zusammenfluß von Menschen und Pferden eine Theuerung der Lebensbedürfnisse entstand, waren die Preise derselben etwa folgende:

Das Pfund Rindfleisch kostete 3 Pfennige, Lammfleisch 7 Heller, ein Ei 1 Heller, ein Hering 1 Pfennig, 1 Pfund Butter 7 Pfennige, 1 Pfund Unschlitt (Salz) 7 Pfennige, ein altes Huhn 20 Pfennige, ein großes Bund Heu, so ein Mann kaum tragen konnte, 20 Pfennige, 1 Kanne Landwein 4 Pfennige, 1 Pfund Schweinswildpret 6 Pfennige, geräucherter Schweinefleisch das Pfund 7 Pfennige u. s. w.

Es ist wohl anzunehmen, daß vorgenannte Gegenstände vor dem Jahre 1415 etwa nur die Hälfte gekostet haben mögen.

Notizen.

Berlin. Der Tapezierer Elsner, von welchem die Anlage der Heizung mit Leuchtgas in der Philipps-Kirche herrührt, hat neuerdings einen Apparat erfunden, mittelst dessen in jedem Hause das benötigte Gas aus Del erzeugt werden kann. Der Apparat hat die Form eines großen Schrankes und ist so einfach, daß seine Anwendung jedem Dienstmädchen anvertraut werden kann. Die Kosten desselben richten sich nach der Zahl der Flammen und betragen 150—250 fl. Diese Erfindung dürfte sich namentlich in kleinen Städten und auf Landgütern sehr nützlich erweisen.