

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

[urn:nbn:de:gbv:45:1-50177](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-50177)

Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu  $\frac{1}{2}$  Bogen.

# Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 1 $\frac{1}{2}$  Rthl. Gold; — bei dem Großh. Ddenb. Posten beträgt der gewöhnliche Portoausschlag 24 Grote Gold.

für

## Stadt und Land.

Dritter Jahrgang.

Mittwoch, 18. Juni.

1845.

N<sup>o</sup> 49.

### Vorschlag

zur Beseitigung der in Nr. 48. d. Bl. zur Sprache gebrachten Zweifel über die Erbfolgeordnung im Kirchspiel Schweiburg.

Gewiß ist es ein dringendes Bedürfnis für die Bewohner des bezeichneten Kirchspiels eine geregelte und sichere Erbfolgeordnung zu haben, und wird sich die Gesetzgebung dieses Gegenstandes annehmen müssen, wobei es jedoch sehr auf die eigenen Wünsche der Beteiligten ankommen möchte. Niemand wird besser im Stande sein, darüber zu urtheilen was das angemessenste sei, als die Beteiligten selbst. Würden in einer vom Amte Nassebe anzusehenden Versammlung aller Hausväter des Bezirkes, in welchem die Erbfolgeordnung ungewiß ist, diese veranlaßt einen Beschluß darüber zu fassen, ob das Erstgeburtsrecht, oder Jüngstgeburtsrecht gelten solle, und demnächst um Bestätigung des von der Mehrheit gefaßten Beschlusses gebeten, so würde die Gesetzgebung, die ja die Bildung eines Gewohnheitsrechts nicht verwehrt, sich gewiß nicht leicht veranlaßt sehen, diesem Beschlusse ihre Genehmigung zu verweigern.

Wünschenswerth wäre es freilich wohl, daß für das ganze Kirchspiel dasselbe Recht gelte und daß daher diejenigen Dorfschaften, welche Jüngstgeburt bei sich eingeführt haben, sich den übrigen anschließen, wo Erstgeburt gilt, besonders dann, wenn diejenigen Dorfschaften, in welchen das Recht zwei-

felhaft ist, sich auch für das Erstgeburtsrecht erklären sollten; indessen ist wohl kaum zu erwarten, daß ein solcher Beschluß zu Stande gebracht werde.

Bei der Berathung über diesen Gegenstand würde darauf zugleich Bedacht zu nehmen sein, daß künftig, wenn noch neue Anbauerstellen entstehen sollten, das dabei geltende Erbrecht festgestellt würde; was sich wohl danach richten müßte, zu welcher Bauerschaft die Stelle gelegt wird, einerlei zu welcher Schulacht sie gehören möchte.

Da sowohl in Schwei wie in Tade s. g. nießbräuchliche Gütergemeinschaft gilt, so wird in dieser Beziehung ein Zweifel wohl nicht obwalten, es sei denn darüber, ob die überlebende Wittve dem großjährig gewordenen Grunderben die Stelle abtreten muß, (wie in Tade herkömmlich ist) oder den Nießbrauch bis zum Tode fortbehält, und ob die zweite Heirath der Wittve ein Grund ist, die Abtretung der Stelle zu verlangen. Dieß, wie auch die Frage, ob in dem Falle, wenn der Stellbesitzer ohne Nachkommenschaft verstirbt und Eltern und Geschwister nachläßt, die nach gemeinem Recht ein gleiches Erbrecht haben, die Geschwister im Grunderbrecht einen Vorzug haben oder den Eltern nachstehen, und ob hier ein Vorzug des Geschlechts gelte, so daß der Vater des Erblassers die Schwester desselben ausschließt, die Mutter des Erblassers aber von dem Bruder ausgeschlossen wird, würde mit in Erwägung zu ziehen sein.

**Uebersichten**  
die Jade-Schiffahrts-Verhältnisse von 1844  
betreffend.

Ord. Nr.	Größe der Schiffe, Rockentst.	Beman- nung.	Bemerkungen.
<b>I. Wangeroge.</b>			
1	37	3	Der Ertrag der Schiffahrt war schlecht, insbesondere auch wegen des frühen Frostes.
2	35	3	
3	35	3	
4	34	3	Reisen 169, 30 nach England, 8 nach der Ostsee, 19 nach Hol- land und Belgien, 4 nach Nor- wegen, 39 nach Bremen und Oldenburg, 32 nach der Jade und Ostfriesischen Häfen und 37 nach Hamburg.
5	34	3	
6	34	5	
7	30	3	
8	30	3	
9	30	3	
10	30	3	
11	30	3	
12	30	3	
13	30	3	
14	28	3	Verunglückt sind Nr. 6 und 11 mit der ganzen Besatzung und Nr. 9, wovon die Mannschaft gerettet. Nr. 17. ist auswärts verkauft.
15	28	3	
16	28	3	Der Werth der abgegangenen Fahrzeuge ist auf circa 10,400 $\text{fl}$ anzuschlagen, der der übrigen auf 57,700 $\text{fl}$ .
17	28	3	
18	26	3	
19	26	3	
20	25	3	
21	25	3	
22	22	2	
23	22	3	
24	20	2	
25	20	2	
26	18	2	
27	15	3	
28	14	3	
29	14	2	
30	14	2	
30	792	86.	1842: 762 80. 1843: 30 792 86.
<b>II. Horumersiel.</b>			
1	45	4	Mehrere Schiffe sind nur im Zwischen handel beschäftigt ge- wesen; directe Fahrten 13, nach Bremen und Oldenburg 8, nach
2	40	4	
3	35	4	
4	30	3	
4	150	15	

Ord. Nr.	Größe der Schiffe, Rockentst.	Beman- nung.	Bemerkungen.
4	150	15	Transport.
5	25	4	England 2, nach Holland und nach Norwegen 1.
6	15	2	Mit Schillen und der Bin- nenbootfahrt beschäftigen sich vier Boote mit 8 Mann.
7	12	2	1842: Nicht-Feversche Schiffe liefen ein 178, aus 176. 1843: Der Verdienst war schlecht.
8	12	2	
8	214	25.	
6	154	20.	
7	169	19.	
<b>III. Erildumersiel</b>			
hat keine eigene Schiffahrt und nur ein Schillboot, doch wird sie ohne Zweifel sich heben.			
Es liefen ein und aus . . . 60 Schiffe.			
1842 " " " " . . . 66 "			
1843 " " " " . . . 78 "			
<b>IV. Hooksiel.</b>			
1	65	5	Fahrten 72: nach Norwegen 6, nach England 13, nach Frank- reich 1, nach Holland 5, nach Hamburg 8, nach Bremen und Oldenburg 36, nach Belgien 3, sowie verschiedene nach hiesigen Sielen. Das Schiff Nr. 4 ist verun- glückt, die Mannschaft jedoch gerettet. Angekommen resp. abgegan- gen sind überhaupt 602 Schiffe, fremde 209. Binnenboote sind 9 und ein Schillboot, das wie Nr. 12 und 13 nach Hooksiel, Kniphaufer Antheil gehört. Außerdem gehört nach Hook- siel ein Kutter von etwa 3 La- sien.
2	50	4	
3	50	4	
4	40	4	
5	30	3	
6	20	2	
7	20	2	
8	18	2	
9	15	2	
10	15	2	
11	15	2	
12	15	2	
13	14	2	
14	12	2	
15	10	2	
15	389	40.	1842: 528 53. 1843: 487 49.
18	528	53.	
18	487	49.	
<b>V. Inhauser siel</b>			
hat keine eigene Schiffahrt, indessen sechs Schill- böte von $\frac{3}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Lasten, welche theilweise auch zur Binnenfahrt benutzt werden. Der Verdienst war gering.			
Es liefen aus und ein 108 Schiffe, 54 Schiffe zu 491 Rockentlasten. 1842: 81 Schiffe. 1843: 154.			

Ordnung	Größe der Nr. Schiffe, Rockenlast.	Bemannung.	Bemerkungen.
<b>VI. Rüstersiel.</b>			
1	45	4	Von den Schiffen wohnen
2	40	4	einige zu Rüstersiel, Kniphauer
3	40	4	Antheils.
4	45	3	Außer den angeführten sind
5	35	4	hier drei kleine Fahrzeuge von
6	30	3	circa 3 Lasten.
7	12	2	Nr. 4 hat den ganzen Sommer
8	10	2	über in Arrest gelegen.
9	5	2	Nr. 1, 3, 5, 6, waren größ-
9	262	27.	tentheils im Zwischenhandel
	1842:		beschäftigt und machten 62 Rei-
8	319	25.	sen, 14 in Ballast und 5 ledig.
	1843:		Im Ganzen sind 244 Schiffe
11	312	35.	ein und ausgelaufen.

**VII. Mariensiel.**  
 hat keine eigene Schifffahrt. Es liefen aus und ein 38 Schiffe, und hatten die 19 Schiffe, welche den Hafen besuchten, eine Tragfähigkeit von 269 Rockenlasten.

1842 besuchten den Hafen 12.

1843 17 Schiffe.

Ordnung	Größe der Nr. Schiffe, Rockenlast.	Bemannung.	Bemerkungen.
<b>VIII. Bockhorner-Siele.</b>			
1	40	4	Fahrten 14, 13 nach der Weser
2	20	3	und Hunte, 1 nach England.
3	15	2	Es liefen aus und ein 324
3	75	9.	Schiffe, worunter 85 fremde.
1842 und 1843:			Es gingen 40 Schiffe mit Zie-
3	75	9.	gelei-Producten ab.

Ordnung	Größe der Nr. Schiffe, Rockenlast.	Bemannung.	Bemerkungen.
<b>IX. Wareler-Siel.</b>			
1	45	4	Diese Schiffe haben 19 Ladungen
2	25	3	nach Warelersiel gebracht, von
3	20	2	England 2, von der Weser 11,
3	90	9.	und von der Elbe 6 und 17
	1842.	1843.	Ladungen ausgeführt. Nur
2	45	5.	nach England versegelte das
			Schiff Nr. 1, zwei Mal in Ballast.
			Auf einer dritten Reise verunglückte
			es mit Mann und Maus in der
			Jade-Mündung.
			Im Ganzen sind eingelaufen
			187 Schiffe zu 4330 Rockenlasten,
			ausgelaufen 176 zu 4075
			Lasten.

**Total-Summe.**  
 68 1822 196 12 Schillböte, 9 Binnenböte,  
 4 Kutter.

1842:  
 69 1950 197 " " " " "  
 1843:  
 71 1880 201 " " " " "

**Uebersicht nach der Lasten-Größe.**

Zahl der Schiffe.	Rockenlasten.	Zahl der Schiffe.	Rockenlasten.
1	65	Transp. 36	1288
2	50	4	25
4	45	2	22
5	40	6	20
1	37	2	18
4	35	7	15
3	34	4	14
10	30	4	12
4	28	2	10
2	26	1	5
Latus 36	1288	68	1822.

J. im März 1845.

**Einige Worte über den Artikel 41 der Landgemeinde-Ordnung.**

Nach dem Artikel 41 der Landgemeinde-Ordnung müssen zwei Drittheile der Mitglieder des Kirchspiels-Ausschusses einen Grundbesitz im Sinne des Art. 20 der Landgemeinde-Ordnung haben, von welchem wenigstens zwei Reichsthaler an additionaler Contribution und Abgabe vom Brandcassentaxat entrichtet werden, ein Drittheil indessen kann aus allen stimmberechtigten Mitgliedern des Kirchspiels gewählt werden. —

Da die Erfahrung gelehrt, daß der Kirchspiels-Ausschuß in vielen Kirchspielen häufig lediglich aus der Classe der Grundbesitzer besteht, dürfte es im Interesse der nicht vertretenen Feuerleute und Handwerker angemessen erscheinen, wenn bei der Revision der Gemeinde-Ordnung in Erwägung gezogen würde:

Daß der Ausschuß zu zwei Drittheilen seiner Mitglieder aus Grundbesitzern, ein Drittheil aber aus den übrigen Stimmberechtigten gewählt werden müsse. —

Eine gesetzliche Bestimmung, worin dieses festgesetzt wäre, würde den Grundbesitzern in Betreff ihres bedeutenderen größeren Interesses bei den Gemeinde-Angelegenheiten keinen Nachtheil bringen, indem dieselben doch mit überwiegender Stimme, zu zwei Dritttheilen, im Ausschusse sitzen; den übrigen

Stimmberechtigten hingegen wäre eine gesetzliche Vertretung zugesichert, die sehr zu wünschen ist, um den Sinn des Gemeinbewesens in dieser Classe zu heben, welcher leider jetzt gänzlich erschlaft zu sein scheint. —h—

## Kleine Chronik.

Am 18. Juni. — Vor dreißig Jahren wurde die Schlacht bei Waterloo geschlagen.

Wenn heut ein Geist herniederstiege,  
Zugleich ein Sänger und ein Held,  
Ein solcher, der im heiligen Kriege  
Gefallen auf dem Siegesfeld, —  
Der sänge wohl auf deutscher Erde  
Ein scharfes Lied, wie Schwertesstreich. — —

Uniform. — In Braunschweig hat der Stadtmagistrat darauf angetragen, uniformirt zu werden. Wird auch bei der Revision der Oldenburgischen Gemeinde-Ordnung die Frage aufgeworfen, ob die Kirchspielsvögte Uniform erhalten? Die Frau Kirchspielsvogtinnen und Beigeordnetinnen sollen es sehr wünschen.

Eisernte und Eishandel. — Wer hätte vor wenigen Jahren gedacht, daß man Eis — gefrorenes Wasser — ernten und weit, weit verschleppen werde. Boston allein verschickt jährlich 60,000 Tonnen Eis nach den südlichen Staaten, ja nach West- und Ostindien und nach China. Da es in Sägemehl verpackt wird, so ist auch dieses ein werthvoller Artikel geworden. Die Einheimung des Eises giebt vielen Leuten einen guten Verdienst. Ein Eishaus, worin 10—20,000 Tonnen (400,000 Str.) aufbewahrt werden, nimmt eine Grundfläche von einem halben Acker (20,000 Quadratfuß) ein. Die Eishäuser sind mit 10 Fuß dicken Mauern umgeben. Dieser Handel ist in Beziehung auf Werth und Schifffahrt bereits sehr bedeutend und immer noch im Zunehmen. (Zollvereinsblatt.)

Der vorherrschende Handels- und Schachergeist der Juden wird von allen ihren Gegnern als ein Hinderniß ihrer bürgerlichen Gleichstellung hervorgehoben, von deren Vertheidigern aber als Folge des politischen Drucks geschildert. Auch Bruno Bauer bediente sich jener Waffe gegen die Juden. Ein literarischer Gegner, Dr. Salomon in Hamburg antwortet ihm: „Versuche es Hr. Bauer doch trotz dem Verbot auf irgend einer Hochschule über Theologie oder Philosophie zu lesen — ob es ihm gelingt? Dein Hauch ist vergiftet!! schreien die gelehrten Polizeidiener, hebe dich weg von uns! — Wozu mußte sich Bauer entschließen? — Er etablirt einen Buchhandel: seht — O wie die Nemesis waltet! — an Einem Individuum zeigt sie auch die Geschichte des Israelitischen Volks!“ —

Frachtwagen. — Der allgemeineren Verbreitung der Frachtwagen mit breitfeligen Rädern steht wohl weniger der mit der Anschaffung der letzteren verbundene größere Aufwand, als vielmehr die Gewichtsermehrung der Wagen entgegen. Nach einer von Dr. Kreuzberg zu Prag in der allg. Stg. f. Nat.-Ind. gemachten Mittheilung hat man daher bei den östreichischen Straßenbau-Behörden den Vorschlag in Prüfung gezogen, ob nicht die Erhaltung des Straßenverkehrs, wie bei den breitfeligen Rädern, erreicht werden könne, wenn man die Hinterräder der Wagen so vergrößere, daß die Hinterräder nicht in dem Geleise der Vorderäder, sondern unmittelbar neben diesen gehen, indem dann beide Räder von nur 3 Zoll Breite zusammen doch ein Gleis von 6 Zoll bilden würden. Jedenfalls verdient der Vorschlag im Interesse des Straßenbauwesens überall Erwägung.

Die durch Dampfmaschinen verrichteten Fabrikarbeiten kommen der Arbeit vieler Millionen Menschen gleich. Der Engländer Pare hat in einer zu Birmingham gehaltenen Versammlung dargethan, daß 1792 alle damals bestehenden Maschinen der Arbeit von 10 Millionen Menschen gleich kamen; 1827 von 200 Millionen; 1833 von 400 Millionen, mithin schon vor 12 Jahren war die Arbeit der halben Bevölkerung der ganzen Erde. Die Spindel, welche ehemals in einer Minute 50 Mal sich drehte, dreht sich jetzt 8000 Mal in derselben Zeit, vermöge der angebrachten Verbesserungen. Zu Manchester besteht eine Garnfabrik, welche 136 Spindeln hat, und wöchentlich 1,200,000 englische Meilen Baumwollengarn liefert. Der Fabrikant Owen von New-Lanark kann täglich mit 2,500 Arbeitern so viel Faden hervorbringen, um den Aequator  $2\frac{1}{2}$  Mal damit zu umwinden. — Das sind riesenhafte Dinge! (Europa.)

Die jährliche Versammlung der Vorstände Oldenburgischer Mäßigkeits-Vereine findet am 23. Juni d. J., Morgens 11 Uhr, bei Cöler in Rastede Statt.

Die Zurücklegung des Wüstenlander Hundedeiches unterhalb Sprump ist definitiv beschlossen. Bei der am 16. d. M. abermals versuchten Ausverbindung wurde nur mühsam ein Accord zu Stande gebracht. Es fehlt offenbar in diesem Sommer an Arbeitskräften.

Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu 1/2 Bogen.

# Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 1 $\frac{1}{2}$  Rthl. Gold; — bei den Großh. Oldenb. Posten beträgt der gewöhnliche Portoaufschlag 24 Grote Gold.

für

## Stadt und Land.

Dritter Jahrgang.

Sonnabend, 21. Juni.

1845.

N<sup>o</sup>. 50.

### Fahrpreise der Gunte-Befer Dampfschiffe.

Die Kölnische Zeitung hatte unlängst eine Notiz, wonach die Passagiere auf den Mississippi-Dampfsbooten noch nicht ganz  $\frac{1}{2}$  Cent für die englische Meile zu zahlen haben. Da ein Cent sehr genau unserem Groten gleich ist, so kostet also die deutsche Meile auf dem Mississippi noch nicht  $2\frac{1}{2}$  Groten Courant.

Dieselbe Zeitung gab Nachricht über die Beförderung von Passagieren auf dem Forth-Glyde-Canal zu dem herabgesetzten Preise von weniger als  $\frac{1}{4}$  Penny die englische Meile (weniger als  $2\frac{1}{2}$  Gr. für die deutsche Meile) wobei die Compagnie (wahrscheinlich bewogen durch die Concurrenz der Edinburgh-Glasgower Eisenbahn) wenigstens insoweit durchaus ihre Rechnung fand, als die Zunahme der Tages-Passagiere 235 und die der Nacht-Passagiere 209 pCt. betrug, während die Betriebskosten des ganzen Jahres nur um 30 Pf. St. stiegen.

Diese Thatsachen vorangestellt wage ich es mit meinen Ansichten über die Fahrpreise der Gunte-Dampfschiffe hervorzutreten.

Wie man hört, ist es die Absicht, dieselben für den ersten Platz etwas geringer zu stellen als die Fahrpreise der Post, während der zweite Platz wohlfeiler wäre als die Omnibus-Preise, so daß es den Anschein gewinnt, als rechne man darauf, die Dampfschiffe verinteressirt zu sehen, wenn es gelänge, jenen

Anstalten einen guten Theil ihrer Passagiere zu entziehen. —

Leider ist es schwer, wenn nicht unmöglich, sich über die Zahl der von Oldenburg nach Bremen und von Oldenburg nach Brake und zurück mit der Post und den Omnibus beförderten Personen eine einigermaßen genaue Uebersicht zu verschaffen, aber angenommen, die Post befördere im Durchschnitt täglich 8 Personen nach Bremen hin und zurück, während 16 Personen den Omnibus benutzten, so könnten sich Dampfschiffe zwischen Oldenburg und Bremen doch nicht halten, wenn es ihnen auch gelänge, die Hälfte dieser Passagiere für sich zu gewinnen. Die andere, wahrscheinlich größere Hälfte dürfte bei dem angenommenen geringen Unterschiede im Preise wegen besser conuenirender Abfahrts- und Ankunftsstunden u. s. w., u. s. w., um so mehr das Fuhrwerk vorziehen, als solches eines Theils nicht von Wind, Wetter und Wasserstand abhängt, und andern Theils die Dampfschiffe wegen Ebbe und Fluth sicher täglich ihre Abfahrtsstunden wechseln werden \*). — Mir ist es soweit klar, daß die Dampfschiffe durch niedrige Fahrpreise den Personenverkehr erst hervorgerufen müssen und bin ich der Ansicht, daß hier, so selten dies vorkommen mag, das Interesse der Actionairs sich mit dem des Publicums für möglichst niedrige Fahrpreise vereinigt. — Für hinreichend

\*) Letzteres liegt nicht im Plane.

A. S. Red.