

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

[urn:nbn:de:gbv:45:1-51333](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-51333)

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

# Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 2 Nthlr. Courant; mit Porto, soweit die Großh. Oldenb. Posten gehen, 2 Nthlr. 24 gr. Courant.

für

## Stadt und Land.

Sechster Jahrgang.

Mittwoch, 5. Januar.

1848.

N<sup>o</sup> 2.

### Der Omnibus- und Post-Anschluß an die Eisenbahn.

Die Bekanntmachung der Postdirection in Nr. 155 der Anzeigen beweist, daß unsere Befürchtungen in Nr. 100 dies. Bl. gegründet waren. Nur an den zweiten abgehenden und letzten ankommenden Bremer Bahnzug schließt sich die oldenburgische Personenpost. Die Fortentwicklung des Personenverkehrs gegen den bestehenden ist also kaum nennenswerth, selbst unter Berücksichtigung der täglichen Fahrpost nach und von Nienburg. Allein der Brief- und Zeitungs-Verkehr erfährt eine wesentliche Verbesserung, durch die aus Bremen täglich um 4 Uhr Nachmittags abgehende und bald nach 7 hier eintreffende Stafettenpost, so daß wir hier in der Stadt Oldenburg künftig die Bremer Zeitungen und die Hauptcorrespondenz um 8 Uhr regelmäßig im Hause haben können. Eingezogenen Erkundigungen nach ist diese Stafettenpost, deren Ankündigung sich fast schüchtern in einem Nebensatz versteckt, anfangs nicht beabsichtigt worden, und sollen wir sie der sich überall lebhaft aussprechenden öffentlichen Stimme verdanken, welche über nothwendige Bedürfnisse nicht blind zu sein pflegt. Dem weiter rückwärts liegenden Theil des Landes und Ostfriesland kommt die Stafettenpost jedoch gar nicht zu gut, wie die Bekanntmachung über den künftigen Abgang der Posten nach Barel, Tever und Ostfriesland ergibt.

Für die Pakete über Hannover hätten wir künftigen Vortheil haben können, bis Bremen, also 12 Meilen, nur Eisenbahntaxe und bis hier 6 Meilen Postporto zu zahlen. Statt dessen gehen sie in Nienburg auf unsere neuerrichtete tägliche Fahrpost, und wir haben nur 6 Meilen Eisenbahn- und dafür 12 Meilen das höhere Postporto zu entrichten. Wie ist dergleichen möglich? fragt ein Jeder, und warum sendet man überhaupt jetzt eine tägliche Fahrpost nach Nienburg auf der Pflasterstraße anstatt über Bremen auf der Eisenbahn? Man hat uns geantwortet, wir würden nicht so schnöde fragen, wenn wir die großen Schwierigkeiten der Verwaltung zu bemessen im Stande wären, welche ihr die auswärtigen Behörden machten. In Bremen? in Hannover? also „internationale“ Schwierigkeiten? Allerdings ja, sagt man, die Bremer Postbehörden wollen nicht so früh und so oft sich auf die Beförderung von Personen und Sachen einlassen, und Hannover unterstützt uns ebensowenig; auch stehen Bremer Gerechtfame entgegen, die uns hindern, unmittelbar mit der Hannoverschen Post in Bremen zusammen zu schließen, und auf dem Bahnhofe selbst existirt kein Postbureau; übrigens können auch täglich von Bremen nach Oldenburg Pakete versendet werden, aber durch die Hannoversche Post und über Syke, von wo sie dann mit unserm Nienburger Wagen ankommen.

Diese letzte komische Tröstung können wir ruhig auf sich beruhen lassen, da wir unsere Pakete eben



so schnell und eben so billig auch von Bremen über Oldenburg uns herfenden lassen können. — Aber die Hindernisse der Bremer Post dürfen doch nicht ohne weiteres weggeleugnet werden? — Das nicht, aber weggeschafft. Dazu bedürfte es doch wohl nur einer Berufung von der Entscheidung der Bremer Post an die der Bremer Regierung, an die der öffentlichen Meinung jener rührigen und thätigen Handelsstadt, welche täglich die redendsten Beweise giebt, daß sie wohl weiß, wie der Handel nur bei rascher und häufiger Communication nach allen Seiten, bestehen kann. Bremen kann und darf keine Kirchthurms- und Wirthshaus-Interessen verfolgen, und wie sein Bahnhof die erste Bresche in seine Thorperre gestossen hat, werden und müssen auch alle andern kleinen Sonderinteressen dem Wohle der Gesamtheit weichen. Die Zeit der Gerechtigkeiten und Vorrechte ist vorbei; sie weichen überall dem allgemeinen und gleichen Rechte. Diese Ansicht hat Bremen schon früh in Sachen des Elkslether Zolls gegen Oldenburg mit Glück geltend zu machen gewußt. Es hat auf das Andringen der Oberweserstaaten mit den letzten Schiffmühlen an der großen Brücke sein factisches Stapelrecht aufgeben müssen, und wird, einem ernstern Willen gegenüber, seinen Landzoll bei Walthurm auch nicht halten können, der nothwendig schon mit dem Elkslether Zoll hätte fallen müssen, aber noch jetzt lästig auf den kleinen Verkehr des Kreises Delmenhorst drückt. Wenn Bremen die Wahl gelassen würde, ob es dem Steuerverein auf seinem Bahnhofs eine Zoll- und Post-Abfertigung einrichten wolle, oder die Vergünstigung verlieren, Steuereinsgüter mit Passirscheinen bei sich zu lagern und wieder auszuführen, so würde es sich nicht lange bedenken. Daß Oldenburgs Wünsche in Bezug auf seine Posten von Hannover keine genügende Unterstützung zu erwarten hätten, muß der Thatsache gegenüber geleugnet werden, daß Oldenburg jetzt grade durch die hannoverschen Abgeordneten beim Postcongrès vertreten wird.

Hinlänglich bekannt ist es, daß die Beförderung der Briefe, Zeitungen und Pakete der Post die Vortheile bringt, von welchen die Personenbeförderung mit getragen werden muß.

Wir kommen deshalb auf unsere Ansicht zurück, daß dem Postregal gegenüber, das Publikum auch ein

Recht hat, von der Post eine angemessene Personenbeförderung zu erwarten. Wir hoffen darum, und weil auch sogar die Personenbeförderung durch sich selbst erhalten werden kann, daß wir zum Frühjahr mehr und an die Bahnzüge anschließende Posten bekommen werden. Da man sich hier aber bekanntlich in solchen Sachen langsam entschließt, so behalten wir uns vor, in einem späteren Artikel auf die Einrichtung eines zweckmäßigen Omnibusdienstes anregend zurück zu kommen.

#### Halbrussisches von A. Buddens.

Unter dieser Ueberschrift giebt die „Deutsche Zeitung“ Auszüge aus der Schilderung einer Reise durch Rußland, in welchen es heißt:

Obgleich wir den Verfasser auf seinen Wanderungen durch St. Petersburg nicht begleiten wollen, so können wir doch nicht umhin, mit ihm einen Blick auf die an 30000 Köpfe zählende deutsche Kolonie in der Zarenstadt zu werfen. Herr Buddens giebt uns ein schauerhaftes Bild der stillosen Entartung dieser Menschen, die wir zur Schande des deutschen Namens unsere Landsleute nennen müssen. Wie könnte es aber auch anders sein! Wer es über sich gewinnen kann, seine Stätte am deutschen Herde gegen einen Platz in der großen Zwangsanstalt zu vertauschen, die man Rußland nennt, der ist von Haus aus ein Nichts, der nur die geeignete Atmosphäre nöthig hat, um die Keime jeder Niederträchtigkeit in sich zu entwickeln. „Diese Halbrussen, sagt der Verfasser, haben es dahin gebracht, daß uns der Petersburger sagen darf, die deutschen Namen herrschen in den Gefängnislisten vor, die deutschen Namen überwiegen in den Zwangs-Arbeitshäusern, die Deutschen stellen das stärkste Contingent zu den Regimentern der Geheimpolizei. Sie haben es auch dahin gebracht, daß die öffentliche Meinung jegliches Mädchen niedern Standes aus deutschem Blute der käuflichen Unzüchtigkeit beschuldigt. Und es ist eine fürchtbare Schmach, daß wir solchen Beschuldigungen kein festes Nein entgegensetzen dürfen.“ — Den Franzosen, den Engländer im Ausland hält auch unter schwierigen Umständen die Idee eines mächtigen Vaterlandes, das Gefühl der Nationalsehre aufrecht. Für den Franzosen und den Engländer im Auslande ist sein wahres Staatsbürgerthum das feste Band, das nicht bloß ihn selbst, sondern auch seine in der Fremde gebornen Kinder und Enkel an die Heimath knüpft, das ihn verhindert, sich selbst zu vergessen, seine Abstammung zu verleugnen, in dem Strom einer rohen Nationalität unterzugehen. Und der Deutsche? Er nimmt kein nationales Bewußtsein mit über die Grenze, keine würdevolle Repräsentation, keine Stimme eines mächtigen politischen Lebens, kein Widerhall einer großen Zeitgeschichte erinnert ihn an die ferne Heimath, hält das Gefühl seiner vaterländischen Pflichten, seinen vaterländischen Stolz aufrecht; er

steht allein in der Welt, ohne den Schutz einer thatkräftigen Diplomatie, ohne den Rückhalt einer ehrfürchtig gebietenden Staatsgewalt. Und hat er gar eine kleine Reihe von Jahren verstreichen lassen, so ist selbst sein ohnehin schattenhaftes deutsches Bürgerrecht erloschen, der Weg der Rückkehr ist ihm gesperrt, er gehört keinem Staate mehr an, und muß es wohl gar als eine Wohlthat aufnehmen, wenn ihm der Kaiser aller Reußen erlaubt, sein Unterthan zu werden. — Wenn es noch etwas Schlimmeres giebt als solche Zustände, so ist es die Blödsinnigkeit von Tausenden und aber Tausenden, die da meinen, gute Augen oder doch gute Brillen zu haben, und die gleichwohl das Elend dieser Zustände nicht sehen, ja nicht einmal ahnen.

### Die Oeffentlichkeit der Stadtraths- Versammlungen

ist nun auch vom Stadtrathe zu Sever beantragt worden. Wir begrüßen diesen Schritt der Vertreter der zweiten Stadt des Großherzogthums als eine That im Geiste einer wahren Repräsentation, und nehmen gern die Vermuthung zurück, der wir in Nr. 97. in Form einer Frage Raum gegeben haben, besonders da die Bekanntmachung dieses Schritts in den Severländ. Nachrichten, mit den Beweggründen, zeigt, daß man mit der halben Oeffentlichkeit, welche zu geben nach der Städteordnung in die Hand der Stadträthe gelegt ist, wieder fortfahren will.

Es ist die Frage aufgeworfen, die auch bei dem frühern ähnlichen Schritte des oldenburgischen Stadtraths gehört wurde; warum man erst die Erlaubniß beantragt habe. Wer so fragt, setzt voraus daß die gesetzliche Berechtigung, die Thüren des Rathssaales eigenmächtig zu öffnen, für den Stadtrath vorhanden sei. Die Regel, daß was nicht verboten für erlaubt gelten müsse, wird aber da nicht anwendbar sein, wo ein Gesetz die gesammten Formen, in denen sich die Angelegenheiten einer Gemeinde zu bewegen haben, festzustellen und zu ordnen bestimmt ist, wie das offenbar bei der Städteordnung der Fall ist. Hier wird, wo nichts über die Beschaffenheit der Form der Berathung gesagt ist, angenommen werden müssen, daß man sich die Form gedacht habe, wie bisher; und öffentliche Versammlungen sind weder in Oldenburg noch in Sever früher von den Gemeindevorstehern gehalten.

Nun ist aber in den Artikeln 49 und 54 der Severschen Städteordnung (54 und 59 der Oldenb.),

wo man eine solche Bestimmung suchen müßte, von öffentlichen Versammlungen auch keine Andeutung gegeben. Der Art. 23 der Severschen (31. der Old.) Städteordnung giebt zwar den sämmtlichen Bürgern das Recht der Theilnahme an den Berathungen und Beschlüssen der Gemeinde; allein nur „unter den nähern Bestimmungen dieser Städteordnung“, und diese finden sich wohl in Bezug auf Bürgerversammlungen, nicht aber auf eine andere Theilnahme am Stadtrathe, als durch Wahlrecht und Wählbarkeit.

Wird man sonach den eingeschlagenen Weg für den richtigen erklären müssen, so darf man aber auch an dessen Erfolg kaum zweifeln. Zwar ist der angeführte Grund, „daß dem Stadtrath ein Organ zur Mittheilung aller seiner Verhandlungen an die Bürger fehle“, für sich allein nicht ganz ausreichend. Man könnte z. B. ja durch den Druck beglaubigter Verhandlungen Gang und Inhalt derselben feststellen und so dem öffentlichen Urtheile eine richtige Grundlage geben. Allein in Verbindung mit dem Grunde, daß dies Mittel mühsam, schwerfällig und doch unzureichend sei, wo es darauf ankommt, nicht bloß bekannt zu machen, was verhandelt worden, sondern auch was noch in Verhandlung befindlich und wie sich dabei die einzelnen Vertreter verhalten; in Verbindung mit der Erfahrung, daß allein die volle Oeffentlichkeit geeignet sei, mit den vollständigen Gründen, weshalb so und nicht anders beschlossen worden, die Bürgerschaft bekannt zu machen, eine lebendige Wechselwirkung zwischen Vertretern und Vertretenen hervorzurufen und dadurch auch die zur Theilnahme heranzuziehen, die gewöhnlich sich zurückhalten — ist auch jener Grund von Gewicht. Und so begreift es sich denn, daß man gerade in unserer Zeit, die so sehr danach dürstet, allenthalben wo thunlich, anstatt der trockenen, kalten Schriftlichkeit die flüssige, warme Mündlichkeit einzuführen, eine Oeffentlichkeit mit freiem Zutritt der Bürger jeder andern vorzieht.

### Post und Eisenbahn — Oldenburg und Bremen.

1. Als wir neulich im Silhagen nach Bremen fuhren, sagte uns ein verständiger Mann der aus Delmenhorst mitfuhr: der Delmenhorster Einwohner,



welcher jetzt mit der Post nach Oldenburg fährt, muß eigentlich für einen Verschwender erklärt werden. — Warum? — Weil er nicht das geringste Geschäft in Oldenburg abthun kann, ohne, will er die Post hin und zurück benutzen, zwei Nächte außer Hause zu sein. — Wie ist das? — Ganz einfach. Die Post kommt nur Nachmittags oder Abends von Bremen oder Hannover. Vor elf Uhr bin ich nicht in Oldenburg. Kann ich die Leute dort im Bette besuchen? Morgens geht die Post um sechs Uhr von Oldenburg ab; wieder zu früh, um vorher Leute aufzusuchen, Angelegenheiten zu besorgen. Ich muß also den Tag über dort bleiben, und kann erst am folgenden Tag mit der Post zurück. — Solche Hemmnis und Verzögerung auf eine Entfernung von vier Stunden! — Und doch soll die Post zum Nutzen und zur

Bequemlichkeit des Publikums da sein, des Publikums, von dem sie bezahlt wird. Und Delmenhorst ist doch hoffentlich auch als ein Theil des Publikums zu betrachten; ist doch einer von den bedeutenden Orten unsers Landes! — Ist da gar keine Aenderung zu hoffen? \*)

(Die Fortsetzung folgt.)

\*) Wesentlich besser für den Verkehr zwischen Bremen, Delmenhorst und Oldenburg wäre es jedenfalls, wenn die Post, statt täglich um 6 Uhr von Oldenburg abzufahren, um halb 9 Uhr abführe. Dann käme sie auch „vor der Börse“ nach Bremen, die bekanntlich erst um 1 Uhr beginnt, und lange vor dem zweiten Bahnzuge nach Hannover (3 1/4 Uhr) und dem Abgang der Post nach Harburg. Das Opfer wird der Combination mit der Post zwischen Delmenhorst und Oldenburg gebracht, die aber wenig, von Passagieren natürlich fast gar nicht, benutzt werden wird. H. d. Red.

### Kleine Chronik.

Vergleichende Uebersicht der in der Stadt- und Landgemeinde Oldenburg

	Geborenen.	Gestorbenen.	copulirte Paare.
Im Jahre 1843.	379.	299.	117.
" " 1844.	374.	267.	128.
" " 1845.	400.	354.	115.
" " 1846.	413.	339.	119.
" " 1847.	372.	335.	104.

Im letzten Jahre findet sich unter den Geborenen eine auffallend große Uebersahl von Knaben; es sind nämlich 210 Knaben und nur 162 Mädchen geboren. Dagegen wurden mehr Mädchen als Knaben confirmirt, nämlich 147 Mädchen und 139 Knaben.

Die Getreide-Vorräthe der Bremer Kaufleute bestanden am 1. Januar 1848 in 9620 Last Roggen, 110 Last Weizen, 65 Last Gerste, 310 L. Hafer, 16 L. Bohnen, 36 L. Erbsen, 37 L. Nappes. — Im Ganzen lagerten 3614 Last Getreide mehr, als am 1. Jan. 1847.

Die Post nach Barel und Sever geht nach der Bekanntmachung der Postdirection vom 26. Decbr. Sonntags, Dienstags, Mittwochs, Donnerstags und Sonnabends „12 1/2 Uhr Nachts“ ab. Dieser Ausdruck ist ungenau, da nach Mitternacht schon Montag etc. ist. Man hört nämlich, es sei so gemeint: Montag früh 12 1/2 Uhr, das heißt in der Nacht nach dem Sonntag etc.

Gustav-Adolfs-Verein. — Einer bei Vogel in Leipzig erschienenen kleinen Schrift über die Wirksamkeit des Gustav-Adolfs-Vereins entnehmen wir folgende Notizen, um zu zeigen, wie großartig doch in der That die Thätigkeit dieser Stiftung ist, und wie noch immer im Wachsen begriffen. Die

Rechnung geht bis 1846, und ist die Einnahme und Ausgabe bis dahin folgende:

	Einnahme.			Ausgabe.			
	Rthlr.	Ngr.	pf.	Rthlr.	Ngr.	pf.	
1832—1841.	14,727	14	2	1,876	23	8	
1842.	2,789	6	6	785	3	3	
1843.	8,969	23	2	4,271	3	—	
1844.	25,878	17	—	24,979	28	7	
1845.	56,896	19	1	44,122	9	8	
1846.	73,382	7	1	79,493	27	2	
				Capital	27,114	21	7
	182,643	27	2	182,643	27	2	

Um von der Anwendung der ausgegebenen Gelder eine Uebersicht zu geben, führen wir an, daß drei schöne Kirchen, zu Linz an der Donau, zu Seligenstadt am Main und zu Reinerz in Schlessen dem Verein ihre Erbauung verdanken; mehrere andre sind noch im Bau begriffen. In dem Rechnungsjahre 1845—46 sind 33 Gemeinden in den österreichischen Staaten, 33 im übrigen Deutschland, 11 in Frankreich, 5 in Belgien, 4 in Nordamerika, im Ganzen 128 evangelische Gemeinden mit bedeutenden Summen unterstützt worden. Goldstedt allein hat über 1000 Rthlr. bekommen, davon 700 durch die Vereine von Gutin, Bremen und Hannover.

Druckfehler. — Am Schlusse der Rede des Consuls Bonaparte S. 3 im vorigen Stücke d. Bl. fehlen nach: „Dann wird sie beschn“ die Worte: „und ich will sie soll beschn“.

Auch lese man S. 2 Sp. 1 Z. 7 v. u. dieß statt man, und S. 3. Sp. 2 Z. 23 Vorrechten statt Urrechten.

Redigirt unter Verantwortlichkeit der Verlagshandlung.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.

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

# Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 2 Rthlr. Courant; mit Porto, soweit die Großh. Oldenb. Posten gehen, 2 Rthlr. 24 gr. Courant.

für

## Stadt und Land.

Sechster Jahrgang.

Sonnabend, 8. Januar.

1848.

N<sup>o</sup> 3.

### Zur Postreform.

III. \*) Der Einfluß der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Bremen und Hannover hat sich bis jetzt noch nicht in der erfreulichsten Weise für die raschere Verkehrs-Vermittelung von Oldenburg ins Innere Deutschlands wirksam gezeigt. Statt daß wir, wenn irgend möglich, mit dem Tage der Eröffnung der Bahn, den wir lange vorher kannten, die zwei Monate lang sich hinzögerte, den nächsten, eine rasche Beförderung versprechenden Anschluß an die neue Eisenbahn hätten eintreten lassen sollen, haben wir bis zum 1. Januar 1848 damit geögert. Statt daß wir, was schon vor vielen Jahren dringender Nothwendigkeit wegen und zur Erfüllung vielfacher wohlbegründeter Wünsche hätte geschehen mögen, eine zweimalige Personen-Verkehrs-Beförderung zwischen Oldenburg und Bremen hätten haben sollen, abgeht nach wie vor nur einmal täglich und zwar zu der, wenigstens im Winter, sehr unbequemen Frühstunde um 6, eine Schnellpost. — Statt daß diese Schnellpost sich unmittelbar an einen,  $\frac{1}{2}$  Stunde nach ihrer Ankunft in Bremen abgehenden Eisenbahnzug nach Hannover anschließen müßte, zwingt man uns, in der freien Hansestadt freundnachbarlich 5 volle Stunden zu verweilen, bis uns erst der

zweite Zug um  $3\frac{1}{4}$  Uhr Nachmittags nach Hannover und ins Innere des Vaterlandes führen kann. —

Diese Zahlenverhältnisse werden deutlicher sprechen, als Worte des Unmuths über Verletzung vaterländischer Interessen zu sagen vermögen. Wozu auch schon oft Gesprochenes, Geschriebenes und Gedrucktes über die Vernachlässigung aller Verkehrsmittel, die uns dem Gesamt-Vaterlande hätten näher bringen müssen, hier ausführlich wiederholen? — Nur das eine Wort kann ich nicht unterdrücken: „Es ist ein beklagenswerther Irrthum gewesen, welcher uns verhindert hat, gleichzeitig mit Hannover das ganze Herzogthum mit einem Eisenbahnnetz zu überziehen, um jetzt in diesem Augenblick dem mächtigeren, größeren Nachbar die Bruderhand zum Anschluß an dessen vortreffliches Eisenbahn-System, die er gewiß mit Freuden angenommen hätte, bieten zu können! — In welcher Weise diese Versäumnisse, noch ist es vielleicht Zeit dazu, wieder gutgemacht werden könnten, habe ich bereits im 74. Stück der vorjährigen „Neuen Blätter“ unter der Ueberschrift: „Ansichten über Freiheit des Verkehrs u. 1. Der Braker-Oldenburger Steinweg nutzlos oder wenigstens überflüssig“, kurz nachzuweisen versucht. Wenn ich darauf Bezug zu nehmen mir erlaube, kann ich nur in jeder Beziehung bei dem Inhalte desselben, dessen Wahrheit kein Unbefangener verkannt haben wird, beharren. —

\*) Im fünften Jahrgang Stück 58 und 76 lieferte der Verf. Beiträge, die diesem als I. und II. zuzurechnen sind.

A. v. Red.