

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-54420](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-54420)

Blätter für Stadt und Land.

Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in $\frac{1}{2}$ Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 18 Grote Cour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 5. October.

1851.

N^o. 40.

Zur Statistik der Oldenburgischen Rhederei.

Das Herzogthum Oldenburg erscheint durch seine Lage an der Mündung der Weser und an der Nordsee, durch seine Verbindung mit der Ems, gewiß berechtigt, Theil zu nehmen an Schiffahrt und Handel, und an den Segnungen, welche diese Erwerbszweige da verbreiten, wo sie durch die Natur der Verhältnisse hervorgerufen emporblühen. Wenn man nun auch vielleicht zugeben muß, daß die Bewohner des Herzogthums sich noch nicht, wenigstens nicht so sehr beim eigentlichen Großhandel betheiligen, als es bei den vorliegenden örtlichen Verhältnissen möglich wäre, indem sie sich fast nur mit dem Vertriebe der Erzeugnisse der einheimischen Landwirthschaft beschäftigen und auch dabei häufig nur als die Vertreter oder Geschäftsführer auswärtiger Handelshäuser auftreten, so läßt sich doch nicht verkennen, daß die oldenburgische Rhederei einen bedeutenden Umfang gewonnen habe, wie denn auch die oldenburgische Flagge in keinem Gewässer fremd, der oldenburgische Schiffer in jedem Hafen, an jeder Börse ein gern gesehener Gast ist. Es wird daher nicht ohne Interesse sein, die Verhältnisse der oldenburgischen Rhederei näher darzulegen und daran einige Nachrichten über den Verkehr in verschiedenen oldenburgischen Hafenplätzen, so weit amtliche Nachrichten darüber vorliegen, zu knüpfen.

Wenden wir uns nun zunächst zur Darlegung der Verhältnisse der oldenburgischen Rhederei und der oldenburgischen Schiffahrt überhaupt, so kommen hierbei folgende drei, nach dem Character der Schiffahrt verschiedene, Bezirke in Betracht, nämlich

1) die Ufer der Weser und ihrer Nebenflüsse, Hunte und Dichtum, das Weser-Gebiet;

2) der Meerbusen der Jade mit der westlich der Mündung desselben belegenen Nordseeinsel Wangerooge, das Jade-Gebiet und

3) die westlichen Theile des Landes mit den der Ems zufließenden Gewässern: das Aker-Tief, die Behne und die Söfste, welche drei später vereinigt den Name Zümme führen, und die Marka, später Sagter-Ems, welche sich nachher mit der Zümme vereinigt und unter dem Namen Leda sich bei Leer in die Ems ergießen, das Ems-Gebiet.

Von jenen drei Bezirken treibt nun ohne Zweifel das Weser-Gebiet, bestehend aus dem Bezirke der Stadt Oldenburg und aus den Aemtern Berne, Elsfleth, Brake, Rodenkirchen, Abbehausen, Burhave und Landwüthden, denen auch das Amt Zwischenahn zugerechnet ist, weil das, Eingeseffenen dieses Amtes gehörende Schiff von der Weser aus fährt, die umfangreichste Schiffahrt und seine Rhederei hat den bedeutendsten Aufschwung genommen. Nach einer im Februar 1829 aufgenommenen Liste aller Schiffe über 5 Rockenlasten groß, zählte das Weser-Gebiet 206 Schiffe von zusammen 4590 Rockenlasten, wobei freilich die Nachrichten aus einem Amtsbezirke, der sich indessen nicht stark bei der Schiffahrt betheiligt, fehlen, nach der Schiffsliste vom 1. Januar 1851 dagegen 309 Schiffe von zusammen 11840 R.L. Es hatte sich mithin die Zahl der Schiffe um 50%, die der Lasten um 158% vermehrt, und wenn 1829 jedes Schiff eine durchschnittliche Tragfähigkeit von 21 $\frac{1}{2}$ Last hatte, so war 1851 die durchschnittliche Größe auf 38 $\frac{1}{2}$ Last gestiegen. Wie sich die Schiffe über die verschiedenen Amtsbezirke sowohl im Jahre 1829 wie im Jahre 1851 vertheilten, wird die folgende Zusammenstellung ergeben.



Es waren im Amtsbezirk	im Februar 1829 Schiffe von						am 1. Januar 1851 Schiffe von														
						Im Ganzen.											Im Ganzen				
	5 bis 20 Last.	21 bis 35 Last.	36 bis 50 Last.	51 bis 75 Last.	76 bis 100 Last.		101 bis 125 Last.	Schiffe.	Lasten.	5 bis 20 Last.	21 bis 35 Last.	36 bis 50 Last.	51 bis 75 Last.	76 bis 100 Last.	101 bis 125 Last.	126 bis 150 Last.	151 bis 175 Last.	215 Last.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.
1. Stadt Oldenburg	8	—	—	—	1	—	9	192	18	2	—	1	—	1	—	—	—	—	22	63	492
2. Berne	28	13	6	1	1	—	49	1139	23	—	4	13	13	2	1	—	—	56	314	2878	
3. Elsfleth	12	8	20	4	—	1	45	1616	8	6	2	15	17	8	1	—	—	57	394	3930	
4. Brake	57	3	—	1	1	—	62	1011	65	22	8	6	4	3	2	1	—	111	428	3399	
5. Rodenkirchen	23	1	—	1	1	—	26	426	27	—	2	—	1	—	—	—	—	30	68	459	
6. Abbehausen	—	—	—	—	—	—	?	?	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10	20	115	
7. Burhave	9	—	—	—	—	—	9	115	11	1	—	1	—	—	—	—	—	13	41	241	
8. Landwühdren	5	—	—	—	—	—	5	41	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9	18	111	
9. Zwischenahn	—	—	1	—	—	—	1	50	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	13	215	
Zusammen	142	25	27	7	4	1	206	4590	171	31	16	36	35	14	4	1	1	309	1359	11840	

Es mag allerdings die Schiffsliste von 1829 vielleicht nicht mit gleicher Genauigkeit aufgenommen sein, wie solche jetzt angewandt wird, allein das und wie in den letzten sechs Jahren, worüber solche genauere Verzeichnisse vorliegen, die Zahl der Schiffe in den einzelnen Amtsbezirken in fast stetem Steigen war, ergibt die folgende Zusammenstellung:

Im Amtsbezirk	Es fuhren unter Oldenburger Flagge Schiffe von 5 Lasten und mehr, am 1. Januar																	
	1846.			1847.			1848.			1849.			1850.			1851.		
	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.	Schiffe.	Mann- schaft.	Lasten.
1. Stadt Oldenburg	23	65	588	24	67	497	24	68	527	25	70	537	24	69	540	22	63	492
2. Berne	58	288	2447	53	277	2271	56	289	2600	58	321	2929	55	307	2791	56	314	2878
3. Elsfleth	33	408	3125	30	380	3240	36	397	3573	60	419	4239	52	373	3619	57	394	3930
4. Brake	88	359	2302	92	368	2784	100	401	2996	103	422	3503	105	410	3064	111	428	3399
5. Rodenkirchen	29	67	525	32	70	470	26	38	402	29	67	447	31	73	488	30	68	459
6. Abbehausen	11	22	137	10	20	124	10	20	127	9	18	108	9	18	108	10	20	115
7. Burhave	16	47	280	15	45	262	18	50	297	14	42	237	13	40	239	13	41	241
8. Landwühdren	9	18	124	9	18	111	7	14	85	9	18	111	9	18	111	9	18	111
9. Zwischenahn	—	—	—	—	—	—	1	10	110	—	—	—	—	—	—	1	13	215
Zusammen	287	1274	9728	285	1245	9739	298	1307	10717	307	1377	12131	298	1308	10960	309	1359	11840

Ein irgend erheblicher Rückschritt, wenn auch weniger in der Zahl der Schiffe als in der Zahl der Lasten, tritt nur nach der Liste vom 1. Januar 1850 hervor, welches auch durch die seitdem wieder eingetretene Vermehrung noch nicht ganz hat ausgeglichen werden können. Es rührt dieser Rückschritt in der Zahl der Schiffe aber weniger von einer eigentlichen Abnahme der Rhederei, als daher, daß wegen und während des Krieges mit Dänemark manche Schiffer sich eine neutrale Flagge zu verschaffen wußten, und daher aus den Listen der Schiffe

unter oldenburgischer Flagge ausfielen, nichts desto weniger aber größtentheils nach wie vor von oldenburgischen Häfen aus fuhren, welche jetzt auch nach und nach wieder unter die oldenburgische Flagge zurückkehren. So fuhren am 1. Januar 1850 12 solcher Schiffe von 965 Lasten und am 1. Januar 1851 noch 8 derselben von 685 Lasten unter fremden Flaggen und wenn man diese mit berücksichtigt, so stellt sich die Zahl der Schiffe am 1. Januar 1850 auf 310 mit 11920 Lasten, und am 1. Januar 1851 auf 317 Schiffe mit 12525 Lasten.

Schon oben ist angedeutet, daß die Zunahme der Rhederei des Weser-Gebiets nicht bloß in der Zahl sondern auch, und vorzugsweise, in der Größe der Schiffe hervorgetreten sei, noch mehr wird dies aber die folgende Zusammenstellung ergeben, vorzüglich wenn dabei die eben besprochenen Verhältnisse während und in Folge des Krieges berücksichtigt werden. Um diese hervorzuheben sind die Zahlen, welche sich durch Hinzurechnung der unter neutrale Flagge gebrachten Schiffe ergeben, in Klammern beigefügt.

Schiffe von	1846	1847	1848	1849	1850	1851
5 bis 20 L.	168	160	168	167	172	171
21 " 35 "	25	30	27	27	30	31
36 " 50 "	26	23	18	14	14(15)	16
51 " 75 "	46	45	47	45	32(38)	36(40)
76 " 100 "	12	16	23	31	29(33)	35(38)
101 " 125 "	6	8	11	17	15	14
126 " 150 "	2	2	4	5	5(6)	4(5)
151 " 175 "	1	—	—	1	1	1
176 " 200 "	1	1	—	—	—	—
201 " 225 "	—	—	—	—	—	1
Zm Ganzen	287	285	298	307	298 (310)	309 (317)

Eben so wurden im Laufe der Zeit immer mehr die für transatlantische Reisen beliebteren Schooner, Brigs und Barken den bisher üblicheren Kuffs und Gallioten vorgezogen und wer den Bau des Schiffskörpers an den Gallioten vor dem der Schooner aus dem einen oder anderen Grunde den Vorzug gab, suchte doch denselben durch die Takelage eines Schooners größere Eleganz und größere Segelfertigkeit zu geben, so daß die Schooner-Gallioten jetzt die vorherrschende Gattung der von der Weser aus fahrenden oldenburgischen Seeschiffe ist. Die näheren Verhältnisse ergibt folgende Zusammenstellung.

Bauart der Schiffe.	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Rähne	185	184	191	190	198	202
Gver	2	2	2	1	1	—
Kutter	4	4	4	4	4	3
Kuffs	33	27	21	16	13(14)	12
Gallioten	29	27	24	22	19(21)	21
Schooner-Gallioten	15	19	30	38	33(36)	40(42)
Schooner-Brigs	2	2	2	6	7	8
Schooner	7	10	13	16	12(17)	11(16)
Brigantine	—	—	1	—	—	—
Brigs	7	7	8	11	9	9
Barken	3	3	2	3	2(3)	3(4)
Zusammen	287	285	298	307	298 (310)	309 (317)

Von diesen Schiffen finden die Rähne, Gver und Kutter, wenn die größeren von ihnen auch in einzelnen Fällen kleinere Seereisen nach der Ostsee oder nach holländischen oder englischen Häfen machen, doch vorzugsweise in der Fluß- und Küstenschiffahrt ihre Verwendung, indem sie theils als Leichter-Schiffe für die größeren Seeschiffe dienen, theils beschäftigt sind, den Frachtverkehr der Ortschaften an der Weser unter sich so wie mit Oldenburg, Bremen, Hamburg und den übrigen Plätzen an der Elbe, auch mit den Hafenorten an der Jade und Ems zu vermitteln. So waren z. B. nach der von den Agenten der Bremer Versicherungs-Gesellschaften veröffentlichten Liste der von ihnen untersuchten und tüchtig befundenen Rähne im Jahre 1846 — 18 Rähne
1847 — 18 "
1848 — 23 "
1849 — 25 "
1850 — 23 "
1851 — 29 " als zur Fahrt

zwischen Bremen und Hamburg geeignet bezeichnet, wodurch indessen nicht gesagt ist, daß nicht noch manche andere derselben in dieser Fahrt beschäftigt würden, wie denn überhaupt jene Listen nur für diejenigen Fahrten von Bedeutung sind, für welche Versicherung genommen zu werden pflegt, was bei denjenigen zwischen den oldenburgischen Plätzen an Weser und Jade fast gar nicht der Fall ist.

Die übrigen der oben angeführten Schiffe sind als Seeschiffe zu betrachten von denen die bei weiten meisten im Handel der Stadt Bremen Beschäftigung finden, und dabei auch mit allen anderen Schiffen in Concurrenz treten können. Manche derselben suchen und finden indessen auch ihre Beschäftigung in dem Handel anderer europäischer und außereuropäischer Häfen ohne die Weserhäfen zu berühren, und ist für diese besonders die in der englischen und niederländischen Schifffahrtsgesetzgebung eingetretene Veränderung von Bedeutung, wenn gleich solche auch für die, mehr durch den Handel der Stadt Bremen beschäftigten Schiffe von Wichtigkeit ist. Einige Andeutungen über die Fahrten, welche die Seeschiffe des Weser-Gebiets zu machen pflegen, giebt die nachfolgende Zusammenstellung der in den letzten neun Jahren von der Weser aus von ihnen angetretenen Reisen, wobei indessen selbstredend die Zwischenreisen zwischen fremden Häfen ganz unberücksichtigt bleiben mußten.

Es segelten nach	1842	1843.		1844.		1845.		1846.		1847.		1848.		1849.		1850.	
	überhaupt.	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
Hamburg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	—	—	—	1	1	—	—	2	1	—	2	2	—	1	—	2	—
Lübeck	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen	64	13	56	18	40	26	33	19	24	32	19	16	7	17	12	22	26
Rußland	40	20	34	34	19	28	17	37	45	32	49	4	9	14	3	38	17
Schweden	2	—	4	—	—	—	4	—	2	1	5	—	1	—	—	6	—
Norwegen	21	5	17	9	19	15	18	17	8	2	19	3	2	3	1	3	6
England	71	28	43	30	36	59	47	39	29	53	31	74	70	57	1	54	4
Holland	7	8	—	7	—	12	—	4	—	8	—	2	—	1	—	3	—
Belgien	2	4	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	5	1	3	—	—	—	1	1	3	4	—	—	—	—	—	—	3
Spanien	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	2
Portugal	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mittel=Meer	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1
Canarische Inseln	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	2	1	1	—
Nordamerika	1	—	—	1	—	1	—	6	—	7	—	9	—	14	—	8	1
Westindien	1	—	—	1	—	—	—	—	—	4	—	—	—	1	—	4	1
Südamerika	3	2	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	6	—
Afrika (Westküste)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Ostindien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Zusammen	—	81	159	107	120	147	116	126	113	144	131	113	40	112	18	148	61
Ueberhaupt Reisen	223	240	—	227	—	263	—	239	—	275	—	153	—	130	—	209	—

Neben den ausschließlich für Kauffahrtei verwandten Schiffen, wurden auch mehrere der in den oben gegebenen Zusammenstellungen aufgeführten Schiffe zur Fischerei verwandt. Die im Jahre 1843 von Brake aus eingerichtete und zuerst mit einem, dann mit zwei Schiffen betriebene, nachher aber wieder auf ein Schiff reducirte Heeringsschifferei hat freilich gegenüber der mächtigen Concurrenz der holländischen und englischen Fischerei keinen Aufschwung gewinnen können, wie denn auch aus gleichem Grunde die früher von Bremen aus betriebene Heeringsschifferei eingegangen ist, dagegen hat die seit längerer Zeit von Brake aus betriebene grönländische Fischerei später auch in Elsfleth und in dem Amte Berne (Stedingerland) Anklang gefunden, und ist, wenn auch mit abwechselndem, doch im allgemeinen guten Erfolge betrieben, wie die nachstehende Uebersicht (siehe nächste Seite oben) des Ertrages derselben in den letzten 8 Jahren ergibt.

Außer den hier als Fang jener Schiffe aufgeführten Robben und Fischen fingen dieselben nicht selten Eisbären, sowie Narvale, auch fand im Jahre 1844 ein Robbensänger einen todtten Wallfisch; die Erträge dieser Nebengewinne an Thran sind in der Zusammenstellung mit enthalten.

Weniger bedeutend stellen sich die Verhältnisse der Rhederei des Jade=Gebiets, zu dem der an der Jade belegene Theil des Amts Burhave, so wie die Lemter Rastede, Varel, Bochhorn, Zeven, Minsen und Lettens, so wie die Stadt Zeven zu rechnen sind, wie dieselben denn auch im Allgemeinen ziemlich auf demselben Standpunkte stehen geblieben ist. Nach der im Jahre 1829 aufgenommenen Liste zählte dieselbe nämlich der Zeit 67 Schiffe von zusammen 1613 Lasten, während sie am 1. Jan. 1851 auch nur 68 Schiffe von zusammen 1646 Lasten hatte, so daß die Zahl der Schiffe sich zwar um eins vermehrt, die durchschnittliche Größe der-

Es wurden im Jahre	für den Fisch- und Robbenfang					für den Robbenfang				im Ganzen							
	ausgerüstet		dieselben lieferten			ausgerüstet		lieferten		ausgerüstet			lieferten				
	Schiffe.	von Lasten.	mit Mann.	Fische.	Robben.	Tonnen Thran.	Schiffe.	von Lasten.	mit Mann.	Robben.	Tonnen Thran.	Schiffe.	von Lasten.	mit Mann.	Fische.	Robben.	Tonnen Thran.
1843	3	470	147	4	10500	1415	3	310	116	10239	1206	6	780	263	4	20739	2621
1844	6	880	295	6	9550	1479	3	240	96	4100	481	9	1120	391	6	13650	1960
1845	6	880	295	8	12100	2126	3	240	96	6100	757	9	1120	391	8	18200	2873
1846	6	900	291	3	8980	1124	3	245	104	6630	628	9	1145	395	3	15610	1762
1847	4	615	194	8	19000	2750	4	370	136	17500	1995	8	985	330	8	36500	4745
1848	3	415	148	1	9400	969	5	480	181	5980	651	8	895	329	1	15380	1620
1849	3	415	156	3	5200	700	5	480	183	7950	903	8	895	339	3	13150	1603
1850	3	580	156	7	9300	1686	4	370	182	9450	1192	7	750	338	7	18750	2858
Zusammen				40	84030	12249				67949	7793				40	151979	20042

selben aber sich fast ganz gleichgeblieben ist. Etwas günstiger stellt sich allerdings das Verhältniß, wenn man berücksichtigt, daß eine mit einem Bremer Handlungshause nahe verbundene Rhederei, die 1829 zu Varel bestand und 5 Schiffe von zusammen 333 Lasten besaß, später nach Bremen übersiedelte und von jenen 5 Schiffen nur das kleinste von 18 Lasten in Varel zurückließ. Zieht man nämlich diese

nach Bremen ausgewanderten 4 Schiffe von 315 Lasten von den übrigen ab, so ergibt sich ein Bestand von 63 Schiffen mit 1298 Lasten, mithin eine Zunahme von 5 Schiffen und 348 Lasten, und es wäre die durchschnittliche Größe der Schiffe von 20½ Lasten auf 24 Lasten gestiegen. Deutlicher werden diese Verhältnisse durch folgende Zusammenstellung hervortreten.

Es waren im Amtsbezirk	im Februar 1829 Schiffe von							am 1. Januar 1851 Schiffe von										
	5 bis 20 Last.		21 bis 35 Last.		36 bis 50 Last.		51 bis 75 Last.		76 bis 100 Last.		101 bis 150 Last.		Im Ganzen		im Ganzen			
	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.			
1. Burchard	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	6	33
2. Rastede	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	6
3. Varel	2	1	—	—	—	2	1	6	355	2	1	—	2	5	18	5	18	185
4. Bockhorn	2	1	—	—	—	—	—	3	54	—	1	1	—	2	7	7	7	75
5. Fever	2	4	1	—	—	—	—	7	172	2	3	2	—	7	22	7	22	184
6. Minfen	15	4	4	1	—	—	—	24	540	17	2	4	—	23	59	23	59	388
7. Lettens (Wangerooge)	25	2	—	—	—	—	—	27	492	3	22	1	—	26	76	26	76	736
8. Stadt Fever	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	4	39
Zusammen	46	12	5	1	2	1	67	1613	28	29	9	2	68	194	164	68	194	1646

Es zeigt sich darnach fast nur bei der zum Amte Lettens gehörenden Insel Wangerooge eine intensive Vergrößerung der Rhederei, welche auch ziemlich stetig geblieben ist, während dieselbe in den übrigen Amtsbezirken eher eine Neigung zum Abnehmen hatte, wie folgende Zusammenstellung ergibt, wobei

indessen zu bemerken ist, daß die im Amte Minfen im J. 1851 hervortretende Verminderung der Lastenzahl weniger in einer Veränderung im Schiffsbestande als in einer Revision der Größenangaben ihren Grund hat.



Im Bezirke des Amtes	Es fuhren von der Jade Schiffe von und über 5 Lasten am 1. Januar																	
	1846			1847			1848			1849			1850			1851		
	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.	Schiffe.	Mannsch.	Lasten.
1. Buthave	2	4	24	2	4	24	1	2	12	3	6	33	3	6	33	3	6	33
2. Rastede	—	—	—	1	2	6	1	2	6	1	2	6	1	2	6	1	2	6
3. Barel	3	10	111	3	10	111	3	10	111	4	15	177	5	18	186	5	18	185
4. Bockhorn	2	4	43	4	11	111	4	12	111	3	9	93	3	9	93	2	7	75
5. Fever	7	22	188	8	26	233	8	26	233	6	18	146	7	22	184	7	22	184
6. Minsen	28	73	600	30	75	580	29	75	645	25	62	479	23	58	448	23	59	388
7. Lettens (Wangerooge)	27	76	674	26	73	678	26	73	673	26	69	673	26	72	704	26	76	736
8. Stadt Fever	—	—	—	—	—	—	1	4	41	1	4	41	2	8	80	1	4	39
Zusammen	69	189	1640	74	201	1743	73	204	1832	69	185	1648	70	195	1734	68	94	1646

Was dann aber die Verhältnisse rücksichtlich der Größe der einzelnen Schiffe betrifft, so ergibt die folgende Uebersicht allerdings, daß bei den kleineren Schiffen auch ein allmähliges Steigen bemerkbar ist, dagegen die Zahl der größeren Schiffe abgenommen hat.

Schiffe von	1846	1847	1848	1849	1850	1851
5 bis 20 Lasten	35	37	35	34	32	28
21 " 35 "	25	27	25	26	27	29
36 " 50 "	6	6	9	6	8	9
51 " 75 "	3	4	4	3	3	2
Zusammen	69	74	73	69	70	68

Auch in Beziehung auf die Bauart der Schiffe zeigt sich im Allgemeinen ziemlich viel Stabilität, doch wird auch hier ein Streben nach Schiffen höheren Ranges bemerkbar; es verschwinden die s. g. Nuttschiffe und die Tialken nach und nach und Kuffen und Gallioten treten an deren Stelle, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht.

Bauart der Schiffe.	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Rähne	2	3	2	3	3	3
Ever	2	2	2	2	3	3
Kutter	—	1	1	1	1	1
Sloop	1	1	1	1	1	1
Nuttschiffe	4	4	4	4	4	—
Tialken	16	14	15	15	13	13
Kuffß	39	45	45	39	38	41
Gallioten	3	2	1	3	6	5
Schooner-Kuffß	1	1	1	1	1	1
Schooner	1	1	1	—	—	—
Zusammen	69	74	73	69	70	68

Die Ursachen für diese Verhältnisse werden im Allgemeinen darin liegen, daß die in den Hafensplätzen der Jade zu Hause gehörenden Schiffe sich meistens auf den Verkehr dieser Hafensplätze selbst beschränken. Da dieser nun seiner Natur nach sich auf die Versorgung, bzw. Verschiffung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse, des nicht sehr umfangreichen Hinterlandes erstreckt und hierbei noch in Folge der Verbesserung der Landstraßen mit dem Landverkehr in Concurrenz treten muß, so kann die Rhederei des Jade-Gebietes keinen erheblichen Aufschwung nehmen, so lange die Jade-Schiffer nicht mehr, als bisher der Fall, in der Zwischenfahrt zwischen fremden Häfen Beschäftigung suchen. Dieses letztere thun bis jetzt fast nur die betriebsameren Bewohner der Insel Wangerooge und einige in neuerer Zeit in Barel zusammen getretene Rhedereien, und wo sich in den oben mitgetheilten Uebersichten ein günstiges Zeichen des Aufblühens der Rhederei herausstellt, ist dieses fast nur den Wangeroogern und Barelern zuzuschreiben.

Die Reisen der Jadeschiffe gehen denn auch theils wegen ihrer geringen Größe, theils weil sie vorzugsweise in dem Verkehre der Jadehäfen Beschäftigung suchen und finden, selten über die Gewässer der Nord- und Ostsee hinaus, und wird folgende Uebersicht der von der Jade aus gemachten Reisen das nähere darthun. Nur ein Schiff suchte und fand eine Zeit lang Beschäftigung in der Fahrt zwischen den Häfen am Mittelmeer.

Es wurden Reisen gemacht nach	1847	1848	1849	1850
den Häfen der Jade	23	98	127	111
der Weser und Hunte	157	76	92	123
Elbe	28	9	36	40
Dänemark	—	—	—	2
Dtsee	29	3	2	7
Norwegen	7	6	1	14
England	38	18	28	79
Holland	58	10	—	9
Belgien	9	2	1	
Frankreich	1	—	1	—
Ems und Ostfriesland	—	9	40	10
Zusammen	390	231	328	395

Von Hoofstel aus wurde, zum ersten Male von einem Hafen an der Jade, im Jahre 1847 ein Schooner von 60 Lasten auf den Robbenfang ausgerüstet und kehrte auch mit reichem Segen zurück;

im zweiten Jahre verunglückte das Schiff indessen in den grönländischen Gewässern im Eise, und wurde dann das Unternehmen aufgegeben.

Noch unbedeutender scheint auf den ersten Blick die Rhederei des diesseitigen Emsgebietes zu sein; wenn man indessen berücksichtigt, wie klein die Gewässer sind, welche von dort aus der Ems zufließen, wie weit die hier in Betracht kommenden Ortschaften der Kemter Weserstede und Friesoythe im Innern liegen, so läßt sich nicht verkennen, daß gleichwohl der dortige Schiffahrtsbetrieb Beachtung verdiente, wie sich derselbe denn auch in neuerer Zeit mehr ausgebreitet hat, und zwar sowohl nach Zahl, als Größe der Schiffe. Hält man nämlich die Liste der Schiffe vom Februar 1829 mit dem vom 1. Januar 1851 wie folgt zusammen, so waren

im Amtsbezirk	im Februar 1829 Schiffe			am 1. Januar 1851 Schiffe							
	Zusammen		von 5 b. 20 Last.	von 5 b. 20 Last.	von 21 b. 35 Last.	von 36 b. 50 Last.	von 51 b. 75 Last.	im Ganzen			
	Schiffe.	von Lasten.						Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	
Weserstede	1	—	1	20	12	—	—	—	12	24	88
Friesoythe	74	5	79	556	77	12	2	2	93	192	1128
Zusammen	75	5	80	576	89	12	2	2	105	216	1216

und es stellt sich eine Zunahme von 25 Schiffen und 640 Lasten heraus, so daß die Zahl der Lasten um mehr als das Doppelte, und die durchschnittliche Größe der Schiffe von 7 1/3 Lasten auf 11 2/3 Lasten

stieg. Es hat freilich die Zahl der Schiffe in den letzten Jahren mehr ab- als zugenommen wie folgende Uebersicht ergibt,

im Amtsbezirk	Es waren am 1. Januar																	
	1846			1847			1848			1849			1850			1851		
	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.	Schiffe.	mit Mann.	von Lasten.
Weserstede	15	31	121	16	33	137	15	31	131	14	29	122	14	29	123	12	24	88
Friesoythe	106	223	1211	104	216	1099	99	210	1117	102	217	1278	102	211	1150	93	192	1128
Zusammen	121	254	1332	120	249	1236	114	241	1248	116	246	1400	116	240	1303	105	216	1216

allein auch hier traf die Verminderung vorzugsweise bei den kleineren Schiffen ein, wie die folgenden Zusammenstellungen ergeben.



Es waren Schiffe	1846	1847	1848	1849	1850	1851
von 5 bis 20 Lasten	103	107	95	95	98	89
„ 21 „ 35 „	15	12	17	17	15	12
„ 36 „ 50 „	3	1	2	2	2	2
„ 51 „ 75 „	—	—	—	2	1	2
Zusammen	121	120	114	116	116	105

Die Schiffe waren der Bauart nach	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Mutttschiffe . . .	97	100	94	92	94	85
Tialken	15	14	13	14	13	15
Kuffs	9	6	7	9	9	5
Schooner-Kuffs	—	—	—	1	—	—
Zusammen	121	120	114	116	116	105

Von den hienebengenannten Schiffen dienen die Mutttschiffe vorzugsweise zur Flußschiffahrt und zwar zur Verschiffung der Landeserzeugnisse an Holz, Getreide und Buchweizen, insbesondere aber des Torfs, den sie den Ortschaften an der Ems zuführen, und dagegen Stroh, Heu, Dünger u. dgl., zugleich aber auch den Bedarf der dortigen Gegend an Kaufmannswaaren zurückbringen. Die übrigen Schiffe suchen und finden dagegen ihre Beschäftigung in dem Verkehre der Nord- und Ostseehäfen.

Faßt man nun die oben im einzelnen gegebenen Nachrichten zusammen, so ergeben sich folgende Uebersichten:

Die Rhederei im Gebiete der	hatte im Februar 1829 Schiffe von							hatte am 1. Januar 1851 Schiffe von														
	5 bis 20 Laf.	21 bis 35 Laf.	36 bis 50 Laf.	51 bis 75 Laf.	76 bis 100 Laf.	101 bis 125 Laf.	126 bis 150 Laf.	im Ganzen		5 bis 20 Laf.	21 bis 35 Laf.	36 bis 50 Laf.	51 bis 75 Laf.	76 bis 100 Laf.	101 bis 125 Laf.	126 bis 150 Laf.	151 bis 175 Laf.	215 Laf.	im Ganzen			
	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.	Schiffe.	Laf.
Wefer	142	2527	27	7	4	1	—	206	4590	171	31	16	36	35	14	4	1	1	309	1359	11800	
Jade	46	125	5	1	2	—	1	67	1613	28	29	9	2	—	—	—	—	—	68	194	1646	
Ems	75	5	—	—	—	—	—	80	576	89	12	2	2	—	—	—	—	—	105	216	1216	
Zusammen	263	4232	32	8	6	1	1	353	6779	288	72	27	40	35	14	4	1	1	482	1769	14702	

Darnach stieg im ganzen Herzogthum seit 1829 der letzten 6 Jahre stellten sich aber die Rhedereiverhältnisse wie folgt: die Zahl der Schiffe um 129 oder um 36%, die Lasten dagegen um 7923 oder um 117%.

im Gebiete der	Es fuhren unter oldenburgischer Flagge am 1. Januar																	
	1846			1847			1848			1849			1850			1851		
	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.	Schiffe.	mit Mann.	von Lafen.
Wefer	287	1274	9728	285	1245	4739	298	1307	10717	307	1377	12131	298	1308	10960	309	1359	11840
Jade	69	189	1640	74	201	1743	73	204	1832	69	185	1648	70	175	1734	68	194	1646
Ems	121	254	1332	120	249	1236	114	241	1248	116	246	1400	116	238	1303	105	216	1216
Zusammen	477	1717	12700	479	1695	12765	485	1752	13797	492	1808	15179	484	1741	13997	482	1769	14702
Unter Hinzurechnung der während des Krieges zeitweilig ausgewanderten Schiffe	496	—	14962	490	—	15357	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Es ist demnach die Zahl der über 5 Last großen Schiffe des Herzogthums um 5 bzw. 13 gestiegen, die Lastenzahl aber um 2002 bzw. 2687, so daß die durchschnittliche Größe der Schiffe von 26½ Last auf 30½ Last bzw. 31¼ Last sich gehoben hat.

Die Größenverhältnisse stellten sich während der letzten sechs Jahre in der Gesamtrhederei wie folgt:

Es hatten eine Größe von	1846	1847	1848	1849	1850	1851
5 bis 20 Last.	306	304	298	296	302	288
21 " 35 "	65	69	69	70	72	72
36 " 50 "	35	30	29	22	24	27
51 " 75 "	49	49	51	50	36	40
76 " 100 "	12	16	23	31	29	35
101 " 125 "	6	8	11	17	15	14

Es hatten eine Größe von	1846	1847	1848	1849	1850	1851
126 bis 150 Last.	2	2	4	5	5	4
151 " 175 "	1	—	—	1	1	1
176 " 200 "	1	1	—	—	—	—
201 " 225 "	—	—	—	—	—	1
Zusammen	477	479	485	490	484	482

Nach der Bauart und Größe vertheilt sich die Schiffe in demselben Zeitraume wie folgt:

Es waren	1846.		1847.		1848.		1849.		1850.		1851.												
	Zahl der		Zahl der		Zahl der		Zahl der		Zahl der		Zahl der		Davon waren										
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	5 bis 20 Last.	21 b. 35 Last.	36 b. 50 Last.	51 b. 75 Last.	76 b. 100 Last.	101 b. 125 Last.	126 b. 150 Last.	151 b. 175 Last.	215 Last.		
Rähne	187	3052	187	2870	193	2967	193	2914	201	3036	205	3229	172	29	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Ever	4	108	4	108	4	108	3	58	4	67	3	27	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kutter	4	78	5	84	5	84	5	84	5	84	4	66	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sloop	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Muttischiffe	101	768	104	799	98	769	96	756	98	772	85	648	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tialken	31	701	28	648	28	666	29	636	26	611	28	649	8	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuff	81	2802	78	2767	73	2446	64	2087	60	1897	58	1797	15	23	14	6	—	—	—	—	—	—	—
Gallioten	32	1875	29	1623	25	1506	25	1498	25	1404	26	1510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schooner-Kuff	1	65	1	65	1	65	2	140	1	65	1	45	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Schooner-Gallioten	15	1085	19	1645	30	2430	38	3135	33	2720	40	3300	—	—	14	25	4	—	—	—	—	—	—
Schooner	8	645	11	890	14	1185	16	1400	12	1110	11	960	—	—	1	2	6	2	—	—	—	—	—
Schooner-Brigs	2	150	2	150	2	155	6	650	7	780	8	865	—	—	—	—	2	5	1	—	—	—	—
Brigantine	—	—	—	—	1	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brigs	7	870	7	615	8	975	11	1370	9	1130	9	1090	—	—	—	—	1	6	1	1	—	—	—
Barcken	3	495	3	495	2	295	3	445	2	295	3	510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	477	12700	479	12765	485	13797	492	15179	484	13997	482	14702	288	72	27	40	35	14	4	1	1	1	1

Demnach war die durchschnittliche Größe

	der Rähne.	Ever.	Kutter.	Sloop.	Muttischiffe.
1846	16,2.	27.	19,5.	6.	7,6 Last.
1851	15,7.	9.	16,5.	6.	7,6 "

	der Tialken.	Kuff.	Gallioten.	Schoon.-Kuff.	Schoon.-Gall.
1846	22,6.	34,5.	58,6.	65.	72,3 Last.
1851	23,2.	31.	58.	45.	82,5 "

	der Schooner.	Schoon.-Brigs.	Brigs.	Barcken.
1846	80,6.	75.	124,3.	165 Last.
1851	87,3.	108,1.	121,1.	170 "

Nach der Weser-Zeitung Nr. 2207 fuhren am 1. Jan. 1851 von der Weser

	Zusammen
Seeschiffe. Lasten.	Rähne. Last.
Bremer 219. 44893.	113. 3420.
Fremde 19. 3795.	— — 19. 3795.

	Zusammen
Seeschiffe. Lasten.	Rähne. Last.
Oldenburger 105. 8614.	122. 2493.
Fremde 8. 695.	— — 8. 695.
Hannoversche 15. 1592.	74. 1957.
Fremde 5. 435.	— — 5. 435.

Im Ganzen 371. 60024. 309. 7780. 680. 67804. welche Angaben rücksichtlich der Rähne zwar nicht mit den oben nach amtlichen Nachrichten mitgetheilten Angaben übereinstimmen, was indessen daher rührt, daß die Weser-Zeitung nur die Rähne berücksichtigt, welche von den Agenten der Versicherungsgesellschaften untersucht sind, was, wie bereits oben angedeutet, nur bei denjenigen Fahrzeugen dieser Art eintritt, welche als Leicherschiffe oder zu Fahrten verwandt werden, auf denen die Ladungen versichert zu werden pflegen. Immerhin wird aber aus jener Zusammenstellung hervorgehen, daß die olden-

**



burgische Flagg e eine angemessene Stellung in der bedeutenden Rhederei der Weser einnimmt.

Eine Vergleichung der oldenburgischen Rhederei wie jeder anderen mit der dritter Staaten hat immer etwas bedenkliches, weil man nicht weiß, von welchen Grundsätzen bei Aufstellung der jedesmal in Frage stehenden Uebersichten ausgegangen; wollte man z. B. dieselbe mit der preussischen Rhederei vergleichen, deren Bestand in Nr. 2227 der Weser-Zeitung zu 870 Schiffen mit 129621 Lasten angegeben ist, so ergibt schon die durchschnittliche Größe dieser Schiffe von 148 Lasten, daß dabei unmöglich die Küsten- und Flußschiffe berücksichtigt sein können. Will man aber einen Vergleich ziehen, so wird man die oldenburgische Rhederei des Weser-Gebiets als das, was sie ist, nämlich als einen Theil der Gesamtthederei dieses Gebiets betrachten, und dann nur die von der Weser aus fahrenden Seeschiffe in Rechnung ziehen können, und stellt sich dann die Rhederei dieses einen Flußgebiets mit 371 Schiffen von 60024 Lasten, also mit einer durchschnittlichen Größe von 162 Last, gewiß der preussischen Rhederei würdig zur Seite. Will man aber die oldenburgische Rhederei mit der umfangreichen Griechischen vergleichen, so bedarf es nicht einmal eines Zurückgehens auf die Rhederei des Wesergebiets überhaupt; nach Nr. 2267 der Weser-Zeitung bestand solche 1850 freilich aus 4046 Schiffen, aber dieselben hielten nur 248131 Tonnen = 124065 Last, also durchschnittlich nur 60 Tonnen = 30 Last, welches der durchschnittlichen Größe sämtlicher oldenburgischen Schiffe ziemlich gleich kommt. Unter jener Gesamtzahl der griechischen Schiffe sind aber 2254 Schiffe von zusammen 18090 Tonnen, also durchschnittlich 8 Tonnen, wodurch es zweifellos wird, daß in jener Zahl wenigstens eben so kleine, wo nicht noch kleinere Schiffe begriffen sind, als in den Listen der oldenburgischen Schiffe begriffen sind. Eben so wird nach den Nachrichten in Nr. 2270 der Wes.-Ztg. Oldenburgs Rhederei auch allein in einen Vergleich mit der Frankreichs treten können, indem darnach unter den 14364 französischen Schiffen

4000 sind von 10 bis 60 Tonnen = 5 bis 30 Last,
 6500 " " 60 " 100 " = 30 " 50 "
 1400 " " 100 " 200 " = 50 " 100 "
 500 " " 200 " 300 " = 100 " 150 "

200 sind von 300 bis 400 Tonnen = 150 bis 200 Last,
 53 " " 400 " 500 " = 200 " 250 "
 14 " " 500 " 600 " = 250 " 300 "
 2 " " 600 " 700 " = 300 " 350 "
 3 " " 700 " 800 " = 350 " 400 "

wobei offenbar bei den kleineren Schiffen die Zahlen abgerundet sind. *)

Wie hiernach die oldenburgische Rhederei einen bedeutenden Umfang hat, und gewiß einen ehrenvollen Platz in der Reihe der Schifffahrttreibenden Staaten einnimmt, so wird sich auch nicht verkennen lassen, daß dieser Erwerbszweig, schon durch die Zahl der unmittelbar, als Schiffer, dabei beteiligten Personen, die größte Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt. Noch deutlicher muß dies aber werden, wenn man erwägt, wie viele Menschen mittelbar durch diese Rhederei ihren Erwerb haben, durch Lieferung der zur Ausrüstung und Unterhaltung der Schiffe nothwendigen Gegenstände und Arbeiten. Einen Anhaltspunkt dafür giebt die nachstehende Uebersicht des Betriebs auf den bedeutenderen Schiffswerften am diesseitigen Weserufer, welche rücksichtlich der Tüchtigkeit ihrer Arbeiten des besten Rufes sich erfreuen, so daß auch manche Schiffe für auswärtige Rechnung auf denselben gebaut werden.

Jahr	Zahl der Werfte.		Im Laufe des Jahrs sind abgeliefert				Am Schluß d. Jahres wurde gekauft an		Beschäftigten durchsch.			
	Seeschiffe.	Flußschiffe.	von zusammen Hoggen-Last.	über 30 R. L.	unter 30 R. L.	über 30 R. L.	unter 30 R. L.	Seeschiff.	Flußschiff.	Inländer.	Ausländer.	
1839	10	23	1	1922	13	3	8	—	9	—	359	11
1840	10	15	9	1083	13	7	2	2	11	2	337	7
1841	10	14	12	1094	11	10	3	2	6	1	279	1
1842	9	10	4	760	4	5	4	1	7	—	216	2
1843	8	5	13	524	2	12	3	1	6	—	202	—
1844	8	8	13	974	7	7	4	3	4	3	201	—
1845	8	4	11	737	2	7	3	3	7	—	211	—
1846	8	14	8	1437	9	7	6	—	6	1	265	5
1847	9	16	3	1458	4	1	3	1	14	1	365	22
1848	9	17	3	2034	12	1	6	1	5	3	367	19
1849	9	12	10	1278	6	9	7	—	12	1	283	12
1850	11	16	5	1890	10	4	6	1	10	1	522	26
Zuf.	—	154	92	15191	93	73	65	15	—	—	303	9

*) Allgemeine tabellarische Uebersichten der oldenb. Rhederei-Verhältnisse s. S. 181 ff.



Eine gleiche Bedeutung hat der Schiffsbau am Jadegebiete nicht, indem die dort vorhandenen Werften sich größtentheils auf Ausbesserung der vorhandenen Schiffe beschränken und nur selten zu Neubauten greifen. Eine Ausnahme macht hiervon indessen eine Werfte bei Barel welche sich mehr dem Neubau widmet. Die dem Jadegebiete angehörenden Schiffe, werden meistens an der Ems und deren Nebenflüssen, namentlich auch auf den daselbst im oldenburgischen Gebiete zu Edewecht (Amts Zwischenahn), Hengstforde (Amt Weserstede), Barßel und Strücklingen (Amts Friesoythe) betriebenen nicht ganz unbedeutenden Werften gebaut. Ueber Zahl und Umfang dieser Werften liegen zur Zeit keine ausführliche Nachrichten vor, indessen ergibt sich doch aus denselben, daß zu Edewecht im Jahre 1849 4 Seeschiffe von 20 bis 60 Last, und 7 Flußschiffe von 14 bis 20 Lasten, im Jahre 1850 aber 6 Seeschiffe von zusammen 278 Lasten und 7 Flußschiffe von 10—12 Lasten, zu Hengstforde 1849 4 Seeschiffe von 155 Lasten und 12 Flußschiffe, 1850 2 Seeschiffe von 78 Lasten, und 9 Flußschiffe, in Barßel und Strücklingen 1849 2 Seeschiffe und 4 Flußschiffe, 1850 ebenfalls 2 Seeschiffe von 78 Lasten, und 5 Flußschiffe von 65 Lasten gebaut wurden. Es würden diese Werften, begünstigt von dem in nächster Nähe vorhandenen Reichthum an ausgezeichnetem Holze, erheblich größeren Betrieb entwickeln können, wenn nicht eines Theils die Beschaffenheit der zu ihnen führenden Gewässer den Bau größerer Schiffe verhinderte, andern Theils aber die örtliche, von dem Leben und Treiben des überseeischen Verkehrs entfernte Lage der Werften, den Besitzern derselben die Möglichkeit erschwerte, an den großen Fortschritten des Schiffbaues in anderen Ländereien, welche den an der Weser gelegenen Werften täglich vor Augen geführt werden, sich selbst weiter fortzubilden; Hindernisse welche sich nie ganz werden beseitigen lassen.

Ueber den Umfang der durch den im Vorstehendem näher dargelegten Schiffahrtsbetrieb in Umlauf gesetzten Summen, lassen sich freilich wohl Anschläge aufstellen und Berechnungen machen, allein es werden dieselben nach der Natur der Sache nie auf Genauigkeit Anspruch machen können, weshalb es nicht gerathen sein wird, näher darauf einzugehen.

Es liegen indessen genaue Nachrichten über den durch die Stedinger Compagnie zum Betriebe der Grönländischen Fischerei bewirkten Umsatz vor, welche nicht bloß Anhaltspunkte für die eben berührte Frage bieten, sondern auch die Wichtigkeit der Grönlandsfahrt überhaupt darthun werden. Darnach wurde von jener Compagnie 1843 ein Schiff und 1844 ein zweites Schiff, und seitdem jährlich jene beiden Schiffe mit zusammen 85 Mann Besatzung ausgerüstet; dieselben brachten an: 11 Wallfische, 1 Narwal, 33814 Robben und 13 Eisbären, welche an Ertrag lieferten für

4965 Tonnen Thran	Edor.	95458	fl	69	gr.
33814 Robbenfelle		14941	„	21	„
10676 $\frac{1}{2}$ Wallfischbarten		6448	„	19	„
Wallfischknochen und Bartenhaar		19	„	52	„
12 Eisbärenfelle, 1 lebender Eisbär und 1 Narvalshorn		61	„	43	„
Zusammen Edor.		116929	fl	60	gr.

Davon wurden verausgabt:

an Handgeldern, Monats- und Partgeldern der Mannschaft		43313	fl	39	gr.
für Proviant, Instandhaltung der Schiffe nebst Inventar, Assurance-Prämien u.		53599	„	55	„

welche 96,913 fl 42 gr fast ganz dem Inlande zuströmen. Der Rest mit 20016 fl 18 gr wurde unter die Actionaire als Dividende vertheilt und war dadurch zu Anfang dieses Jahres der Kostenpreis der 1843 zu 100 fl ausgegebenen Actien, unter Berücksichtigung der geleisteten Nachzahlungen und der aufgelaufenen Zinsen zu 4 % auf 57 fl 42 gr, die Kosten der 1844 zu gleichem Betrage ausgegebenen Actien auf 72 fl 9 gr gesunken, während dieselben, nachdem jährlich für die Abnutzung der Schiffe u. angemessene Prozente abgerechnet worden, in dem Vermögen der Gesellschaft noch einen Werth von 100 fl 40 gr hatten. Ein gleich günstiges Ergebnis lieferte der Betrieb der übrigen Grönlandsfahrer vielleicht nicht, indessen wurden doch immer durch dieselben als Erwerb der Mannschaft und für Ausrüstung der Schiffe große Summen in Umlauf gesetzt und dem Meere abgerungen.

Nicht unerheblich soll auch die Zahl derjenigen sein, welche aus dem Kreise Wechta und insbesondere



aus dem Amte Steinfeld sich nach Ostfriesland und Holland wenden, und dort nicht nur die auf den Heeringsfang ausgerüsteten Schiffe fast ausschließlich bemannen, sondern auch auf den Kauffarteschiffen Dienste nehmen und dadurch manchen Gulden ins Land bringen; es hat indessen nicht gelingen wollen, erschöpfende Nachrichten darüber zu erhalten.

Es ist nun noch übrig, Einiges über die Häfen an den Küsten des Herzogthums und deren Verkehr zu bemerken. An der Weser sind es zunächst der Freihafen Brake und Elsfleth, welche für den überseeischen Verkehr von Bedeutung sind; denn wenn gleich auch Großenfiel und Fedderwardersiel für die Ausfuhr der Landesprodukte über

See, und die übrigen Ziele an der Weser für den inneren Verkehr eine nicht unbedeutende und bis jetzt zum Theil eine größere Bedeutung haben als jene erst genannten Häfen, so verkehren doch in ihnen fast gar keine Seeschiffe, wenn sie nicht eben dahin kommen, um Landeserzeugnisse zu laden. Ueber den Umfang des Verkehrs in allen diesen Häfen liegen wenig Nachrichten vor; nur über den Verkehr der Seeschiffe in Brake sind solche während einer Reihe von Jahren gesammelt, wobei es aber auch wieder an Nachrichten über den Verkehr der Küsten- und Flusschiffe daselbst mangelt. Es kamen daselbst nämlich an:

Unter der Flagge	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850
Amerikanische	2	3	1	2	—	1	4	1	1	—	—	—
Argentiniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6
Belgiſche	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Braſilianische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Bremer	37	40	49	43	65	82	115	120	87	62	28	30
Columbianische	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Dänische	19	12	7	10	31	22	11	22	38	3	3	4
Deutsche, Kriegsflagge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	8
Engliſche	6	16	18	21	26	17	21	36	76	109	70	67
Franzöſiſche	—	1	—	—	—	4	2	—	6	20	8	15
Hamburger	2	—	—	2	2	4	2	7	5	3	1	2
Hannoverſche	28	26	47	60	94	74	113	142	63	55	96	—
Helgolander	—	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Hollſteiniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Holländiſche	4	6	6	16	21	11	6	15	19	33	22	32
Kniphäuſer	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
Lübecke	—	—	—	—	—	—	1	4	4	—	—	2
Meklenburgiſche	1	—	—	1	4	2	—	4	6	—	—	4
Mexikaniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Norwegiſche	25	14	1	9	5	15	20	24	7	26	15	15
Oldenburgiſche	67	63	78	70	77	46	81	104	108	59	53	93
Preußiſche	3	4	4	4	18	16	9	3	16	2	2	3
Ruſſiſche	13	4	8	4	10	5	5	9	14	4	14	18
Von Samoſ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Schwediſche	10	10	7	17	12	11	4	5	12	9	6	1
Venezuelaniſche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Im Ganzen	218	202	246	261	366	340	355	467	552	394	297	401

Es ergibt ſich daraus, wie der Verkehr dieſes Hafenortes, der nach der Anlage des Bremerhafens allmählig bis auf 128 ankommende Schiffe (im Jahre 1836) herabgeſunken war, ſich immer mehr und vorzugsweiſe durch die fremden Flaggen wieder gehoben hat. Die Ueberſichten am Schluſſe (S. 180) ergeben die Abgangs-, beziehungsweiſe Beſtimmungsorte, der zu

Brake angekommenen, beziehungsweiſe von dort abgegangenen Schiffe.

Die Häfen an der Jade dienen nur dem Verkehre des dahinter belegenen Landes, behuf Ausfuhr der Landeserzeugniſſe und Verſorgung des Hinterlandes mit Holz von der Dſſee und Norwegen, Eiſen von Schweden und England, Steinkoh-

len, Baumwolle und Twiste von England und Wein von Frankreich; die große Mehrzahl der dort ankommenden Schiffe ist aber in der Küstenschifffahrt nach der Elbe, Weser und Ems beschäftigt. Nächste-

hende Zusammenstellung giebt eine Uebersicht über Zahl und Größe der in den verschiedenen Häfen an der Jade angekommenen Schiffe.

Es kamen an zu	1842	1843	1844		1845		1846		1847		1848		1849		1850		
	Schiffe.	Schiffe.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	Schiffe.	von R. L.	
Horumerfiel	146	329*)	202	—	295*)	—	146	2025	147	1789	112	1457	120	1582	209	2524	
Erldumerfiel	33	39	30	—	22	—	36	340	21	298	39	417	34	375	45	514	
Hookfiel	643	655	305	5030	273	5300	436	5971	400	5448	436	5424	419	5635	431	6239	
Inhauserfiel	81	154*)	54	491	106*)	—	44	485	59	577	52	601	52	541	41	570	
Rüstringerfiel	201	459*)	244	—	242	—	229	2743	175	2281	270	2499	221	2763	211	2527	
Marienfiel	12	17	19	269	23	—	61	920	7	98	38	737	29	520	24	423	
Steinhausersfiel	178	293	324*)	—	165	—	206	3649	206	?	191	3625	216	3754	266	4798	
Varelerfiel	195	364*)	187	—	281	—	223	4734	295	5976	283	5041	256	4777	210	4252	
Zusammen								1381	20867	1310		1421	19801	1347	19947	1437	21877

*) Hier sind anscheinend die angekommenen und abgegangenen Schiffe zusammengezählt.

An den diesseitigen Nebenflüssen der Ems finden sich zwar keine eigentliche Hafensplätze, doch haben manche der an jenen Gewässern belegenen Orte eine nicht geringe Bedeutung für den innern Verkehr. So kamen zu Edevecht und Westerstede beladen an:

	1849	1850
mit Tannenholz	5 Schiffe	11 Schiffe.
= Muschelschaalen (Schille)	8	= 12
= Dachziegeln u. Steinen	3	= 19
= Rohr oder Reith	6	= 13
= Stroh	25	= 66
= Stückgütern	4	= 9
= Getreide		= 7
= Eisen		= 1
= Steinkohlen		= 1

Zusammen . . . 51 Schiffe. 139 Schiffe.

	1849	1850
Beladen gingen ab:		
mit Kornbranntwein	7 Schiffe	10 Schiffe.
= Feldsteinen	3	= 3
= Buchweizen	75	= 18
= Honig		= 11
= Speck und Schinken		= 1
= Hopfen		= 2

Zusammen . . . 85 Schiffe. 45 Schiffe.

Zu Upen kamen an: gingen ab:

	1849	1850	1849	1850
Beladene Schiffe	259	343	254	259

welche ankommend Stroh, Reith, Ziegelsteine, Getreide, Tannenholz und Stückgüter, abgehend aber Eichenholz, Buchweizen, Kartoffeln, Loh, Schlangematerialien u. geladen hatten.

Zu Nordloh kamen und gingen 1850 etwa 400 Ladungen; ausgeführt wurde vorzüglich Torf und Buchweizen, eingeführt Stroh und Reith.

Im Amte Friesoythe kamen im Jahre 1850 beladen an:

zu Barfel	85 Schiffe,	gingen ab	200 Schiffe.
= Ramsloh	6	= dito	6
= Bollingen	6	= dito	6
= Strücklingen	38	= dito	38
= Osterhausen	17	= dito	17
= Roggenberg	33	= dito	33

welche ankommend Baumaterialien, Salz, Stroh, Lehm, Dünger und Stückgüter, ausgehend Schiffsbauholz, Getreide, Kartoffeln, Torf, Steine und Bienen geladen hatten.



Es kamen in Brake an von	1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.		1846.		1847.		1848.		1849.		1850.	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
der Elbe . . .	5	—	4	3	2	5	4	8	3	9	5	11	7	5	6	10	—	4	2	3	2	9	1	3
Dänemark . . .	6	—	10	—	4	—	3	—	3	—	13	2	3	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen . . .	22	—	16	—	10	—	38	—	94	—	57	—	21	—	17	—	14	—	5	—	6	—	35	—
Rußland . . .	57	—	14	—	17	—	21	—	39	—	21	—	21	—	101	1	174	—	20	—	14	—	25	—
Schweden . . .	15	—	11	—	10	—	10	—	8	—	7	—	4	—	7	—	7	—	8	—	7	—	8	—
Norwegen . . .	18	—	14	—	17	—	23	—	15	—	20	—	30	—	24	—	18	—	24	—	16	—	19	—
England . . .	50	—	81	4	100	11	80	1	122	4	105	—	141	2	189	2	220	1	201	5	123	15	181	2
Holland . . .	7	—	5	—	8	2	11	2	4	2	21	1	23	4	16	2	12	—	8	1	7	1	4	2
Belgien . . .	3	—	7	—	12	3	7	3	11	—	8	2	2	2	9	1	17	—	14	—	15	—	14	1
Frankreich . . .	5	—	6	—	11	1	9	2	5	2	15	—	12	—	9	1	19	—	28	1	11	—	17	—
Spanien . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	3	—	6	—	4	—	3	—
Portugal . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Afrika und Canarischen Inseln . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	3	—
Mittelmeer . . .	2	—	—	—	4	—	5	—	3	—	1	—	4	—	3	—	10	—	5	—	2	—	3	—
Nordamerika . . .	6	—	12	—	3	—	7	—	10	—	11	—	19	—	5	—	11	—	4	—	10	—	9	2
Westindien . . .	7	—	3	—	6	—	7	—	12	—	23	—	15	—	12	—	8	—	15	—	10	—	10	—
Südamerika . . .	—	—	1	—	2	—	3	—	6	—	—	—	7	—	3	—	2	—	8	—	5	—	9	—
Ostindien . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Weser Häfen . . .	1	8	2	1	1	4	—	7	—	5	—	4	2	12	—	13	—	17	—	1	22	—	22	40
Grönland . . .	2	—	2	—	2	—	2	—	3	—	7	—	6	—	8	—	8	—	7	—	6	—	6	—
Nordsee . . .	—	—	—	—	1	—	2	—	4	—	3	—	4	—	3	1	2	—	—	—	2	—	2	—
Felgoland . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	1	—	2	4	5	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Ostfriesland . . .	1	—	3	—	6	2	4	1	1	—	5	—	2	5	3	1	2	—	1	—	7	—	2	—
Jade . . .	—	3	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	1	—	—	—	—	—
Zusammen . . .	207	11	191	11	218	30	236	25	343	23	323	20	327	34	432	34	529	23	361	33	241	56	351	50
Im Ganzen Schiffe von	218.		202.		248.		261.		366.		343.		361.		466.		552.		394.		297.		401.	
									20397		20772		25012		30120		35072		28535		28427		32018	
									R. R.		R. R.		R. R.		R. R.		R. R.		R. R.		R. R.		R. R.	

Es segelten ab von Brake nach	1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.		1846.		1847.		1848.		1849.		1850.	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
der Elbe . . .	5	—	2	3	—	2	1	4	2	2	2	6	—	6	—	3	2	8	1	2	—	1	—	2
Dänemark . . .	1	3	1	1	—	—	5	4	8	7	6	7	7	4	8	12	8	16	2	7	8	—	6	2
Preußen . . .	9	8	9	5	6	6	9	11	7	14	5	15	7	4	12	17	18	23	8	9	14	5	13	18
Rußland . . .	9	19	6	3	7	6	11	13	9	17	12	12	8	14	19	30	12	59	9	1	16	4	10	10
Schweden . . .	2	7	2	3	2	2	6	6	3	4	2	5	3	3	2	4	3	5	—	—	2	2	7	—
Norwegen . . .	14	10	6	16	5	18	6	19	2	27	5	27	13	22	12	33	8	47	16	17	12	14	9	22
England . . .	107	1	84	4	85	23	45	29	48	64	43	38	57	40	71	42	88	75	127	50	110	11	108	30



Es segelt en ab von Brake nach	1839.		1840.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.		1846.		1847.		1848.		1849.		1850.	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
Holland	4	—	1	—	3	—	3	—	3	—	13	1	27	—	21	3	16	—	6	—	1	—	3	—
Belgien	1	1	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2	—	2	—	1	—	—	—
Frankreich	1	—	3	—	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	—	—
Spanien	2	2	3	1	2	2	2	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	6	1	1	1	2	—	4
Portugal	—	1	—	3	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canarischen In- seln	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3	1	2	—	2	—	1	—
Mittelmeer	1	4	—	—	1	2	1	1	—	1	—	1	—	1	1	—	5	—	—	—	1	—	1	—
Süd-Amerika	1	—	—	—	4	1	4	2	8	3	2	1	4	—	4	1	3	—	3	7	3	—	8	1
Californien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3	—
Westindien	4	—	4	—	3	—	2	—	7	—	7	1	8	—	10	—	9	—	2	3	11	2	8	1
Nord-Amerika	11	—	13	—	5	—	7	4	5	4	20	—	38	—	21	—	17	—	17	—	24	—	19	1
Grönland	—	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordsee	1	—	2	—	1	—	2	—	4	—	3	—	3	—	3	—	6	—	—	—	6	—	3	—
Helgoland	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	6	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemarksland u. Jade	—	3	—	—	2	5	—	6	—	3	—	4	7	9	1	16	—	15	2	20	—	11	2	12
Bremsehafen u. Düsse u. unbe- stimmt	3	6	3	6	2	4	5	6	4	11	3	24	5	20	4	13	5	40	1	19	—	20	3	24
Indien	—	10	—	2	1	13	—	23	—	72	4	34	1	26	—	14	—	43	—	9	—	11	—	4
Zusammen	176	77	142	51	130	91	111	131	107	237	133	186	193	152	195	209	198	353	203	181	211	92	205	139
Im Ganzen Schiffe	253		193		221		142		344		319		345		404		553		354		303		344	

Bauart der oldenburgischen Schiffe.	1846.		1847.		1848.		1849.		1850.		1851.	
	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.	Zahl der Schiffe.	Größe nach R. Q.
Barck	3	495	3	495	2	295	3	445	2	295	3	510
Brig	7	870	7	615	8	975	11	1370	9	1130	9	1090
Brigantine	—	—	—	—	1	110	—	—	—	—	—	—
Schooner-Brig	2	150	2	150	2	185	6	650	4	780	8	865
Schooner	8	645	11	890	14	1185	16	1400	12	1110	11	960
Schooner-Galliot	15	1085	19	1645	30	2430	38	3135	33	2720	40	3300
Schooner-Kuff	1	65	1	65	1	65	2	140	1	65	1	45
Galliot	32	1875	29	1623	25	1506	25	1498	25	1404	26	1510
Kuff	81	2802	78	2767	73	2446	64	2087	60	1897	58	1797
Dialf	31	701	28	648	28	666	29	636	26	611	28	649
Mutt	101	768	104	799	98	769	96	756	98	772	85	648
Sloop	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6
Kutter	4	78	5	84	5	84	5	84	5	84	4	66
Ever	4	108	4	108	4	108	3	108	4	67	3	27
Kahn	187	3052	194	2870	193	2967	193	2914	201	3056	205	3229
Zusammen	477	12700	479	12765	485	13797	492	15179	484	13997	482	14702



Gesamt = Lieferfrist der oldenburgischen Stifte	1846.			1847.			1848.			1849.			1850.			1851.								
	Weser-Gebiet	Jade-Gebiet	Ems-Gebiet	Zusammen	Weser-Gebiet	Jade-Gebiet	Ems-Gebiet	Zusammen	Weser-Gebiet	Jade-Gebiet	Ems-Gebiet	Zusammen	Weser-Gebiet	Jade-Gebiet	Ems-Gebiet	Zusammen								
a. nach der Größe	168	35	103	306	160	37	107	304	168	35	95	298	167	34	95	206	172	32	98	302	171	28	89	288
von	25	25	15	65	30	27	12	69	27	25	17	69	27	26	17	70	30	27	15	72	31	29	12	72
5 bis 20 Saften	26	6	3	35	23	6	1	30	18	9	2	22	14	8	2	24	9	2	24	16	9	2	2	27
21 bis 35 Saften	46	3	—	49	45	4	—	49	47	4	—	51	45	3	2	50	32	3	1	36	36	2	2	40
36 bis 50 Saften	12	—	—	12	16	—	—	16	23	—	—	23	31	—	—	31	29	—	—	29	35	—	—	35
51 bis 75 Saften	6	—	—	6	8	—	—	8	11	—	—	11	17	—	—	17	15	—	—	15	14	—	—	14
76 bis 100 Saften	2	—	—	2	2	—	—	2	4	—	—	4	5	—	—	5	5	—	—	5	4	—	—	4
101 bis 125 Saften	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1
126 bis 150 Saften	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
151 bis 175 Saften	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
176 bis 200 Saften	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
201 bis 225 Saften	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sum Gängen	287	69	121	477	285	74	120	479	298	73	114	485	307	69	116	490	298	70	116	484	309	68	105	482
b. nach der Natur	3	—	—	3	3	—	—	3	2	—	—	2	3	—	—	3	2	—	—	2	3	—	—	3
Starf	7	—	—	7	7	—	—	7	8	—	—	8	11	—	—	11	9	—	—	9	9	—	—	9
Brig	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	6	—	—	6	7	—	—	7	8	—	—	8
Brigantine	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	2	6	—	—	6	12	—	—	12	11	—	—	11
Schooner-Brig	7	—	—	8	10	—	—	11	13	—	—	14	16	—	—	16	12	—	—	12	11	—	—	11
Schooner	15	—	—	15	19	—	—	19	30	—	—	30	38	—	—	38	33	—	—	33	40	—	—	40
Schooner-Galliot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schooner-Stuff	29	—	—	32	27	—	—	29	24	—	—	25	22	—	—	25	19	—	—	19	21	—	—	26
Galliot	33	—	—	32	27	—	—	29	21	—	—	25	16	—	—	25	13	—	—	13	12	—	—	28
Ruff	39	—	—	32	27	—	—	29	21	—	—	25	16	—	—	25	13	—	—	13	12	—	—	28
Starf	16	—	—	16	14	—	—	14	28	—	—	14	28	—	—	14	29	—	—	13	26	—	—	28
Stutt	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	8
Stoop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stutter	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	4	—	—	4	3	—	—	8
Gew	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	2	2	—	—	4
Rahn	185	—	—	187	184	—	—	187	191	—	—	193	190	—	—	193	198	—	—	201	202	—	—	205
Sum Gängen	287	69	121	477	285	74	120	479	298	73	114	485	307	69	116	492	298	70	116	484	309	68	105	482

Amtsbezirk.	Es fuhren unter obdenburgischer Flagge am 1. Januar																	
	1846.			1847.			1848.			1849.			1850.			1851.		
	Gefisse.	Mann.	Rafem.	Gefisse.	Mann.	Rafem.	Gefisse.	Mann.	Rafem.	Gefisse.	Mann.	Rafem.	Gefisse.	Mann.	Rafem.	Gefisse.	Mann.	Rafem.
I. Weser = Gebiet:																		
1. Oldenburg (Stadt)	23	65	588	24	67	497	24	68	527	25	70	537	24	69	540	22	63	492
2. Verne	58	288	2447	53	277	2271	56	289	2600	58	324	2929	55	307	2791	56	314	2878
3. Giesfeld	53	408	3125	50	380	3240	56	397	3573	60	419	4239	52	373	3619	57	394	3930
4. Broke	88	359	2502	92	368	2784	100	401	2996	103	422	3503	105	410	3064	111	428	3399
5. Nodenkirchen	29	67	525	32	70	470	26	58	402	29	67	447	31	73	488	30	68	459
6. Abbehausen	11	22	137	10	20	124	10	20	127	9	18	108	10	18	108	10	20	115
7. Burhave	16	47	280	15	45	262	18	50	287	14	42	257	13	40	239	13	41	241
8. Landwörden	9	18	124	9	18	111	7	14	85	9	18	111	9	18	111	9	18	111
9. Zwiffenahn	—	—	—	—	—	—	1	10	110	—	—	—	—	—	—	1	13	245
Zusammen	287	1274	9726	258	1245	9759	298	1307	10717	307	1377	12131	298	1308	10960	309	1359	11840
II. Sade = Gebiet:																		
1. Burhave	2	4	24	2	4	24	1	2	12	3	6	33	3	6	33	3	6	33
2. Raffede	—	—	—	1	2	6	1	2	6	1	2	6	1	2	6	1	2	6
3. Barel	3	10	111	3	10	111	3	10	111	4	15	177	5	18	186	5	18	185
4. Wochhorn	2	4	43	4	11	111	4	12	114	3	9	93	3	9	93	2	7	75
5. Sever	7	22	188	8	26	233	8	26	233	6	18	146	7	22	184	7	22	184
6. Minfen	28	73	600	30	75	580	29	75	645	25	62	479	23	58	448	23	59	388
7. Leitens	27	76	674	26	73	678	26	73	673	26	69	673	26	72	704	26	76	736
8. Sever (Stadt)	—	—	—	—	—	—	1	4	41	1	4	41	2	8	80	1	4	39
Zusammen	69	189	1640	74	201	1743	73	204	1832	69	185	1648	70	195	1734	68	194	1646
III. Gms = Gebiet:																		
1. Westerve	15	31	421	16	33	137	15	31	131	14	29	122	14	29	123	12	24	88
2. Freiloythe	106	223	1211	104	216	1099	99	210	1117	102	217	1278	102	211	1180	93	192	1128
Zusammen	121	254	1332	120	249	1236	114	241	1248	116	246	1400	116	238	1303	105	216	1216
Im Ganzen	471	1717	12700	479	1695	12765	485	1752	13797	492	1808	15179	484	1741	13997	482	1769	14702

**



Es fuhren 1829 im Amte	Schiffe von Nockenlasten							Im Ganzen		1851.	
	5 bis 20	21 b. 35	36 b. 50	51 b. 75	76 b. 100	101 b. 125	126 b. 150	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
I. Weser-Gebiet:											
Oldenburg, Stadt	8	—	—	—	1	—	—	9	192	22	492
Berne	28	13	6	1	1	—	—	49	1139	56	2878
Glücksteth	12	8	20	4	—	1	—	45	1616	57	3930
Brahe	57	3	—	1	1	—	—	62	1011	111	3399
Nodenkirchen	23	1	—	1	1	—	—	26	426	30	459
Abbehausen	—	—	—	—	—	—	—	?	?	10	115
Burhave	9	—	—	—	—	—	—	9	115	13	241
Landwühren	5	—	—	—	—	—	—	5	41	9	111
Zwischenahn	—	—	1	—	—	—	—	1	50	1	215
Zusammen	142	25	27	7	4	1	—	206	4590	309	11840
II. Jade-Gebiet:											
Burhave	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	33
Rastede	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6
Barel	2	1	—	—	2	—	1	6	355	5	185
Bockhorn	2	1	—	—	—	—	—	3	54	2	75
Zeve	2	4	1	—	—	—	—	7	172	7	184
Minsen	15	4	4	1	—	—	—	24	540	23	388
Letten (Wangerooze)	25	2	—	—	—	—	—	27	492	26	736
Stadt Zeve	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	39
Zusammen	46	12	5	1	2	—	1	67	1613	68	1646
III. Ems-Gebiet:											
Westerstede	1	—	—	—	—	—	—	1	20	12	88
Friesoythe	74	5	—	—	—	—	—	79	556	93	1128
Zusammen	75	5	—	—	—	—	—	80	576	105	1216
Im Ganzen	263	42	32	8	6	1	1	353	6779	482	14702

Die Oldenburgische Kirchenverfassung und der evangelische Kirchentag.

Am 17. Sept. d. J. trug der Vorsitzende des evang. Kirchentages zu Elberfeld Folgendes vor:

„Einige Mitglieder des Lehrstandes der Evang. Kirche des Großherzogthums Oldenburg haben erst gestern eine klagende Anzeige von ihrem durch die dort eingeführte neue Kirchenverfassung gefährdeten, wenn nicht ganz preisgegebenen Bekenntnisrechte an den Ausschuss gebracht, und um irgend welche Verwendung behufs einer Sicherstellung gebeten. Sie weisen aus Urkunden nach, daß diese Verfassung nirgend eine Gewähr des Schutzes Evang. Bekenntnisses, ausdrücklich wohl aber den zerstörendsten Angriffen der unbeschränkten Lehrfreiheit Stützpunkte biete, um so mehr da die auf allge-

meines Stimmrecht in ihren Wahlen gegründete Kirche vom Staate und vom landesherrlichen Kirchenregimente gänzlich getrennt sei.“

Der Vorsitzende berichtete sodann, daß eine vom Ausschuss des Kirchentages dazu niedergesetzte Commission, bestehend aus dem Prof. Dr. Hengstenberg, Consistorialrath Prof. Dr. Jul. Müller und Oberconsistorialrath Prof. Dr. Nisch, die Sache vorläufig untersucht habe, und fuhr dann fort: „Wir schlagen dem Kirchentage vor, den Ausschuss mit genauer Erforschung der Sachlage zu beauftragen, und ihn zu ermächtigen, nach hinreichender Kenntnisaufnahme zu urtheilen, ob eine dergleichen Verwendung recht und nöthig sei, und wenn, sie in genügender Weise auszuführen.“

Der Vorschlag wurde angenommen.

Blätter für Stadt und Land.

Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in $\frac{1}{2}$ Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 18 Grote Cour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 12. October.

1851.

№ 41.

Was für Männer sollen wir in den Landtag wählen?

Die Politik verhorrescirt die absoluten Gegensätze, zwischen die unbedingten Alternativen von Recht und Unrecht, von wahr und falsch drängt sich in der Politik noch ein drittes Moment, welches zusammengesetzt ist aus: eingetretenen Umständen, vollendeten Thatsachen, Nothwendigkeit, Staatswohl.

Alex. Heinr. v. Arnim.

Mit unserm Staatsgrundgesetze sollen Veränderungen vorgenommen werden, deren Inhalt man nicht bestimmt angegeben, deren Maß man nicht genau vorgezeichnet hat. Indessen ist es anzuerkennen, daß man die Umgestaltung auf verfassungsmäßigem Wege einzuführen beabsichtigt, und daß man zu diesem Behufe neue Wahlen angeordnet hat. Darüber, was für Männer zu wählen seien, will ich einige Betrachtungen aufstellen; doch muß ich zunächst meinen Gesichtspunkt angeben.

Unserm Oldenburg fehlt die Bedingung der Existenz eines selbstständigen Staates*), die innere Kraft zu existiren, es muß sich nach Umständen einem von Außen kommenden Machtgebote fügen. Es ist der kleine Finger am großen Deutschland, der, wenn auch frei von Giterbeulen und Geschwüren, doch den Bewegungen des ganzen Körpers folgen muß!

Der unversöhnliche Gegner eines freieren Staatslebens, Oesterreich, wird jeden Vorwand, im Norden

*) S. von Unruh, Erfahrungen aus den letzten Jahren, S. 12.

Deutschlands eine neue militärische Stellung zu gewinnen, mit rascher Entschiedenheit ergreifen. Preußen, das im vorigen Jahre am 2. oder 3. November von freien Stücken ohne Unterhandlung dem Wiener Cabinet erklärte, daß es gegen ein einseitiges Vorschreiten Oesterreichs und seiner Verbündeten in Hessen und Holstein Nichts einwende*), wird unter den gegenwärtigen Umständen, wenn Oesterreich unser Land besetzen wollte, nicht einmal ein schützendes Wort für uns finden! Ein Urtheil vor der Untersuchung, eine Strafe ohne Urtheil gegen ganze deutsche Volksstämme, sind in unsrer Zeit nicht mehr unerhörte Dinge: das bezeugen Hessen und Holstein!

„Es gibt nun in unsern Tagen“, um mich der Worte eines großen Rechtsgelehrten zu bedienen, „nicht wenig wohlmeinende Menschen, welche zu der Betrachtung der öffentlichen Dinge eine jugendfrohe Ansicht, eine Hoffnung ohne bestimmten Grund hinzubringen. Diese werden meist durch gewisse herrschende Vorstellungen und Formeln befriedigt, die überall wiederhallen und hinlänglich auf der Oberfläche liegen, um von der Menge ergriffen und als gemeinsames Abzeichen getragen und geliebt zu werden. Haben sie sich diese Vorstellungen recht geläufig gemacht — so sehen sie darin eine Bürgerschaft für ihren wahren Beruf zum öffentlichen Leben; blickten sie tiefer, so würden sie eben darin vielmehr Grund zum Mißtrauen gegen sich selbst finden.“

Solcher Männer waren auf unsern letzten Landtagen immer zu Viele, sie trugen die Schuld mit, daß so Weniges erreicht wurde. Werden Wähler, welche Parteigefinnung für politische Tüchtigkeit zu nehmen gewohnt sind, bei den bevorstehenden Wah-

*) S. Vier Wochen auswärtiger Politik, S. 9.

