

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

[urn:nbn:de:gbv:45:1-55055](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-55055)

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 Größh. Oldenb. Posten gehen, 2 Rthlr. 24 gr. Courant.

für

## Stadt und Land.

Fünfter Jahrgang.

Sonnabend, 12. Juni.

1847.

N<sup>o</sup> 47.

### Weser- und Hunte-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schon in der letzten General-Versammlung dieser Gesellschaft wurde der Wunsch laut, es möge aus den Berichten und Verhandlungen dasjenige, was für größere Kreise von Interesse sei, veröffentlicht werden. Um dem zu entsprechen, wurden mir die nöthigen Actenstücke von der Direction der Zeit zur Verfügung gestellt. In den ersten Wochen nach der Versammlung traten mir dringende Geschäfte hindernd in den Weg. Später beschloß ich einen geeigneten Zeitpunkt zu erwarten, der mir jetzt gekommen scheint, da abermals eine General-Versammlung am 14. d. M. bevorsteht.

Der Zweck der Gesellschaft ist, zum Nutzen der Gesellschafter und des gesammten Publikums, die Weser und Hunte regelmäßig mit Dampfschiffen zu befahren. Die Art, wie dieser Zweck erreicht werden sollte, ist dahin bezeichnet, daß die drei Schiffe täglich zweimal von Oldenburg, Bremen und Bremerhafen abfahren, sich zu Elsfleth treffen, die Passagiere und Güter auswechseln und dann nach ihrer Nachstation zurückkehren. Auch sollte von dem Schiffe Paul Friedrich August vorläufig dreimal wöchentlich eine Fahrt nach Fedderwarden gemacht werden. Es ist bekannt, daß bis jetzt dieser Zweck nicht vollständig in der bezeichneten Art hat erreicht werden können. Die zweimalige Fahrt auf der Hunte hat für die Sommermonate aufgegeben werden müs-

sen; die Fahrt nach Fedderwarden ist nur in den Sommermonaten möglich gewesen; und der Wechselplatz ist mitunter statt in Elsfleth vor Lienen (in der letzten Zeit auch versuchsweise auf dem Flusse, wo sich gerade die Schiffe begegneten) genommen worden, wohin denn die Elsflether Passagiere durch das Schiff „Oldenburg“ befördert wurden. Es ist darüber im Wesentlichen Folgendes verhandelt worden.

Ueber den ersten Punkt sagt der, der General-Versammlung vom 10. October v. J. erstattete Bericht:

Als der Plan gemacht und oldenburgischen Sachverständigen vorgelegt wurde, ging deren Urtheil dahin, daß ein Schiff von 16 Zoll Tiefgang die Hunte jederzeit bis Oldenburg werde befahren können. Ob deshalb das Erwartete nicht geleistet wird, weil dabei auf eine geringere Beladung, nämlich die mit 40 Personen gerechnet wurde, als welche dem Schiffe „Oldenburg“ gewöhnlich zugemuthet wird; oder ob man nicht daran gedacht hat, daß ein langes Schiff mit seinen Drehungen nicht allenthalben blos auf der vielleicht schmalen Rinne des Fahrwassers für Rähne sich halten kann; oder ob der durch die angebrachten Verstärkungen um 2 Zoll vergrößerte Tiefgang des Schiffs mit der berechneten Beladung von so großen Einflüsse ist; oder ob endlich, wie vielfach behauptet, wirklich seit der vorigjährigen Verlopfung des Hauptarms der Hunte so große Massen Sand und Erde in das Fahrwasser zwischen dem Oelstreich und Blankenburg geschwemmt sind, daß die bisher vorgenommenen Vagierungen noch bei Weitem nicht den alten Zustand wiederhergestellt haben — das Alles könnte nur ein sorgfältiger, zugleich aber sachverständiger und unparteiischer Beobachter und Kenner von Personen, Localitäten und Schiffs-Construktion genügend beantworten. Vielleicht wirkten alle diese Gründe zusammen.



Die Direction hat zu der Abhülfe dieses Uebelstandes, welche durch künstliche Vertiefung des Fahrwassers der Hunte möglich ist, direct nicht mitwirken können. Sie hat nur da, wo es schicklich war, wo nämlich das Staats-Interesse und das der Stadt-Gemeinde Oldenburg mit dem unserer Gesellschaft augenscheinlich Hand in Hand ging, durch Hinweisung auf die Uebelstände deren Hinwegräumung zu fördern gesucht. Und wiewohl das bisher Erreichte allerdings hinter ihren Wünschen zurückgeblieben ist: so kann die Direction doch nur mit geziemendem Danke anerkennen, was zur Förderung ihres Unternehmens von Seiten der Staats-Regierung und der Stadt Oldenburg bisher geschehen ist. Sie hat diesen Dank Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge durch eine Deputation aussprechen lassen; die Verwaltungs-Behörde und die Vertreter der Stadt werden in der zunehmenden Blüte der letzteren ihren Lohn gefunden haben. Je mehr aber von Monat zu Monat anerkannt wird, daß die Dampfschiffahrt für Stadt und Land Oldenburg erheblichen Nutzen bringt, desto sicherer dürfen wir auch hoffen, daß ferner dem Flusse die ungetheilte Aufmerksamkeit werde zugewendet werden, welche diese bisher vernachlässigte Wasserstraße verdient. . . .

Unter dem Zustande der Hunte haben die Einnahmen der Gesellschaft, insbesondere die auf dem Dampfschiffe „Oldenburg“ erhobenen, natürlich bedeutend gelitten. Es hat z. B. das Dampfschiff „Hanseat“ im Monate August eingenommen

	2046 Rthl. 33 gr.
der „Oldenburg“ nur . . . . .	805 „ 69 „

Differenz . . . . . 1240 Rthl. 38 gr.  
Daß dieser Unterschied theils in der nur einmaligen Fahrt des Schiffs gelegen hat, ist klar. Allein man hätte denken sollen, daß die seltenere Gelegenheit die Passagierzahl bei den einzelnen Fahrten vermehrt hätte, und muß daher schon a priori Alles auf die Unregelmäßigkeit der Fahrten schieben. Das bestätigt denn auch ein Blick in die Bücher der Gesellschaft, welche gerade an den Tagen, wo ein directer Anschluß an die Fahrten des „Paul Friedrich August“ und „Hanseat“ nicht Statt fand, die niedrigsten Einnahmen am Bord des „Oldenburg“ (bis zu 3 Rthl. 16 gr. per Tag herab) aufweisen.

Daß die durch die Umstände gebotene Abweichung von der voraus beabsichtigten Art, den Eingang erwähnten Zweck zu erreichen, den Fahrplan desjenigen Schiffes traf, in dessen Fahrwasser die Hindernisse lagen, ergab die Natur der Sache. Hätte doch sonst die Regelmäßigkeit des ganzen Fahrplans aufgegeben werden müssen und zwei Schiffe nach Einem, sieben bedeutende Abfahrtspunkte nach zweien, sich richten müssen. Die General-Versammlung hat denn auch über diese vorläufige Anordnung keinerlei Bemerkung gemacht.

Ein anderes Hinderniß zeigte sich unterhalb Elsfleth, nachdem ein neues Uferwerk gegenüber diesem

Flecken, das bestimmt war, das Fahrwasser des westlichen Weserarms näher nach Elsfleth zu drängen, vorläufig einen für den jetzigen Zustand der Schiffahrt nachtheiligen Einfluß hervorgebracht hatte. Bei niedrigster Ebbe kann nicht einmal das Schiff „Oldenburg“ über die versandete Stelle des westlichen Weserarms fahren, der „Paul Friedrich August“ muß sie schon bei mittlerem Wasserstande vermeiden.

Die Benutzung des Anlegeplatzes vor Elsfleth — sagte hierüber die Direction in ihrem letzten Berichte und sie müßte dies leider noch heute sagen — hat noch immer nicht regelmäßig Statt finden können, sondern es hat sich nach dem jedesmaligen Wasserstande richten müssen, ob die Passagiere bei Elsfleth oder Lienen ausgewechselt wurden. In welchen Fällen die Ausnahmen eintreten mußten, das hat die Direction dem Ermessen der Capitaine überlassen. Sie glaubt darin um so mehr das Rechte getroffen zu haben, als auch der Capitain Stühmer vom Dampfschiffe „Oldenburg“, dem doch die Auswechslung in Lienen jedesmal Beschwerde macht, nicht behauptet hat, daß unnöthiger Weise von der Erlaubniß, in Lienen zu wechseln, Gebrauch gemacht sei. Das Interesse des Fleckens Elsfleth hätte es wünschenswerth gemacht, niemals in Lienen zu wechseln; allein das Interesse der Gesellschaft forderte, die Schiffe nicht zu exponiren. Die Schlinge gegenüber von Elsfleth, von der man eine Verbesserung des Fahrwassers in der Westergate erwartet, ist seit etwa 6 Wochen fertig. Es wird auch behauptet, daß der Strom sein Bett schon etwas vertieft habe; allein bedeutend kann die Wirkung der bisherigen geringen Wassermasse wohl noch nicht gewesen sein; wenigstens haben Mitglieder der Direction am 27. Sept. noch sogar eine Fülle zwischen Elsfleth und der bezeichneten Schlinge auf den Grund gerathen sehen, und hat sogar der „Oldenburg“ die Fahrt zwischen Brake und Elsfleth mehrmals unterbrechen müssen. Es scheint indessen nicht zu bezweifeln, daß das für die Winter-Monate zu erwartende hohe Wasser die beabsichtigte Wirkung haben und demnach im künftigen Jahre der erwähnte Mißstand nicht weiter Statt finden wird.

Diese Erwartung ist leider nicht eingetroffen und ich zweifle nicht, daß es künstlicher Mittel bedürfen wird, um die Hindernisse die künstlich geschaffen sind, hinwegzuräumen. Das Interesse des Hafenplatzes Elsfleth geht mit dem der Dampfschiffahrts-Gesellschaft hier Hand in Hand, und da zu Gunsten des ersteren die der Dampfschiffahrt hinderliche Schlinge gemacht ist, so steht zu hoffen, daß er auch eine Verpflichtung fühlen wird, die nöthige Veränderung geeigneten Orts einzuleiten.

Eine dritte Abweichung von der planmäßigen Art, den Zweck der Gesellschaft zu verfolgen, lag darin, daß die Fahrten nach Fedderwarden nur im Sommer

gemacht wurden. Die erste Aussetzung dieser Fahrten im Herbst vorigen Jahres war besonders durch die Nothwendigkeit geboten, dem Schiffe „Paul Friedrich August“ einige Verstärkungen zu geben, ehe man es herbstlichen Stürmen in einem an Gefährlichkeit der offenen See gleichkommenden Reviere aussetzen dürfe. Die General-Versammlung vom 10. Oct. ermächtigte die Direction ausdrücklich zu dieser Suspension. Der Wiederbeginn ist in den ersten Frühjahrsmonaten unterblieben, weil die Direction ihn nicht mit den Hauptzwecken, einer zweimaligen regelmäßigen Fahrt, zu vereinigen wußte. Denn wenn mittägliche regelmäßige Zwischenfahrten nach Fedderwarden gemacht werden sollten, dürfte die Abfahrtsstunde von Bremerhafen des Nachmittags nicht vor 2 1/2 Uhr sein, und so spät dürfte diese wieder nur in den Sommermonaten angesetzt werden, wenn keine Nachsfahrten Statt finden sollten. Hätte man aber den „Paul Friedrich August“ an bestimmten Tagen im Fedderwarder Hafen übernachten lassen wollen, so wäre —

abgesehen davon, daß bei dem bisherigen Zustande des Hafens das Aus- und Einfahren nicht bei jedem Wasserstande möglich gewesen wäre — die Regelmäßigkeit der Abfahrtszeit von Bremerhafen gefährdet gewesen, indem es zu sehr von Wind und Wetter abhing, ob die Fahrt von Fedderwarden eine Verzögerung erleiden sollte, was namentlich bei starken Morgennebeln häufig eintreten könnte. Die General-Versammlung, welche am 14. d. M. in Bremen Statt findet, soll sich mit einem Plane beschäftigen, wie die nach bisherigen Erfahrungen nicht rentable Fahrt nach Fedderwarden \*) durch eine andere jener Gegend dienliche Einrichtung sich ersetzen ließe.

Nach dieser Versammlung werde ich über die das größere Publikum angehenden Angelegenheiten der Gesellschaft ein Weiteres mittheilen.

Rüder.

\*) Im Monat Mai wurden in 10 Fahrten 77 Personen befördert, die eine Einnahme von 22 Rthl. 34 gr. lieferten, während die Ausgaben sich zu 90 Rthl. berechnen.

### Kleine Chronik.

Gewerbe-Ausstellung. — Das Verzeichniß der ausgestellten Gegenstände ist jetzt erschienen, und führt (auf 37 Seiten) unter 687 Nummern die Einsendungen von 102 Personen auf, während die Zahl der einzelnen ausgestellten Gegenstände bedeutend größer ist, indem nicht bloß manche in mehreren Exemplaren eingelangte Arbeiten, sondern auch nicht selten mehrere bloß ähnliche Gegenstände unter einer Nummer zusammengefaßt sind. Dadurch ist nun freilich unsere Bemerkung, als habe die jetzige Ausstellung bei den Gewerbetreibenden nicht die Theilnahme gefunden, deren sich die letzte zu erfreuen hatte, in gewisser Beziehung widerlegt, indem die Zahl der jetzt ausgestellten Nummern die der früheren Ausstellung um 88 übersteigt, und mögen wir, wie auch wohl manche andere, dadurch getäuscht sein, daß jetzt nicht so umfangreiche Arbeiten ausgestellt sind (z. B. keine Wagen, keine Kanzel, weniger Meublen, keine Lederwaaren), welche früher die Räume mehr füllten, es hat indessen doch die Zahl der in dem Verzeichnisse genannten Einsender sich um 7, nämlich bis auf 102, vermindert, und zwar in Folge der geringeren Bethheiligung von Gewerbetreibenden aus der Stadt Oldenburg. Es haben sich nämlich von diesen nur 89 mit 431 Nummern (gegen 394 Nummern von 67 Einsendern im Jahre 1844) betheiligt, während von den auswärtigen Gewerbetreibenden 43 durch 236 Nummern (1844 lagen von 42 Einsendern 203 Nummern vor) vertreten sind. Da indessen manche Nummer in Bezug auf die Arbeit verschiedener Werkstätten ausgestellt ist, und mancher Gewerbetreibende in seinem Stablisement an und für sich verschiedene Gewerbe

vereinigt, so steigt dadurch die Zahl der vertretenen Werkstätten bis auf 149. Eine Zusammenstellung der jetzigen Ausstellung mit der von 1844 in dieser Beziehung giebt, soweit solches nach dem Verzeichnisse geschehen kann, folgendes Resultat:

Es waren eingefandt	1844.		1847.	
	aus Oldenburg.	von auswärt.	aus Oldenburg.	von auswärt.
	aus Wertstätten. <i>M</i>	aus Wertstätten. <i>M</i>	aus Wertstätten. <i>M</i>	aus Wertstätten. <i>M</i>
als Metallarbeiten . . . . .	22 196	10 46	15 172	10 20
gewebte Waaren, Gespinne u. dgl. . . . .	3 37	21 90	4 35	16 106
Arbeiten aus Holz, Horn, Elfenbein . . . . .	16 37	7 20	8 27	9 26
Leder und Lederwaaren . . . . .	8 34	5 19	1 3	2 3
Erzeugnisse anderer Gewerbe . . . . .	29 401	13 43	39 215	13 104
	78 425	56 218	67 432	52 259

Das Verzeichniß läßt uns freilich manche Namen vermissen, die wir mit Vergnügen auf der letzten Ausstellung an tüchtigen Arbeiten verzeichnet fanden, dagegen führt dasselbe uns auch Namen vor, die wir bisher auf den Ausstellungen, wenigstens in Verbindung mit Artikeln vermissen, mit denen sie jetzt im Verzeichnisse aufgeführt stehen. In der letzten Nummer d. Bl.



ist schon, auch von einer andern Seite her, auf mehrere derselben aufmerksam gemacht und erlauben wir uns noch in dieser Beziehung auf die Baumwollenwaaren von Dungs & Orde- mann in Bockhorn, von J. F. van der Wall & Comp. in Dinklage\*) und G. H. Bramlage in Lohne, so wie auf die groben Holzwaaren von Wempen und von Kuck aus Biefelstede aufmerksam zu machen.

Oldenburg, 8. Juni.

y.

Der Bockhorner Schulbau. — Wer einen wohlge- lungenen Schulbau sehen will, der gehe nach Bockhorn, wo kürzlich ein Gebäude der Art entstanden ist. Die Bockhorner haben sich dadurch ein lebendiges Denkmal gesetzt, das der jetzigen Generation, so lange die Mauern stehen, zur besondern Ehre gereichen wird. Die Wohnung ist bequem, mit vier heizbaren Zimmern und drei Kammern. Die geräumige Küche, wie der wasserdichte cementirte Keller, kommen der Hausfrau gut zu statten. Das Schulhaus ist ein separates Gebäude, mit dem Wohnhause durch einen verdeckten Gang verbunden, mit drei Schulstuben, wovon zwei benutzt und die dritte wahrschein- lich zu einer Industrieschule wird eingerichtet werden. In dem eigentlichen Schulgebäude liegt denn auch die Gehülfsstube, die ebenfalls mit einer Kammer versehen. Der Stall schließt sich dem Wohnhause zur Rechten, das Schulhaus sich demselben zur Linken an. Während das alte Schulgebäude an der sehr unpassenden Stelle lag, wo sich vier der belebtesten Straßen des Dorfes treffen — hat das neue in seiner geräuschlosen Lage noch einen Vortheil mehr, der nicht niedrig anzuschlagen. Vor dem Hause liegt der Spielflag, hinter demselben ein schöner Garten — kurz der Organis Wicke weiß keinen Punkt, wor- über zu flagen wäre. Jeder Freund des Besseren wird den Schulbau der Bockhorner als ein zeitgemäßes und zweckmäßiges Werk zu schätzen wissen. Mögen andere Dörfer, die ihre Jugend noch in finstere gefängnißartige Räume bannen, an den fortschrittstüchtigen Bockhornern ein Vorbild nehmen.

B. B.

In Batern erhielten verheirathete deutsche Schullehrer, ohne Unterschied der Confession, unter Berücksichtigung ihres Einkommens, ihrer Kinderzahl und der sonstigen Verhältnisse Uebungszulagen von 10—40 Gulden aus der Staatscasse. Es wurden zu diesem Zwecke den acht Kreis-Regierungen 120,000 Gulden zugewiesen.

Porto-Ermäßigung. — Die Oldenburg. Blätter theilen, nach dem Wochenblatt für das Transportwesen vom 16. Mai, mit: der englische Schatz habe von 1841—46 Pf. Sterl. 6,554,389 gegen die frühere Einnahme eingebüßt. Dieser einseitig finanziellen Auffassung stellen wir folgende Betrachtung gegenüber. „Man weiß, mit welcher Kühnheit die englische Regierung die Postreform beschloß und durchführte. Vor 1839 betrug das Porto im Durchschnitt für die inländische Corre-

spondenz 9 Pence, und jetzt beträgt es nach ein und demselben unveränderten Sage 1 Penny. Es ist wahr, in den ersten Jahren gab es große Einbußen in der Einnahme; allein der- malen hat sich das Gleichgewicht mit der Ausgabe hergestellt und neigt bereits zu einem Ueberschuß. In sechs Jah- ren hat die Vermehrung der Correspondenz 178 Proc. betragen! Indes Herr Rowland Hill war nicht bloßer Rechenkünstler, sondern auch Staatsmann, und hatte mit Leuten von gleichem Geist und Sinn zu thun. Das englische Ministerium und Parlament beabsichtigte mit der Postreform keine Finanzspecu- lation, sondern ein wahres Opfer für die Volksinteressen. Man begriff wohl, wie schwer das hohe Porto auf dem armen, von seiner Familie getrennten Theile seiner Bevölkerung laste; für die meisten Arbeiter waren dadurch alle Familienbände unterbrochen; denn wie konnte er von seinem knappen Tagelohn ein so theures Porto zahlen! Das Project Rowland Hills empfahl sich von der directen Finanzseite nur unzuverlässig und auf späte Zeit, wohl aber durch secundäre Rücksichten, wie ein eingeseßter Mann des Fiscus sie nennen würde, die Humanität und Civilisation durch eine Achtung vor den Ban- den der Familie und Freundschaft. Die Correspondenz verbrät- tet sich mehr in den untern armen Classen, wenn die Post durch ihre Preise ihnen möglich macht, sich derselben zu überlassen.“

(Minerva.)

Der Fleischbeschauer der Stadt Oldenburg. — Bei Besetzung der vor Kurzem erledigten städtischen Armen- Rechnungsführer-Stelle wurde von der betreffenden Behörde der Grundsatz festgesetzt, daß dergleichen Aemter vorzugsweise durch ältere Bürger ohne hinreichende Erwerbsquellen besetzt werden sollten. Da nun durch den Tod des Bürgers D. Künne die Stelle des Fleischbeschauers erledigt worden, so hegen viele meiner Mitbürger das Vertrauen zu der städtischen Behörde, daß obiger Grundsatz bei Besetzung legtenannter Stelle gleich- falls Anwendung finden werde, nämlich diese Stelle einem hie- sigen älteren Bürger zu Theil werde, der einer solchen Aus- zeichnung würdig und dem eine Vergrößerung seines Einkom- mens wohl zu wünschen wäre, und nicht einem solchen, dessen Subsistenz durch eigenes Vermögen und sonstige Erwerbsquel- len bereits gesichert sei, und auch noch jung genug wäre, sich Erwerbsquellen zu suchen.

D., 10. Juni 1847.

G. E.

Die Jevevländ. Nachrichten enthalten in Nr. 23: Chaussee nach Wittmund? (Drei Actenstücke). — Noch einige Bemerkungen über den Entwurf der Vormundsch.-D. — Ver- handlung der Liedertafeln Jeverlands, über ein am 13. d. M. zu haltendes Gesangfest.

#### Kirchennachricht.

Frühpredigt: Herr Hofprediger Wallroth. Anf. 8 Uhr.  
Hauptpredigt: Herr Pastor Gröning. „ 9 1/2 „  
Nachm.-Predigt: Herr Hülfsprediger Barelmann. „ 2 „

\*) In einem Auffage in Nr. 23. der Old. Blätter finden sich ausführliche Mittheilungen über die Fabrik von van der Wall und Comp. in Dinklage. U. d. Ned.

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

# Neue Blätter

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

für  
**Stadt und Land.**

**Fünfter Jahrgang.**

Mittwoch, 16. Juni.

1847.

N<sup>o</sup> 48.

## Die Wittwen-Casse.

Ob dem freien Willen der Staatsdiener überlassen werden dürfe: in wiefern sie ihren dereinstigen Wittwen eine Pension bei der W. C. versichern wollen? — und etwa von der Landesherrschaft größere Zuschüsse zu leisten seien, um den Contribuenten die Zahlung der tarifmäßigen Beträge zu erleichtern? — das sind Fragen, auf die der Verf. des Artikels in Nr. 43 dieser Bl. so wenig eingegangen ist, als er die kürzlich mehrfach dargelegten günstigen Zufälligkeiten, welche der W. C. zu Statten gekommen sind, einer Beachtung gewürdigt hat. Er nimmt aus unzureichenden Gründen als entschieden an, daß die Verordnungen von 1779 auf unrichtige Vorausbestimmung basirt sei, — und verlangt, daß jeder Interessent, der durch die seinerseits entrichteten Gelder die Pension seiner Frau gedeckt habe, erstattet bekomme, was er würde zuviel bezahlt haben, — ohne nur daran zu denken, sich die Frage vorzulegen: ob und wie die Casse, welche die erhaltenen Ueberschüsse zurückgeben soll, in den Fällen, wo die Einlagen des Mannes den Betrag der Wittwenpension nicht erreichen, dieses Deficit werde tragen können? Sollen der Casse keine solche Vortheile zufließen, so würde zur Vermeidung der entgegengesetzten Nachteile nichts übrig bleiben, als allgemein mit der Zahlung der Pensionen aufzuhören, sobald die betreffenden Wittwen die Einzahlungen ihrer Männer, einschließlic der dafür erwachsenen Zinsen, consumirt

haben! Wer in Verachtung „der Meinungen der s. g. Sachverständigen“ eine solche nahe liegende Consequenz übersehen kann, liefert dadurch einen so vollständigen Beweis seiner Ignoranz, daß jede weitere deßfällige Bemerkung als überflüssig erscheint. Wenn der Verf. die auf einander folgenden Berichte der Direction noch in anderer Hinsicht durchsieht, als um daraus die Zunahme des Capitals zu entnehmen: so wird er zweierlei bemerken können: a) daß die Summe der eröffneten jährlichen Pensionen bisher keine constante Größe gewesen ist, sondern solche im Allgemeinen fortwährend zugenommen hat. Die Wittwenpensionen betragen z. B. im Jahre 1823 nur 11 bis 12000  $\text{fl}$ , machen aber jetzt gegen 18000  $\text{fl}$  aus, was bei dem Zinsfusse von 4 Procent einer Capital-Differenz von 150000  $\text{fl}$  gleichkommt, b) daß seit 1813 die Zahl der Interessenten sich sehr vermehrt hat, mithin, da die Casse während des Bestandes der Ehen zu dem Besitze der Mittel gelangen muß, die künftigen Pensionen decken zu können, auch die Capital-Zunahme noch eine längere Zeit fortzudauern hat, wenn die Casse zahlungsfähig bleiben soll für die künftig hinzutretenden Pensionen. Daher ist der Vorschlag, „den jetzigen Capitalbestand für eifern zu erklären, und künftig nur so viel aufzubringen, um das Capital in seiner jetzigen Höhe zu erhalten“, nicht zur Annahme geeignet. Denn wenn auch die Zinsen des Capitals auf einige Jahre zureichten, sämmtliche Pensionen zu decken: so bewiese das gar nicht, daß die Beiträge zu hoch normirt wären, wie solches bei-