

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

[urn:nbn:de:gbv:45:1-55076](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-55076)

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

für

## Stadt und Land.

Fünfter Jahrgang.

Sonnabend, 19. Juni.

1847.

N<sup>o</sup>. 49.

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

Dem in Nr. 47 ausgesprochenen Vorsatze gemäß berichte ich hier weiter über Angelegenheiten der Dampfschiffahrt, soweit sie weiteren Kreisen Interesse gewähren und in der General-Versammlung der Gesellschaft am 11. d. M. zur Sprache kamen.

1) Die Betriebsrechnung von 1846 ergab, daß an Passagegeld, Fracht ic. . . . . 27675  $\text{fl}$  18 gr.  
an Zinsen . . . . . 601 „ 34 „

zusammen . . . . . 28279  $\text{fl}$  52 gr.

eingenommen waren, dagegen die Ausgaben einschließlich der seitdem für Dividenden ausgegebenen 3846  $\text{fl}$  6 gr. betragen . . . . . 24443  $\text{fl}$  46 gr.

der Rest von . . . . . 3846  $\text{fl}$  6 gr. theils noch zu Anlage-Brücken ic. auf das Anlage-Capital verwendet, theils dem Reservecfond überwiesen war. — Ueber die Finanzen des laufenden Jahrs sagte der Bericht der Direction:

Bis zum 31. Mai war die Einnahme

an Bord des Paul Friedrich August 3274  $\text{fl}$  5 gr.

„ „ „ Hanscat . . . . . 4469 „ 27 „

„ „ „ Oldenburg . . . . . 2213 „ 2 „

zusammen . . . . . 9956  $\text{fl}$  34 gr.

Die Ausgaben bis dahin c. . . . . 7600 „ — „

Der Rest von circa . . . . . 2300  $\text{fl}$  ist

theils (1500  $\text{fl}$ ) bei J. M. Wolde zinstragend belegt, theils baar in Cassé.

2. Ueber den Wechselpatz zu Elsfeth sagte der Bericht:

Die beabsichtigte Verbindung durch das Zusammentreffen der drei Schiffe zu Elsfeth war auf den Bericht der Sachverständigen und Ortskundigen gebaut, der dahin ging, daß Schiffe von 3 Fuß Tiefgang auch bei niedrigstem Wasserstande Elsfeth von beiden Seiten erreichen könnten. Seitdem aber eine Elsfeth gegenüber angelegte Schlinge geschlossen ist, hat sich das Fahrwasser in dem westlichen Weserarm verändern müssen, und es hat dabei, wo die künstliche Verengung aufhört, eine Sandanhäufung Statt gefunden, in Folge deren sogar der flache „Oldenburg“ mitunter verhindert ist, diese Stelle zu passiren.

Um nun den Wechselpatz wenigstens möglichst nahe bei Elsfeth zu lassen, verlegten wir einen der für die Station Elsfeth bestimmten Sloop nach Vienen, um an diesem bei niedrigem Wasserstande zu wechseln. Leider sank aber der vor der uns zu Bremerhafen überwiesenen Brücke liegende, dem Bremer Staate gehörige Anleger, und da der Bremer Staat einen neuen uns nicht überweisen konnte, so waren wir gezwungen, den Sloop von Vienen nach Bremerhafen zu verlegen. Außer Stande, ein neues Schiff für diese Station für angemessenen Preis zu acquiriren und somit der Gelegenheit, an einem festliegenden Schiffe zu wechseln, beraubt, beorderten wir die Capitaine, versuchsweise auf dem Strome da zu wechseln, wo sie sich träfen. Das Resultat dieser Anordnung war eine bedeutende Abkürzung der Fahrten auf der Weser; denn während vom 1. bis 11. Mai beim Wechseln an festen Punkten 20 Thal-fahrten und 20 Berg-fahrten 222 Stunden 41 Minuten gebrauchten, forderten 20 Thal- und 20 Berg-fahrten, welche vom 1. bis 11. Juni bei der Wechselung auf dem Strome gemacht wurden, 210 St. 2 M. Die Differenz von 12 St. 39



Min. macht für jede Berg- und Thalfahrt einen Zeitgewinn von durchschnittlich 38 Minuten, und dieser ist bedeutend genug, um uns den Vorprung von den concurrenden Dampfschiffen, der sonst problematisch wäre, zu sichern. Beispielsweise wollen wir nur erwähnen, daß dieser Vorprung uns am 12. d. M. Vormittags zu Begefac 42, am 13. Vorm. gar 60 Passagiere brachte.\*)

Gegen diese Anordnung hatte sich indessen eine, Elsleth den 5. Juni datirte Eingabe, und eine andere d. d. Oldenburg den 5. Juni, letztere von Hrn. Auctionsverwalter Will, wiewohl nicht zuerst, mit unterzeichnet, erhoben; und obschon die Mehrheit der Direction (Dröge, Schon, Lüderitz, Müller) geltend machte, daß lediglich die schnellere Fahrt unserer, durch vieles Anlegen und namentlich das Zusammentreffen in Elsleth im raschen Fortschreiten gehinderten Schiffe die bisherige Frequenz sichere, und daß die Passagiere, die in Elsleth an Bord wollten, nicht mehr, als die zu Brake, Begefac und andern Zwischenstationen sich einschiffenden, durch die um eine kurze Weile erfrühetete Abfahrt des „Oldenburg“ von der Elslether Brücke in Unsicherheit versetzt würden\*): so wurde dennoch die Fortdauer des, nach Ansicht der Direction glücklichen Versuchs nicht beliebt. Es wurde vielmehr beschlossen: die Direction solle die Capitaine dahin instruiren, daß wenn der Wasserstand das Anlegen bei Elsleth oder Lienen gestatte, sie nicht an der Stelle ihres Zusammentreffens auf dem Flusse die Auswechslung der Passagiere vornehmen dürfen.

(Der Beschluß folgt.)

### Jahr- und Kramermärkte in der Stadt Jever.

(Beschluß.)

Die Gegner geben zu, daß die Stadt manche Einnahme durch die vielen Märkte habe, und daß der Verkehr der Stadt dadurch belebt werde. Diese Ein-

\*) Die Gelegigkeit der Station Begefac erklärt auch die höhere Einnahme des Schiffes „Hanseat“.

\*\*) Es leiden diejenigen, welche sich in Elsleth an dem Zusammentreffen der Schiffe amüsiren, oder mit ihren vorüberfahrenden Geschäftsfreunden unterreden und nicht die 6 Grote bezahlen wollen, die für die Fahrt von der Elslether Brücke nach Lienen oder der Otergate und zurück bezahlt werden mußten. Aber die Gesellschaft, als Ganzes, kann doch nur das Interesse der Actionaire und derjenigen im Publikum, die als Passagiere ihre Schiffe benutzen wollen, berücksichtigen.

nahme rühre vorerst aus demjenigen her, was an Essen und Trinken verzehrt würde, und daß diese mit der Vereinigung der Märkte herabgehen würde, leide keinen Zweifel, wobei jedoch nicht außer Acht gelassen werden dürfe, daß sie durch die Verlängerung der beibehaltenen Märkte und den dadurch herbeigeführten stärkeren Besuch auch etwas wieder zunehmen würde. Ob durch die Verringerung der Märkte der bisherige Handel ebenso leiden würde, sei jedenfalls zweifelhaft. Wahr möge es sein, daß die Landleute deswegen an den Markttagen mehr kauften als an anderen Tagen, weil sie das Nützliche mit dem Unangenehmen zu verbinden suchten, allein daraus folge weiter nichts, als daß sie eben dies thäten und die Markttag zum Einkausen bestimmten, nicht aber, daß sie überhaupt nicht in Jever einkaufen würden. Im Allgemeinen gelte der Glaube unter den Landleuten, daß sie in der Stadt im Ganzen doch billiger und besser kaufen könnten als auf dem Lande, daß sie aber in der Stadt auch eine größere Auswahl hätten, was bei der gedrängteren Menschenmasse der Stadt, bei dem größeren Verkehr und schnelleren Umsatz auch ganz natürlich sei. Die Landleute kämen aber auch an vielen anderen Tagen zur Stadt und würden, wenn sie in Jever einmal kaufen wollten, gewiß dann auch an diesen Tagen kaufen; ja manche Landleute machten sich sogar gern eine Botschaft zur Stadt. Die Gefahr des Verlustes sei daher so groß nicht und würde sich mehr auf Gegenstände beschränken, die augenblicklich nothwendig wären und die früher auch die Landleute wohl meist schon auf dem Lande gekauft hätten. Dort aber zu kaufen, wo man etwas am schnellsten und leichtesten haben könne, sei das allgemeine Interesse, das bei allen volkswirtschaftlichen Fragen vorzüglich in Betracht käme. Auch die Märkte seien nicht der Stadt wegen da, sondern des ganzen Landes wegen. Wenn Ubbö Emmius in früherer Zeit die Stadt Jever gerühmt habe, so sei er dabei wahrscheinlich auch von der damals noch geltenden Ansicht ausgegangen, daß Städte auf Kosten des ganzen Landes begünstigt werden dürften, wie dies auch bei den Zünften und Stapelgerechtigkeiten, so wie mit Zöllen geschehen sei, allein seitdem sei man zu einer besseren und billigeren Ansicht übergegangen, und suche das Heil des Volks in der möglichsten Beförderung des Ganzen und der wenigsten Begün-

stigung des Einzelnen, die an und für sich auch ungerecht sei. Das Wohl des Ganzen befördere auch das Wohl des Einzelnen. Uebrigens sei auch im Interesse des Ganzen wohl zu bedenken, daß jeder Verkehr nicht gleich vortheilhaft sei und daß man wohl unterscheiden müsse zwischen gewinnbringendem und verzehrendem Verkehr.

Weiter hört man noch gegen die Beschränkung der Märkte auführen, daß dieselben, so wie sie jetzt wären, in eigenthümlichen Verhältnissen des Landes begründet seien, indem sie mit gewissen Ereignissen besonders gut zusammenträfen.

Die Gegner erkennen diese nicht an und glauben, daß die vielen Märkte, wie manche andere Einrichtungen unserer Stadt, z. B. die Waagegerechtigkeit, ursprünglich bloß zu Gunsten der Stadt, in der damals über Volkswirtschaft noch unklaren Zeit eingeführt seien und bemerken, daß die Landleute von Butjadingerland und Stadland in ähnlichen Verhältnissen seien, wie die unsrigen, und doch nur wenige Märkte hätten. Uebrigens wären aber auch ja die meisten Gegenstände, die an den Markttagen feil geboten würden, an jedem anderen Tage in der Stadt zu erhalten und wären vielleicht einzelne nicht da, so würden gewiß unsere Kaufleute, sobald Nachfrage darnach entstände, sich bestreben, dieselben anzuschaffen. Allerdings mögten diese dann etwas theurer bezahlt werden müssen, als wenn sie an den Markttagen gekauft würden, allein auf der anderen Seite wäre auch zu bedenken, daß an Markttagen Manches aufginge, was an anderen Tagen nicht aufgehe. Im Allgemeinen sei auch nicht einzusehen, warum an zwei Hauptmärkten nicht Alles eingekauft werden könne, was der Landmann in den Zwischenräumen gebrauche.

Schließlich wird auch noch angeführt, daß die Stadt Sever in der Mitte der verschiedenen Theile Severlands, Rüstringen, Destrigen und Wangerland belegen, sehr zum gegenseitigen Verkehr der Eingessenen dieser Landestheile beitrage, denselben erleichtere und daß hiezu vorzüglich die vielen Märkte dienten, die von den Eingessenen aller Landestheile besucht würden. So sehr dieses die Gegner nun auch zugeben, so fragen sie doch, ob dieses häufige Zusammenkommen der Landleute nothwendig sei, ob sie auch nicht außer den Märkten zusammenkommen

könnten, ob wirklich so viele Gegenstände für die verschiedenen Landestheile zur gegenseitigen Berathung und Besprechung vorlägen, ob sie Manches auch nicht schriftlich abmachen und Vieles, was sie in Sever einführen, besser auf dem Lande selbst und an den Stellen erfahren könnten.

Wie dem aber auch sein mag, so ergibt sich aus dem Mitgetheilten, daß über die Zweckmäßigkeit unserer vielen Märkte verschiedene Ansichten bestehen. Das Handel- und Gewerbetreibende Publikum der Stadt wünscht sie beizubehalten, die Verzehrer der Stadt sind theilweise dagegen; wie die Landleute denken, ist nicht so klar, da das Land sich nicht darüber ausgesprochen hat. Da hier aber eine Frage vorliegt, welche ganz Severland interessirt, so scheint es am besten, wenn dieselbe in einer Kreisversammlung zur Sprache gebracht wird, für die noch mehrere andere Gegenstände vorliegen möchten. Sollte aber die Stadt Sever allein sich befugt halten, abändernd einzutreten, wie sie früher auch allein neue Märkte angeordnet hat, so möchte am ersten folgender Plan alle Parteien gewinnen.

Die Stadt Sever giebt alle diejenigen Märkte auf, die bisher wenig besucht waren, die sogenannten eingeschobenen Märkte; deren mögen ungefähr vier sein. Die Stadt hat hierbei wegen des geringen Besuchs wenig Schaden, die Landleute kein Interesse bei ihrer Beibehaltung, weil sie dieselben bisher auch nicht besucht haben. Die aufgegebenen Märkte verbinde man mit den Hauptmärkten im Frühjahr und im Herbst, so daß diese, die jetzt zwei Tage dauern, auf vier Tage verlängert würden, jedoch so, daß sie sich an die Vareler Märkte anschließen. Hiermit könnten auch diejenigen zufrieden sein, die eine Beschränkung der bestehenden und eine Verlängerung der zukünftigen Märkte wollen. Dagegen alle andern Märkte, die bisher ziemlich besucht waren und deren noch sieben sind, lasse man vorläufig bestehen, so daß im Ganzen noch neun Märkte bleiben. An diesen werden die Landleute zukünftig genug haben, da diese Zahl von ihnen in größerer Anzahl bisher nur besucht war. Auch die Städter können damit zufrieden sein, da ihnen das wieder gegeben wird, was sie durch die Beschränkung der 13 Märkte verlieren; ja es ist sogar wahrscheinlich, daß wenn die Hoffnung der dritten Partei in Erfüllung geht, und die großen



Märkte von fremden Verkäufern besucht werden, das Angebot auf den Märkten größer und mannichfaltiger wird, auch die Nachfrage und damit der Verkehr der Stadt steigen wird, und zwar um so mehr, wenn erst eine gute Straße uns mit Ostfriesland verbindet, was ja wohl bald zu erwarten ist.

Wir haben im Vorstehenden übrigens nur von

den Jahr- und Kramermärkten geredet, denen etwa die Holzmärkte gleich zu stellen wären, weil sie mit diesen in Verbindung stehen. Von den Vieh- und Pferdemarkten, bei denen es auf Anschauung in Masse und Auswahl ankommt, müssen andere Grundsätze gelten, obgleich auch diese möglichst mit den Jahrmärkten zu verbinden sind.

## Kleine Chronik.

Das Dampfschiff Washington wird künftig vor Bremerhafen erwartet. Einladungen zur Besichtigung desselben sind an die benachbarten Fürsten und sonstige hervorragende Männer, u. a. an ausgezeichnete Mitglieder des preussischen Landtags, ergangen und wird in Rücksicht auf diese Gäste am 21. d. M. dem großen Publikum der Zutritt zum Schiffe nicht gestattet sein. In den übrigen Tagen bis zum 24. wird das Dampfschiff „Marschall Vorwärts“ täglich die Besucher von Bremerhafen aus an den „Washington“ bringen. Karten zu diesem Schiffe werden in Bremen, Oldenburg und Bremerhafen vertheilt, und es ist niemanden zu rathen, auf den Besuch des Washington auszureisen, wenn er sich nicht vorher mit einer solchen Karte versehen hat. Nach Bremerhafen kommen deren nur 100 für jeden Tag und mögten sie dort bei gutem Wetter sehr theuer bezahlt werden müssen.

Schuggeld. — Im Laufe des Januar-Monats dieses Jahres wurde Namens der israelitischen Gemeinde wieder ein Gesuch an Seine Königliche Hoheit den Großherzog eingesandt, mit der Bitte um Aufhebung des noch dem Namen nach fortbestehenden Schuggeldes. In Nr. 13. dieser Blätter von diesem Jahr wurde wegen der Besteuerung der Juden zur Rabbinats-Gasse folgendes besprochen. Vom Großherzoge sei diese Besteuerung jetzt so geordnet, daß allenthalben wo Juden wohnen, eine Schätzung und Ansetzung nach denjenigen Grundsätzen geschehen solle, nach welchen in der Stadt Oldenburg zur Armen-casse gesteuert wird. Das bisher dem Namen nach aufgehobene in der That aber fortbestehende Schuggeld höre damit auf. Vor Kurzem wurde den Hausvätern der israelitischen Gemeinde Jever's die Ansage, den um Mai fälligen Extra-Beitrag zum Gehalt des Landrabbiners innerhalb 8 Tagen zu bezahlen. Zur Hebung dieses Geldes wurde der Stadt-Cämmerer zu Jever beauftragt, und soll derselbe dem Vernehmen nach gleichzeitig schon beauftragt worden sein, das Schuggeld für Martini d. J. zu heben. Es scheint also, daß jene Nachricht, die den Schein trug, als ob im Oldenburgischen Schritte zur bürgerlichen Gleichstellung der Juden geschähen, voreilig war. Muß also noch immer der Jude in seinem Vaterlande, dem er mit Leib und Seele zugethan ist, dessen Fürsten er als seinen Landesvater liebt und ehrt, für die Erlaubniß zu existiren jährlich

Schuggeld zahlen! Wann wird in dem „finstern Winkel“ Deutschlands endlich das helle Licht der Aufklärung zu leuchten beginnen? Mögte doch jener Wahlspruch bald in jeder Beziehung zur Wahrheit werden, welcher auf dem Rande der im Jahre 1846 geprägten Oldenburgischen Einthalers- und Einsechsthalers-Stücken steht:

„Ein Gott, ein Recht, eine Wahrheit.“

Wenn dieser Wahlspruch in Wirklichkeit herrschte, dann würde den Juden geholfen sein.

Jever 1847.

S.....

Nachtigallen. — Durch eine Cammer-Publication vom 21. Mai 1772 ist das Wegfangen der Nachtigallen in einer Entfernung von  $\frac{1}{4}$  Meile von der Stadt Oldenburg bei 3 Goldgulden herrschaftlicher Brüche untersagt. Dies Verbot scheint wenig Beachtung zu finden, da man sogar im Eversten-Holze, dessen singende Bewohner noch durch viele andere Bekanntmachungen aus älterer Zeit geschützt sind, mitunter Leuten begegnet, die sich offenbar mit Vogelfesterei abgeben.

Bremerhafen, den 15. Juni. — Das ehemals russische Schiff Veloce, welches für Bremer Rechnung angekauft und „von Beckerath“ gekauft ist, kam heute um 1 Uhr auf die Rhede. Es machte dem Fortschrittsmanne, der ihm den Namen gegeben, sofort Ehre, indem es so rasch in den Außenhafen eingefelgte, daß der schon darin liegende Südfesfahrer „Sophie“ einen derben Stoß erhielt.

Oldenburg, den 18. Juni. — Die Beerdigung des verstorbenen Staatsministers Frh. von Branden stein fand diesen Morgen um 6 Uhr Statt. Der Greis hatte die frühe und stille Beerdigung angeordnet, doch hatte die Pietät für den Berewigten, an dessen Andenken sich nur die Wohlthaten knüpfen, die eine lange Reihe von Lebensjahren desselben bezeichnen, ein zahlreiches Gefolge herbeigezogen.

### Kirchennachricht.

Frühpredigt:	Herr Hilfsprediger Bavelmann. Anf. 8 Uhr.
Hauptpredigt:	Herr Pastor Gröning. " 9 $\frac{1}{2}$ "
Nachm.-Predigt:	Herr Kirchenrath Clausen. " 2 "



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

# Weser Blätter

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

für

## Stadt und Land.

Fünfter Jahrgang.

Mittwoch, 23. Juni.

1847.

N<sup>o</sup> 50.

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

(Beschluß.)

3. Die bisherige Unregelmäßigkeit der Huntefahrten gab zu einem Antrage Anlaß, der, gestützt auf den ersten Paragraphen der Statuten, beziente, „daß die Schiffe Paul Friedrich August und „Hanseat zu solchen Stunden stets abfahren mögten, welche den Anschluß an den Oldenburg möglich machen“. Die Direction erklärte sich gegen diesen Antrag, theils mit den auf S. 202 d. Bl. erwähnten Gründen, theils unter der Bemerkung, daß der Zweck die Regelmäßigkeit der Fahrten sei, ohne welche nicht erreicht werde, daß sich an den Dampfschiffcours andere ständige Beförderungsmittel anschließen und so die Frequenz der Schiffe beförderten. Möge es sein, daß man die Hindernisse zum Theil hätte voraussehen können und ihre Befegung für zu leicht gehalten habe, so hätten doch diese Hindernisse am ersten von den Oldenburgern vorausgesehen werden können, und scheine es deshalb nicht billig, daß gerade diese darauf drängen, das Interesse der Abfahrtspunkte an der Weser dem der Hunte-Anwohner, das der ganzen Gesellschaft dem der Passagiere nach und von Oldenburg aufzuopfern. Wollte man ganz von dem pecuniären Interesse der Actionaire absehen, weil die meisten derselben wohl nicht des Gewinnes wegen gezeichnet hätten, so sei das ein Standpunkt, auf den sich wenigstens die Direction

nicht habe stellen können, welche die Geschäfte einer Erwerbs-Gesellschaft führe; es lasse sich aber auch behaupten, daß Jeder der diesen Standpunkt einnehme, dabei nicht die Gesellschaft, sondern seine persönliche Ansicht von der Nützlichkeit der Hunte-Fahrt fürs Publikum im Auge habe. Aber jedenfalls müsse man doch die Haltbarkeit der Gesellschaft nachweisen, wenn man ihr Fortbestehen wolle und zugleich auf Rentabilität verzichte; was aber dasjenige Mitglied der Direction, welches den Antrag unterstützt habe, nicht einmal versuche, ungeachtet es seit längerer Zeit gewußt habe, daß die Mehrheit aus pecuniären Gründen der Einführung unregelmäßiger Fahrten auf der Weser zuwider sei.

Der Antrag konnte, wie er gestellt war, die Mehrheit nicht gewinnen. Dagegen wurde einstimmig beschlossen, der Direction dringend zu empfehlen, so viel als möglich den Anschluß der beiden größeren Schiffe an den „Oldenburg“ bei Bestimmung des Fahrplans aufrecht zu halten. Da die Direction indessen, unter Hinweisung, daß, wenn auf die Einnahmen gar keine Rücksicht genommen und die doppelte Fahrt auf der Weser ausgegeben werden solle, der Anschluß fast immer möglich sei, genauere Bestimmung des Beschlusses erbat, wurde festgestellt: die zweimaligen Fahrten auf der Weser seien als Regel festzuhalten, dürften aber in einzelnen Fällen dem Anschlusse geopfert werden.

4. Ferner kam der Antrag auf Einstellung der Fahrten nach Fedderwarden zur Debatte.

