

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-55226](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-55226)

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

für

Stadt und Land.

Fünfter Jahrgang.

Sonnabend, 14. August.

1847.

N^o 65.

Weser- und Hunte-Dampfschiffahrt.

Die Mittheilungen, welche in Nr. 47. 49 und 50 der N. Bl. von einem Mitgliede der Direction der Weser- und Hunte-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über die Angelegenheiten dieses Geschäfts gemacht wurden, haben in Nr. 30 der „Mittheilungen aus Oldenburg“ eine Kritik erfahren, welche in mehrfacher Beziehung das Urtheil der Leser irre leiten kann und deshalb nicht unbeantwortet bleiben darf. Ich gebe die Antwort hier, weil ich durch Bezugnahme auf das in diesen Blättern bereits Gesagte, Wiederholungen vermeiden kann.

Der Wesergegner — ich will ihn der Kürze wegen künftig bloß mit W. bezeichnen — hebt mit Nachdruck die „Erfüllung des Zweckes der Unternehmung, wie solcher im §. 1. der Statuten unanänderlich festgesetzt ist“, hervor, und stellt sich damit auf den Rechtsboden, wohin ich ihm gern folge. Ihm scheinen aber entweder die Verhältnisse, unter welchen das besprochene Unternehmen begründet wurde, unbekannt geblieben, oder im Eifer seiner Vertheidigung für die Interessen der Stadt Oldenburg, oder das was er dafür hält, gänzlich aus dem Gedächtniß gekommen zu sein. Durch eine unparteiische Prüfung und Beachtung dieser Verhältnisse ist es indessen allein möglich, ein gesundes Urtheil über die jetzige Sachlage zu fällen und eine richtige und rechtsbeständige Auslegung der Statuten zu gewinnen; und wo die Worte zu Zweifeln Raum las-

sen, kann die Absicht der Teilnehmer des Geschäfts nicht besser, als aus den Einleitungen zu demselben entnommen werden.

Als die Interessenten des Unternehmens sich zur Annahme dieser Statuten vereinigten, ward vorausgesetzt und durch Oldenburgische Sachverständige bestätigt, nicht allein, daß der Wasserstand der Hunte regelmäßige Fahrten des dafür bestimmten Dampfschiffs gestatten, sondern auch, daß die Beschaffenheit des Fahrwassers bei Glöfeth zu jeder Tageszeit nicht über 3 Fuß tief gehenden Dampfschiffen die Ankunft daselbst zulassen würde, was auch s. B. wirklich der Fall war. Auf dem Grunde dieser Voraussetzungen und deren Bestätigung durch das Urtheil Sachkundiger vereinigten sich Oldenburger, Bremer und sonstige Interessenten zur Abfassung der Uebereinkunft, welche die Ausführung des Zweckes, dem die Theilnahme Aller galt, sichern und ihre durch dieselbe bedingten Rechtsverhältnisse an der begründeten Actiengesellschaft feststellen sollte.

Die erste Bedingung dieser Uebereinkunft, welche in dem 1sten §. der Statuten ausgedrückt ist, lautet wie folgt:

„Die Weser- und Hunte-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat den Zweck, die Weser und Hunte regelmäßig mit Dampfschiffen zu befahren, in der Art, daß in der Regel von drei Dampfschiffen von Oldenburg, Bremen und Bremerhafen täglich zweimal eins abgeht und dahin zurückkehrt, diese Schiffe zu Glöfeth einander treffen und so eine Verbindung zwischen den genannten Städten und den dazwischen gelegenen Ortschaften unterhalten. Auch wird von den für die Unterweser be-



stimmten Schiffen vorläufig dreimal wöchentlich eine Fahrt bis Fedderwarden gemacht."

Es ist mir sehr zweifelhaft, ob die zur General-Versammlung vereinigten Actionaire ein Recht haben, durch Mehrheitsbeschluß (also anders, als durch die im §. 19 vorgesehene, nur durch $\frac{3}{4}$ der Stimmen auszuführende Abänderung der Statuten) von diesen Zweckbestimmungen, die auch W. als unabänderlich bezeichnet, abzugehen. Wenn aber eine Unterscheidung zwischen Unabänderlichem und Wandelbarem in dem herausgehobenen §. 1. gemacht werden darf, so ist das Erstere, der Zweck im engeren Sinne, in den Worten: „die Weser und Hunte regelmäßig mit Dampfschiffen zu befahren“ ausgesprochen. Wer aber sich der Präliminarien erinnern will, weiß auch, daß mit dem Worte „regelmäßig“ der Gegensatz gegen die Unregelmäßigkeit täglich wechselnder Abfahrtsstunden bezeichnet werden sollte, wie das Beachten der täglich wechselnden Fluthzeit sie früher nöthig machte. Das Wort „regelmäßig“ fand sich vorangestellt und in diesem Sinne gebraucht, auch schon in dem, von Ed. Schon ausgegebenen Prospecte. Dagegen war die Art der Herstellung der Regelmäßigkeit gleich von vorn herein als minder stabil hingestellt, und so blieb es in den zum Beschluß erhobenen Statuten. — Mit W. bin ich vollkommen darin einverstanden, daß eine „Abweichung von dem Zwecke nicht von der Direction angeordnet werden konnte.“ Die Direction ist vielmehr zur strengsten Erfüllung des Zwecks verpflichtet. Wenn aber Hindernisse eintreten, welche zu beseitigen nicht in ihrer Macht steht; wenn der Himmel ein über alle Berechnung trockenes Jahr giebt, oder die Staatsbehörden Einrichtungen treffen, denen nicht mit Wirkung widersprochen werden kann: so kann die Direction nur so weit die Statuten zu befolgen gehalten sein, als *force majeure* (ein unüberwindliches Hinderniß) es nicht unmöglich macht. Wenn nun solche Hindernisse, wodurch in einer Localität regelmäßige Fahrten aufhören müssen, entstehen, so ist die Direction darum auf keine Weise befugt, denjenigen Theil der im §. 1. der Statuten bezeichneten Fahrten, deren Regelmäßigkeit noch eingehalten werden kann, in ihrer Hauptbestimmung zu modificiren; oder mit andern Worten: wird ein Theil der regelmäßigen Fahrten durch *force majeure* unterbrochen, so liegt darin

durchaus kein Rechtsgrund, welcher es rechtfertigen könnte, auch den noch ausführbaren Theil des Zwecks des Unternehmens unerfüllt zu lassen. Ein jeder einzelne Actionair würde vielmehr in einem solchen Falle das Recht haben, nicht allein gegen ein solches Verfahren zu protestiren, sondern auch zu verlangen, daß der in den Statuten ausgesprochene Zweck des Unternehmens so lange und überall da erfüllt werde, wo diese Erfüllung nicht unmöglich gemacht ist. Nach diesen, allein rechtmäßigen Grundsätzen hat die Direction bis jetzt gehandelt und sie wird und muß auch ferner danach handeln.

Daß jetzt auf der Hunte keine regelmäßigen Fahrten bewerkstelligt werden können, daß das Zusammenreffen der Schiffe in Eskleth nicht regelmäßig Statt finden kann, ist für die Gesellschaft, sowie für das reisende Publicum, allerdings ein beklagenswerther Umstand. Die Ursachen dazu waren aber bei Begründung des Unternehmens theils gar nicht vorhanden, theils sind sie mit einer, allen Theilhabenden unerwarteten Bedeutsamkeit hervorgetreten.

Sowohl die Tiefe des Fahrwassers in der Hunte, als desjenigen bei Eskleth, entsprach den Anforderungen, die man für die Regelmäßigkeit der Fahrten daran zu machen hatte. Seit dieser Zeit sind aber namhafte Veränderungen, sowohl auf der Hunte, als bei Eskleth, eingetreten und haben hauptsächlich die Wasserbauwerke, womit man in beiden Localitäten bedeutende Verbesserungen herbeizuführen beabsichtigte, leider theils gerade die entgegengesetzte, theils wenigstens eine nicht erwartete Wirkung hervorgebracht.

Ueber das erste und das daraus entstandene Hinderniß bei Eskleth ist in Nr. 47 und 49 d. Bl. gehandelt, und es kommt hier nicht unmittelbar in Betracht. Das zweite aber, die Begrabigung der Hunte an verschiedenen Stellen, hat einen schnellern Ablauf sowohl des Ober- als des Fluth-Wassers, mithin einen niedrigeren Ebbestand, herbeigeführt. Die Begrabigung in der Nähe der Stadt Oldenburg soll namentlich in Verbindung mit der Wirkung einer benachbarten herrschaftlichen Mühle zu der Versandung der Hunte daselbst und weiter bis Blankenburg auch wesentlich beigetragen haben. Bot nun die frühere Beschaffenheit der Hunte Schwierigkeiten in der Fahrt eines Dampfschiffs dar, so konnten dieselben, namentlich nach den gewonnenen Erfahrungen des Dampf-

schiffsführers, doch überwunden werden. Jetzt aber sind durch die obenerwähnten Ursachen, verbunden mit der sowohl im vorigen als in diesem Jahre in unserm Klima beispiellosen Dürre, solche Untiefen in der Hunte entstanden, daß das Dampfschiff „Oldenburg“ nur unter Benutzung der Fluth-Fahrten oberhalb Sprump, und zwar unregelmäßige, bewerkstelligt kann. Wie kann man unter solchen Umständen nun verlangen, daß die auf der Weser regelmäßig fahrenden Dampfschiffe sich nach den unregelmäßigen Fahrten des „Oldenburg“ richten sollen? Ist das Uebel an und für sich nicht schon groß genug? Und wozu das ganze Unternehmen verkümmeln, um einem, dem Gesamtinteresse entgegenstehenden Sonderinteresse zu dienen? Könnte und wollte man überdem nach den einseitig geäußerten Wünschen verfahren und die regelmäßigen Fahrten der Weser-Dampfschiffe nach den unregelmäßigen Fahrten des Hunte-Dampfschiffs richten, so würde sich ohne Zweifel ein solcher Ausfall der Einnahme ausweisen, welcher das Bestehen des Unternehmens im höchsten Grade gefährden würde.

Die Gründe für die Ansicht, daß das völlige Aufgeben der Regelmäßigkeit die Haltbarkeit der Gesellschaft gefährde, hat die Direction nicht verschwiegen. Es hat sich dadurch ja die letzte General-Versammlung zu einem minder gefährlichen Beschluß bewegen lassen (N. Bl. Nr. 30). Auch sind in Nr. 47. 49 und 30 d. Bl., auf die W. ja antwortet, dergleichen Gründe gegeben; freilich nur in der Kürze, weil hier nicht zu den Actionairen, sondern zu einem größern Publicum, geredet wurde. Wenn aber W., der mehr zu wollen scheint, als die letzte General-Versammlung, Beweise fordert, so fordert er, was ihm zu geben zur Zeit unmöglich ist.

Wer noch Beweise dafür verlangt,

1) daß täglich regelmäßige, zu festen, passenden Stunden angesetzte doppelte Fahrten, wodurch jedem Anwohner die Gelegenheit gegeben wird, an einem und demselben Tage nach einem beliebigen Punkte innerhalb der von den Dampfschiffen befahrenen Strecke sich zu begeben und Abends heimzukehren, eine größtmögliche Entwicklung des Verkehrs herbeiführen;

2) daß die Fahrten sich möglichst nach den Bedürfnissen richten sollen, welche die nächsten größten Bevölkerungs- und Handels-Central-Punkte hervorgerufen;

3) daß durch die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse allein die größtmögliche Einnahme (nach der wir jetzt aus nachstehend erwähnten Gründen vor Allem trachten müssen) erwirkt werden kann, — beweist, daß er selbst noch wenig in die Principien eingeweiht ist, welche die Hebung des Verkehrs bedingen, und es würde jedenfalls besser sein, daß er sich durch eigene Prüfung und Beobachtung damit vertraut machte, als zu verlangen, daß Andere ihn erst darüber belehren sollen. — Es kann jetzt um so weniger mit Zahlen nachgewiesen werden, welcher Nachtheil daraus entstehen würde, wenn sich die regelmäßigen Fahrten der Weser-Dampfschiffe stets nach den unregelmäßigen Fahrten des Hunte-Dampfschiffs richten müßten, als gerade in dieser Jahreszeit der Verkehr in seiner höchsten Entwicklungs-Periode sich befindet und die Länge der Tage noch gestattet, —

ohne die doppelten Fahrten auf der Weser zu unterbrechen und mit minder bedeutenden Abänderungen in den Abfahrtsstunden, die in der General-Versammlung vom 14. Juni in Betreff der Fahrten auf der Weser ausgesprochene Empfehlung zu berücksichtigen. Sollten wir aber bei den kürzer werdenden Tagen — den neuen Kräften gegenüber, welche die Concurrenz auf der Weser mit zwei neuen großen, bequemen, flachgehenden und schnellfahrenden Dampfschiffen den unserigen entgegenstellen haben wird — gezwungen sein, den Anschluß des „Paul Friedrich August“ und „Hanseat“ je nach den unregelmäßigen Fahrten des „Oldenburg“ und mit dem unseligen Aufenthalt in Gosleth zu bewerkstelligen, so muß es für einen jeden, der nicht blindlings in seiner Meinung zu beharren sich vorgenommen hat und die Bedürfnisse und Zwecke einigermaßen kennt, welche die Benutzung der Dampfschiffe veranlassen, klar sein, daß wir dann auf einen bedeutenden Ausfall in unserer Einnahme uns gefaßt machen müssen; denn bei der günstigsten Zeit für die Fahrten auf der Hunte, nämlich in der Zeit, wo unter Anschluß an die Weser-Dampfschiffe doppelte Fahrten auf derselben Statt finden konnten, hat der „Oldenburg“ durchschnittlich nur circa $\frac{1}{4}$ zur Gesamt-Einnahme beigetragen, während der übrigen Zeit aber nur mit circa $\frac{1}{10}$ tel.

Treten nun in den Fahrten der Weser- und Hunte-Dampfschiffe die oben bezeichneten nachtheiligen Verhältnisse ein, so verlieren wir den größten Theil der Weser-Passagiere und damit die Hauptnahrung unseres Unternehmens, und da die täglich laufenden Kosten bedeutend sind, so werden wir schnell unserm Verderben entgegenrücken und ein Unternehmen zu Grunde richten, welches ins Leben zu rufen so viele Anstrengungen gekostet, und welches bei einer vernünftigen Richtung noch lange Nutzen bringend und belebend für das ganze Oldenburgische Land bleiben könnte*).

Wer an eine solche Gefährdung nicht glauben will, muß nur nicht vergessen, daß unser Reservesond zum großen Theil noch in unplatirten Actien besteht und daß, wenn dem einen oder dem andern Dampfschiffe ein Unglück zustoßen sollte, wir nicht im Stande sein würden, uns bei einem Unfall von einiger Bedeutung auszuheilen, wenn wir nicht darnach trachteten, durch möglichst große Einnahmen nicht allein das Bestehen des Unternehmens zu sichern, sondern auch baldmöglichst dasselbe aus der Unsicherheit zu bringen, die ein einziger Unfall in dessen ganzer Existenz herbeiführen würde. Haben wir erst diesen Punkt erreicht, dann erst können wir, wie unser Wesergegner in Oldenburg, großartig auftreten und, wenn angebracht, auf die Rentabilität des Unternehmens Verzicht leisten. Bis dahin erheischt aber eine kluge, vorsichtige, durch das Gesamt-Interesse der Gesellschaft geleitete Verwaltung,

*) Früher wurde gerade von Hrn. Auctionsverwalter Will, „zu dessen An- und Einsichten die Mehrzahl der Actionaire in Stadt und Land (Oldenburg) das größte Vertrauen hat“, der größte Werth auf eine Dividende gelegt, und ich meine, es war dazu auch gerade in Oldenburg Veranlassung, wo Manchem die Hoffnung auf einen jährlichen Ertrag ausdrücklich war gemacht worden.

solche Schritte zu vermeiden, welche leicht das Leben des noch jungen Unternehmens in die größte Gefahr bringen könnten: andres zu handeln, wäre unverzeihlich, unverantwortlich.

Wollen wir inzwischen nicht muthwillig einem trüben Resultat entgegengehen, so bedarf es unter allen Interessenten der größten Eintracht, denn nur darin wird die Kraft gefunden werden, die zur Fortführung und zum Bestehen des Unternehmens unumgänglich erforderlich ist. Wir hegen das volle Vertrauen zu der Einsicht und Liberalität der Oldenburger Interessenten, daß sie nach obiger Auseinandersetzung der Verhältnisse, für eine augenblickliche Bequemlichkeit die Existenz des ganzen Unternehmens nicht werden aufs Spiel setzen, daß sie vielmehr, unter momentaner Verzichtleistung auf ihr Local-Interesse, zur Beförderung des Gesamt-Interesses der Gesellschaft dadurch werden beitragen wollen, daß sie denjenigen Maßregeln ihre Genehmigung erteilen, welche eine, durch keine Sonder-Interessen geleitete, Verwaltung nach genauer und gewissenhafter Prüfung und Berücksichtigung aller Verhältnisse zur Aufrechthaltung des Unternehmens als unumgänglich notwendig erachtet.

Es giebt übrigens ein sicheres Mittel, dem Unternehmen seine, von dessen Begründung an, beabsichtigte volle Wirksamkeit wieder zu geben, nämlich die Entfernung der Ursachen, die es jetzt hemmen: die Vertiefung der seichten Stellen in der Hunte und des Fahrwassers bei Glöfeth. — Jedoch nur mit Hilfe eines Dampfbaggers werden sich entschieden günstige und schnelle Resultate erwirken lassen. Wir glauben, der ganzen Aufmerksamkeit dieser Gegenstand nicht dringend genug empfehlen zu können. Bei ihrer Bereitwilligkeit, Alles zu beherzigen, was zur Beförderung des Handels und Verkehrs von Stadt und Land Oldenburg beitragen kann, zweifeln wir nicht, daß sie nicht anstehen wird, die Anschaffung eines solchen Dampfbaggers, der außerdem zu vielen andern nützlichen Zwecken wird verwendet werden können, baldigt zu bewerkstelligen.

Den großartigen Communications-Mitteln gegenüber, welche sich binnen Kurzem in der nächsten Nähe des Oldenburgischen Gebiets eröffnen werden, wird es zu einer Nothwendigkeit, das Oldenburgische Gebiet selbst damit in eine möglichst ausgedehnte, rasche und bequeme Verbindung zu bringen. Wird aber die Hunte und das Fahrwasser bei Glöfeth so hergestellt, daß zu jeder Tageszeit Dampfschiffe ohne Hindernisse ihre Fahrten ausführen können, so wird der Verkehr auf der Hunte sich zu einer bis jetzt ungekannten Bedeutung erheben, indem ganz Ostfriesland und alle nördlichen Theile des Oldenburgischen Gebiets, durch dieselbe das Mittel finden werden, sich an die große Bewegung anzuschließen, welche durch die nach allen Ländern des europäischen Continents gerichteten Eisenbahnen und durch die kürzlich ins Leben getretenen Dampfschiffahrts-Verbindungen von der Weser nach den Vereinigten Staaten, nach Hull, London &c. unausbleiblich entstehen wird.

G. J.

Redigirt unter Verantwortlichkeit der Verlagshandlung.

Munkelrüben-Brod.

In der Bremer Zeitung geschah kürzlich des in Braunschweig aus Munkelrüben und Roggenmehl bereiteten Brodes, welches großen Beifall fände, Erwähnung. Hiesiges Amt sah sich dadurch veranlaßt, den Stadtmagistrat zu Braunschweig um Mittheilung eines Receptes zu solchem Brode zu ersuchen. Hierauf ist heute die nachstehende (gedruckte) Anweisung eingegangen, welche ich mich beehrte durch die verbreitetsten hiesigen Tagesblätter zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Anweisung zur Zubereitung des Brodes aus Zuckerrüben.

„Man säure 10 Pfund Roggenmehl, knete es möglichst feig, und lasse es 10 bis 12 oder mehrere Stunden säuren. — Kurz vor dem Backen reibe man 10 bis 15 oder auch 20 Pfund rohe Zuckerrüben, nachdem sie natürlich von allem Schmutze gereinigt, mache in den gesäuerten Teig mit der Hand ein Loch, und thue, so oft man eine genügende Quantität gerieben hat, von dem zuvor geriebenen hinein.“

Mit einem hölzernen Löffel oder sonst einem passenden Geräthe, suche man dann beide Theile der Mischung genau mit einander zu vermengen. Nachdem dies geschehen, knete man es mit Roggenmehl zu gewöhnlichem Backteig aus, worauf es so bald wie möglich in den Ofen muß, weil sonst das Brod eine bläuliche Farbe erhalten würde.

Bei größeren Quantitäten ist das oben genannte Verhältniß genau zu beachten.“

Braße, 9. August 1847.

Rasmus.

Kleine Chronik.

Lotteriespiel. — In Preußen ist kürzlich folgende Verordnung erlassen: „Wer in auswärtigen Lotterien, die nicht mit königl. Genehmigung besonders zugelassen sind, spielt, wer sich dem Verkaufe der Loose dergleichen auswärtiger Lotterien unterzieht oder einen solchen Verkauf als Mittelsperson befördert, ingleichen wer innerhalb Landes, ohne ausdrückliche Genehmigung der Minister des Innern und der Finanzen öffentliche Lotterien unternimmt oder Glücksbuden errichtet, soll mit einer fiskalischen Geldbuße bis zu 500 Rthlr. bestraft werden.“ Ein ähnliches Verbot, wenigstens des Collectirens, besteht bei uns, und strenge Aufrechthaltung desselben wird von Vielen gewünscht. Jedenfalls wäre dies weit eher erforderlich, als das streng ausgelegte Verbot des Collectirens zu milden Zwecken.

Kirchennachricht.

| | | |
|-----------------|--------------------------------|-------------|
| Frühpredigt: | Herr Candidat Eckardt. | Anf. 8 Uhr. |
| Hauptpredigt: | Hr. Pastor Deharde v. Neuende. | „ 9 1/2 „ |
| Nachm.-Predigt: | Herr Kirchenrath Clausen. | „ 2 „ |

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.

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

für

Stadt und Land.

fünfter Jahrgang.

Mittwoch, 18. August.

1847.

№ 66.

Ein Rückblick auf die Theuerungsnoth.

Glücklicher Weise sind wir schon dahin gelangt, daß wir auf die Theuerungsnoth des Jahres 1847 wie auf eine Vergangenheit zurückblicken können. Ein solcher Rückblick, zu dem wir durch gegenwärtige Zeilen eine Anregung haben geben wollen, ist nützlich, damit wir die Erfahrungen festhalten, welche zu sammeln uns die jüngst vergangene Zeit so vielfache Gelegenheit gegeben hat.

Freudig gewahren wir zuvörderst, wie sich der Wohlthätigkeits Sinn unseres Volks, sowohl bei Einzelnen, wie in Gemeinden und zusammengetretenen Vereinen trefflich bewährt hat; aber nicht bloß da, wo die Ergebnisse dieser Wohlthätigkeit durch öffentliche Blätter zur Kenntniß des Publikums gelangten, sondern eben so sehr in denjenigen Districten, insbesondere in kleinen Gemeinden, wo man es der Klugheit angemessen erachtete, Wohlthätigkeit im Stillen, namentlich durch gegenseitiges nachbarliches Unterstützen auszuüben, um nicht Ansprüche hervorzurufen, welche zu erfüllen außer menschlicher Möglichkeit lag. Eine Zusammenstellung dessen, was in den verschiedenen Bezirken unseres Landes zur Auf-
hilfe derer, für welche die Preise der Lebensmittel unbezahlbar waren, geschehen ist, würde von hohem Interesse sein und manchen heilsamen Wink für die Zukunft ergeben. Wir glauben voraussetzen zu dürfen, daß zu einer solchen Arbeit, wenn ein umsichtiger und zuverlässiger Mann sich damit zu befassen

beabsichtigte, die Landesbehörden gern die bei ihnen über die stattgefundenen Verhältnisse gesammelten Nachrichten mittheilen werden.

Eine wenig erfreuliche Wahrnehmung liegt aber darin, daß der Rückblick auf die verflossene Zeit unwidersprechlich ergiebt, welche Menge von falschen Vorstellungen im Volke über wirthschaftliche Fragen vorhanden sind, sobald sie nur von einem über das Gewöhnliche hinausreichenden allgemeinen Standpuncte aus erwogen werden sollen. Es gilt diese Behauptung keineswegs bloß von denjenigen, welchen man nach dem Kreise ihrer täglichen Beschäftigung eine richtige Einsicht in allgemeine Lebensverhältnisse nicht zutrauen darf, sondern ganz besonders von einer Menge solcher Personen, welche sonstige — außer dem Gebiete der Staatswirthschaft liegende — Erscheinungen des Lebens mit Erfahrung, Umsicht und Geist zu würdigen wissen. Vergewärtigt man sich die verschiedenen Aufsätze in den deutschen Tagesblättern, in welchen den Regierungen tagtäglich alle mögliche, zum Theil die albernsten Vorschläge — bei uns übernahm der Beobachter diese Partie — gemacht wurden; erwägt man, zu welchen Maßnahmen der Verkehrs-Beschränkung mehrere, insbesondere süddeutsche Regierungen durch die öffentliche Stimme auch wirklich gedrängt wurden; tönt einem noch der Nachhall von jenem Geschrei über Wucher in den Dörfern, welchen hungernde Haufen, zumal in großen Städten, überall als rothe Lappen auf ihrem Wege fanden: so sollte man glauben, als

