

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Oldenburgische Blätter. 1817-1848 28 (1844)**

31 (30.7.1844)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-798630](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-798630)

# Oldenburgische Blätter.

N<sup>o</sup> 31.

Dienstag, den 30. Juli.

1844.

## E r l a ß

des Generalsuperintendenten, Geh. Kirchenraths Dr. Böckel,  
zunächst an die Geistlichen in und um  
Oldenburg\*),  
vom 11. Mai 1844.

Dem Vernehmen nach ist der Caplan Seling veranlaßt, in unsere Gegend zu kommen, und für die Sache der Mäßigkeitsvereine zu wirken. Es sollte mir sehr leid thun, wenn der menschenfreundliche Mann hier irgend einer Verlegenheit bloßgestellt oder durch irgend eine Ueberzeilung den Freunden des Branntweins Waffen zur Bekämpfung seiner Gegner in die Hände gegeben werden sollten. Obgleich ich nicht Ursache habe, zu zweifeln, daß Sie, Hochgeehrter Herr Amtsbruder, von Ihrer Einsicht und Erfahrung geleitet, Alles verhüten werden, was eine, wenn auch erst spät sichtbar werdende, schädliche Nachwirkung haben könnte; so halte ich mich dennoch durch meine amtliche Stellung verpflichtet, einige allgemeine Punkte zu erörtern.

Es kann nämlich keinem Bedenken unterliegen, ob es unsern Geistlichen erlaubt ist, den Caplan Seling, den der Ruf als einen bescheidenen und anspruchlosen Mann schildert, in die

Schulen zu führen, und ihm eine Ansprache an die Schuljugend zu gestatten. Nur wird vernünftiger Weise von einem Gelübde oder Versprechen, das er den Kindern abnähme, bestehe es nun in einer mündlichen Erklärung oder in einer symbolischen Handlung, nicht die Rede sein können. Wenn der Lehrer oder Sie selbst solch eine Zusage begehrt und entgegennähmen, so würde es mit der achtungsvollen Rücksicht, die wir dem Kindesalter schuldig sind, in offenbarem Widerspruch sein, nicht nur, weil bei den wenigsten der Grad der sittlichen Bildung vorausgesetzt werden kann, welcher zur Erwägung der Wichtigkeit eines solchen Gelübdes gehört, da es nicht die Wirkung des momentanen Eindrucks, sondern nur die Folge der ernstesten Ueberlegung sein darf, sondern auch, weil es nicht frei, folglich nicht bindend ist, wenn es unter Umständen abgelegt wird, wo nicht leicht ein Nein auch nur aus Einem Munde zu erwarten, wo überdies nicht zu ermitteln ist, ob alle Ja gesagt haben oder nicht. Soll nun gar in die Hand eines Fremden, dessen priesterliche Würde doch nur seinen Glaubensgenossen imponirt, etwas Wichtiges und für das ganze Leben Geltendes gelobt werden, so fällt noch mehr in die Augen, daß es weder im unmündigen Alter, noch in Wausch und Bogen geschehen dürfe. Die catholische Kirche mag darüber anders urtheilen, als wir, wie sie das auch bei der Firmelung junger Kinder an den Tag legt; das kann unsern Standpunct nicht verrücken, und die Zeit, in der wir leben, warnt uns davor aufs nachdrücklichste. Was man den in ihrer Tendenz so ehrwürdigen Mä-

\*) Hier waren die ersten Versuche zu erwarten, mit welchem Erfolge der Caplan Seling in unserer Nähe wirken könne. Jedoch ist auch den Specialsuperintendenten eine Abschrift dieses Erlasses zur Kenntnißnahme zugefertigt worden.



figkeitsvereinen zum Vorwurf gemacht hat und meines Erachtens mit Recht, ist, so viel ich urtheilen kann, nur darum wenig beachtet worden, weil man es in dogmatifirende Ausdrücke gekleidet hat; auf sittliche Grundsätze zurückgeführt (wobei weder die Confession, noch auch die Religion nothwendiger Weise hervorgehoben werden darf), lautet der Vorwurf: Man vermischt, wenn auch in guter Absicht, doch auf unstatthafte Weise Tugendmittel und Motive zur Tugend. Die Schwachheit der menschlichen Natur bedarf auch äußerer, selbst sinnlicher Hülfsmittel, um nicht in Sünde und Laster zu verfallen; aber es ist ein durchaus, insbesondere nach der evangelischen Moral, verwerflicher Irrthum, wenn man diese Mittel mit sittlichen Beweggründen verwechselt. Das bitte ich sorgfältig und gewissenhaft bei Allem zu erwägen, wozu die Anwesenheit des Caplans Seling Veranlassung werden kann. Daß Umzüge mit Fahnen und Gesang, wie er dem Vernehmen nach in catholischen Gemeinen veranstaltet hat, sich selbst an die Spitze stellend, bei uns Protestanten eine, weil es sich um die Sittlichkeit handelt, verwerfliche Spielerei sein würden, braucht kaum erwähnt zu werden.

Es wird übrigens nicht nur den Geistlichen unserer Confession unverwehrt bleiben, den Besuch des Caplans Seling in ihren Schulen abzulehnen; auch die Achtung gegen die etwa laut werdende Stimme der Gemeinen würde es zur Pflicht machen; nicht minder würde das Verhältniß des Schulinspectors in dem Falle, daß ein einzelner Schullehrer den Besuch verbäte, ihn abhalten müssen, denselben der Schule aufzudringen, wovor selbst die Rücksicht auf den Caplan Seling warnen muß.

Indem ich noch nachträglich bemerke, daß das hier Auseinandergesetzte mit den Ansichten des Consistoriums, wenigstens nach überwiegender Majorität, übereinstimmt, fordere ich Sie in brüderlichem Vertrauen auf, dem gemäß zu verfahren, auch den Inhalt dieses Erlasses, wie fern dazu Veranlassung ist, benachbarten Amtsbrüdern mitzutheilen; auch den Schullehrern wird er nicht dürfen verborgen bleiben.

## Der Handels- und Schiffahrts- vertrag zwischen England und Oldenburg

vom 3. April 1844.

Als der unterm 3. April d. J. zu London zwischen England und Oldenburg abgeschlossene Handels- und Schiffahrts-Vertrag in den öffentlichen Blättern publicirt wurde, glaubten wir, daß es einer besonderen Erörterung über den Inhalt desselben, einer Auseinandersetzung der durch denselben erlangten Vortheile nicht bedürfe, wenn gleich die englischen Schiffahrts-Gesetze ziemlich verwickelt sind und dieser Vertrag nach Art der übrigen englischen Verträge sich eng an die Bestimmungen der englischen Gesetze anschließt, weil wir eben voraussetzten, daß die englischen Gesetze den Betheiligten bekannt und deshalb die Bestimmungen jenes Vertrages diesen verständlich sein würden. Jetzt bringen aber die »Zweverländischen Nachrichten« in № 4 vom 21. Juli d. J. einen Artikel über jenen Vertrag, welcher versucht, nach mündlichen, aber anscheinend falsch verstandenen Aeußerungen des General-Consuls Liarks zu London, der sich durch den Abschluß jenes Vertrages viele Verdienste um die oldenburgische Schiffahrt erworben, den eben erwähnten Vertrag zu erläutern, dabei aber Behauptungen aufstellt, welche den einen oder andern oldenburgischen Schiffer zu Uebertretungen der englischen Schiffahrts-Gesetze verleiten, und so denselben in Schaden bringen könnten. Wir halten uns daher verpflichtet, unsere Ansichten über die Bedeutung des in Rede stehenden Vertrages den Betheiligten vorzulegen, und wählen dazu diese Blätter, weil wir voraussetzen, daß dieselben einem größeren Theile des betheiligten Publicums zu Gesichte kommen, als jene mehr provinziellen »Zweverländischen Nachrichten.«

Wir haben schon oben angedeutet, daß dieser Vertrag sich eng an die englische Gesetzgebung über den Schiffsverkehr anschließt und erst durch diese verständlich werde; wir müssen uns daher zunächst erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß nach der Revision der englischen



Navigationſ-Acte im Jahre 1833 dieſelbe im Weſentlichen, jedoch vorbehältlich der vertragsweiſe oder ſonſt einzelnen Staaten eingeräumten größeren Rechte, folgende Beſtimmungen enthielt:

1. der Küſtenhandel, ſo wie der Verkehr des Mutterlandes mit den auswärtigen engliſchen Beſitzungen bleibt ganz den engliſchen Schifſen vorbehalten;
2. fremde Schifſe können nach den auswärtigen engliſchen Beſitzungen, den Colonien, von den Häfen ihres Landes die Producte dieſes ihres Heimathlandes, und die Producte der engliſchen Colonien nach ihrem Heimathlande bringen;
3. die Producte von Aſien, Afrika und Amerika können nur in Schifſen des Landes, welches ſie producirt hat, oder in engliſchen Schifſen und nur direct aus dem Lande, welches ſie hervorgebracht hat, in England zum Verbrauche \*) eingeführt werden;
4. die europäiſchen Producte können mit Ausnahme einiger namentlich angeführter Artikel (enumerated articles) auf jedem Schifſe in England eingeführt werden;
5. dieſe ausgenommenen Artikel, nämlich: Waſten, Holz, Bretter, Getreide, Theer, Talg, Hanf, Flachſ, Wolle, Krapp, Schmach, Pottaſche, Schwefel, Eichenrinde, Kork, Lein-, Rüb- und Kleefamen, Säbfrüchte, Wein und Branntwein, dürfen nur in engliſchen Schifſen, oder in Schifſen des Landes, welches ſie erzeugt hat, oder des Landes, von wo ſie ausgeführt werden, in England zum Verbrauche eingeführt werden;
6. die fremden Schifſe, welche demzufolge in England einlaufen, oder von dort abſegeln, und deren Ladungen, zahlen höhere Abgaben, reſp. ſind zu geringeren Rückzöllen oder Ausfuhrprämien berechtigt, als

\*) Die nicht zum Verbrauche in England beſtimmten Güter können auch in fremden Schifſen dort eingeführt werden, kommen aber dann nicht in den freien Verkehr, ſondern müſſen unter Zoll-Controle (unter Königs Schloß) gelagert werden.

engliſche Schifſe und deren Ladungen (alien duties, discriminating duties);

7. nur die Schifſe werden als Nationalſchiffe eines Landes angeſehen, die in demſelben gebaut ſind, und deren Rheder, Capitain und drei Viertel der Mannſchaft Unterthanen dieſes Landes ſind.

Durch mancherlei Verträge und Austausch gegenſeitiger Zuſicherungen hatten viele Staaten ſich indeſſen nach und nach bald größere, bald geringere Begünſtigungen zu erwerben gewußt, und auch Oldenburg erhielt nach der Cammerbekanntmachung vom 1. Mai 1824 \*) die Zuſicherung, daß die oldenburgiſchen Schifſe in dem Verkehre mit England keine höheren Zölle bezahlen ſollten, als engliſche Schifſe, ſo wie durch die Großbritanniſche Cabinets-Ordre vom 16. Juli 1827 \*\*) das Recht nicht nur, wie oben unter 3 erwähnt, die oldenburgiſchen Producte nach den engliſchen Colonien, ſondern auch die engliſchen Colonial-Producte in jedes fremde Land zu bringen, und endlich nach der Regierungsbekanntmachung vom 5. Januar 1821 \*\*\*) die Zuſicherung, daß auch in Beziehung auf Vootſengelder die oldenburgiſchen Schifſe den engliſchen Schifſen gleichgeſtellt werden ſollten. Wenn gleich die in der Cammerbekanntmachung vom 3. Mai 1824 erwähnte Zuſicherung ſich eigentlich nur auf die Gleichſtellung der Schifſe erſtreckte, ſo wurden ſeit her auch die Ladungen der oldenburgiſchen Schifſe in dem Verkehre zwiſchen oldenburgiſchen und engliſchen Häfen denen der engliſchen Schifſe gleich behandelt, und mag dieſes allerdings ein unſicheres Verhältniß geweſen ſein, da darüber unſers Wiſſens nichts Officielles bekannt gemacht iſt.

Andere Staaten hatten aber für ihre Schifffahrt, beſonders in neuerer Zeit, größere Begünſtigungen zu erlangen gewußt. So hatten namentlich die Hanſeſtädte es erreicht, daß alle Häfen an der Elbe und Weſer und die Häfen Lübeck's als Nationalhäfen jeder einzelnen der Hanſeſtädte angeſehen wurden, und daß ihnen

\*) G. S. — B. 5, S. 2, S. 106.

\*\*) Cammerbekanntmachung vom 25. Sept. 1827. G. S. — B. 5, S. 4, S. 485.

\*\*\*) G. S. — B. 6, S. 509.



gestattet wurde, die Mannschaft ihrer Schiffe aus den Unterthanen anderer deutschen Staaten zu wählen, und später, daß die Gleichstellung der Ladungen ihrer Schiffe mit denen der englischen Schiffe auch auf die Fahrt nach fremden Häfen sich erstreckte. — Preußen und die übrigen Zollvereinsstaaten erlangten es durch den Vertrag vom 2. März 1841, daß die Häfen an der Elbe, Weser, Ems und Maas für Nationalhäfen jedes der Zollvereinsstaaten erklärt wurden \*), auch Rußland und Oestreich be-  
 dungen sich größere Vergünstigungen, und es erlangten dann auch später noch Preußen und Hannover das Recht, daß die Ladungen ihrer Schiffe in dem Verkehre zwischen England und fremden Häfen keine höheren Abgaben zu bezahlen hatten, als die der englischen Schiffe, was namentlich in Beziehung auf die Ausfuhr englischer Kohlen von der größten Wichtigkeit war.

Oldenburg stand demnach keinesweges auf dem Standpunct einer der am meisten begünstigten Nation; andere Staaten hatten sich weit größerer Vergünstigungen zu erfreuen, und es kommt nun in Frage, in wie weit diese Verhältnisse durch den Vertrag vom 4. April d. J. abgeändert wurden. Derselbe bestimmt zunächst in dem ersten Artikel, was auch früher schon anerkannt war, daß englische und oldenburgische Schiffe in den beiderseitigen Häfen in Beziehung auf Schiffahrts-Abgaben und Lasten ganz gleich behandelt werden sollten. Der zweite Artikel giebt dann in dem ersten Absätze den britischen Schiffen das Recht, alle oldenburgischen Producte, den oldenburgischen Schiffen gleich, aus oldenburgischen Häfen auszuführen, und eben so im zweiten Absätze den oldenburgischen Schiffen die Befugniß, die Producte Großbritanniens und seiner Colonien, den englischen Schiffen gleich, nach jedem, auch fremden Häfen auszu-

führen, was, wie oben erwähnt, auch früher schon den oldenburgischen Schiffen zustand. Im dritten Absätze heißt es dann, daß oldenburgische Schiffe alle oldenburgischen Producte, deren Einfuhr aus den oldenburgischen oder fremden Häfen nach den Häfen von Großbritannien und Irland, oder aus den oldenburgischen Häfen nach den englischen Colonial-Häfen den englischen Schiffen gestattet ist, dort einführen dürfen; hierdurch wird auch den oldenburgischen Schiffen kein neues Recht ertheilt, weil es sich hier immer nur von oldenburgischen Producten handelt, und die hier erwähnten Rechte schon nach dem unter 2., 4. und 5. Bemerkten jedem Staate zustehen; der vierte Absatz bestimmt dann, daß alle englischen Producte in die oldenburgischen Häfen eben so in englischen wie in oldenburgischen Schiffen eingeführt werden können.

Wichtiger sind die Bestimmungen des dritten und vierten Artikels, indem darnach die Ladungen der oldenburgischen Schiffe bei der Einfuhr in England keine höheren Abgaben zu entrichten haben, als die der englischen Schiffe, und eben so bei der Ausfuhr aus England denselben Ausfuhrzöllen, Abgaben und Lasten unterworfen, und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergünstigungen berechtigt sein sollen, als die der englischen Schiffe. Diese Vergünstigung lautet ganz allgemein und ohne irgend eine Beschränkung auf den Verkehr zwischen englischen und oldenburgischen Häfen, so daß es keinem Zweifel unterworfen sein kann, oldenburgische Schiffe könnten jetzt alle Waaren, die sie gesetzlich von England ausführen können, nach allen Häfen ausführen, ohne höhere Abgaben zu zahlen, als englische Schiffe. Namentlich können also jetzt oldenburgische Schiffe in England nach jedem fremden Hafen \*) Kohlen laden, ohne wie früher dafür den hohen Differenzial-Zoll zahlen zu müssen; gewiß ein großer Vortheil, den dieser Vertrag bringt.

Der wichtigste Theil des Vertrages ist aber in dem fünften Artikel enthalten, wornach sämtliche Häfen an der Elbe, Weser, Ems und

\*\*) Das weitere über diesen Vertrag findet sich in dem Schriftchen: „Ueber den Einfluß der Schiffahrts- und Handels-Convention zwischen England und den Zollvereinsstaaten vom 2. März 1841 auf die preussische Schiffahrt sowohl, als auf die Schiffahrt der Staaten an der Elbe, Weser, Ems und Maas. Oldenburg, 1841. Schulzische Buchhandlung.“

\*) Aber nicht nach englischen Colonien, da von England aus Waaren dahin zu bringen allen fremden Schiffen untersagt ist.

Maas oder an irgend einem andern dazwischen gelegenen schiffbaren Flusse, für oldenburgische Nationalhäfen erklärt werden, so daß die von diesen Häfen in die Häfen des vereinigten Königreichs und der auswärtigen englischen Besitzungen kommenden oldenburgischen Schiffe so angesehen werden sollen, als kämen sie aus einem oldenburgischen Hafen, und von jenen Häfen alle Güter dahin einführen können, welche sie von oldenburgischen Häfen einführen können, auch beim Abgange nach jenen Häfen gerade so behandelt werden sollen, als gingen sie nach einem oldenburgischen Hafen. Für den Verkehr mit den englischen Colonien ist dadurch freilich den oldenburgischen Schiffen kein größeres Feld gegeben, denn dahin können sie von oldenburgischen Häfen nur oldenburgische Producte bringen, und diese werden wohl selten von den Häfen an der Elbe, Ems und Maas in so bedeutendem Umfange dahin verführt, daß solches für die Schifffahrt irgend erheblich werden könnte; aber für den Verkehr mit England selbst ist dadurch den oldenburgischen Schiffen ein bedeutender Vortheil zugesichert. Von oldenburgischen Häfen können nämlich alle europäischen Producte, ohne Unterschied, ob sie in Oldenburg oder in irgend einem andern Lande Europa's producirt sind, ohne Rücksicht, ob sie zu den oben unter 5 erwähnten ausgenommenen Artikeln gehören oder nicht, in oldenburgischen Schiffen zum Verbräuche in England eingeführt werden, und es kann daher nach diesem fünften Artikel des Vertrages nicht zweifelhaft sein, daß auch alle europäischen Producte von den Häfen jener Flüsse zwischen der Elbe und Maas in England eingeführt werden können, und da gerade die früher hiervon »ausgenommenen Artikel« die wichtigsten sind für die Schifffahrt, z. B. Holz, Getraide, Hanf, Flachs, Lohc etc., so kann dies nur den hiesigen Schiffsbredern sehr erwünscht sein.

Der sechste Artikel des Vertrages enthält dann die nöthigen Bestimmungen über die Dauer des Vertrages, welche dieselben sind, wie sie in dem Vertrage der Zollvereinsstaaten mit England vom 2. März 1841 verabredet wurden. Der siebente Artikel trifft endlich noch eine bereits erledigte Bestimmung über die Ratification des Vertrages.

Es wird nach diesem eben Bemerkten wohl keiner weiteren Ausführung bedürfen, daß dieser Vertrag für Oldenburg sehr günstig sei, in dessen Würden wir uns gewiß täuschen, wenn wir die Vortheile desselben, die dadurch erlangten Begünstigungen für so groß oder überhaupt nur für der Art halten wollten, wie sie in dem oben erwähnten Aufsatze der № 4 der »Zweverländischen Nachrichten« dargestellt sind. Die Gleichstellung der oldenburgischen und englischen Schiffe in Beziehung auf die Schifffahrtsabgaben, ist nach dem Vertrage nicht, wie man nach jenem Aufsatze annehmen muß, auf die von oldenburgischen Häfen oder den an der Elbe, Weser, Ems und Maas belegenen Häfen nach England kommenden Schiffe beschränkt, sondern ist nach Artikel 1 des Vertrages ganz allgemein, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe kommen, ertheilt. — Die oldenburgischen Schiffe sind keinesweges so allgemein, wie es in jenem Aufsatze heißt, den englischen Schiffen gleichgestellt; oldenburgische Schiffe dürfen keinesweges alle Waaren nach England einführen, deren Einfuhr durch englische Schiffe erlaubt ist. Wir suchen in dem Vertrage vergebens nach einer Bestimmung, wornach oldenburgische Schiffe an der englischen Küstenschifffahrt, an dem Verkehre der englischen Colonien mit ihrem Mutterlande Theil nehmen können, oder ihnen gestattet ist, die Producte von Asien, Afrika oder Amerika zum Verbräuche in England einzuführen. Eben so vermissen wir eine Bestimmung, wornach den oldenburgischen Schiffen gestattet wäre, die »ausgenommenen Artikel« von jedem europäischen Hafen, z. B. Getraide, Holz, Hanf, Flachs von den Ostsee-Häfen, Wein von Spanien oder Frankreich, Südfrüchte von Messina oder Malaga u. s. w. in England einzuführen; dieses ist nach wie vor den oldenburgischen Schiffen untersagt, obgleich es allen englischen Schiffen gestattet ist. Eben so wenig können wir es für eine Folge dieses Vertrages halten, daß oldenburgische Schiffe, welche in Carolinensiel Bohnen geladen, in England so behandelt worden, als kämen sie aus einem oldenburgischen Hafen, denn der Vertrag vom 3. April d. J. stellt nicht alle Häfen zwischen der Elbe und Maas, sondern nur die Häfen



an den schiffbaren Flüssen zwischen der Elbe und Maas den oldenburgischen Schiffen gleich, und wenn jene Gleichstellung doch Statt gefunden, so liegt entweder ein Irrthum der englischen Behörden vor, oder die Bohnen waren als oldenburgische Producte legitimirt, und konnten darnach in einem oldenburgischen Schiffe von jedem Hafen aus nach England gebracht werden.

Es ist indessen keinesweges unsere Absicht, durch die obigen Bemerkungen den Werth des Vertrages vom 3. April d. J., durch den Oldenburg den am meisten begünstigten Nationen gleich, und günstiger als die meisten andern Staaten gestellt wurde, herabzusetzen; ein Mehreres zu erreichen, war unter den vorliegenden Verhältnissen gewiß nicht möglich, und Alle, welche sich für das Wohl der oldenburgischen Schifffahrt interessiren, wissen es sicher dem Herrn General-Consul Liarks Dank, daß er so viel zu erreichen wußte.

Es ist neben der speciellen Bedeutung jenes Vertrages für die oldenburgische Schifffahrt oft auch von der Bedeutung desselben für die allgemeinen deutschen Verhältnisse und besonders für einen etwaigen Anschluß Oldenburgs an den Zollverein die Rede gewesen, wir können indessen dem Verfasser des mehrerwähnten Aufsatzes in den »Severländischen Nachrichten« nur beistimmen, wenn derselbe jeden nachtheiligen Einfluß dieses Vertrages auf jene Verhältnisse leugnet. Oldenburg kann, wenn es sonst aus andern Gründen den Anschluß an den Zollverein für angemessen halten sollte, durch diesen Vertrag gar nicht daran gehindert werden; keine Bestimmung desselben steht einem Anschlusse unmittelbar oder mittelbar entgegen. Die Zollvereinsstaaten haben einen ähnlichen, jedoch nicht so vollständigen und alle vorliegenden Verhältnisse umfassenden Vertrag mit England abgeschlossen, dessen Vortheile auch Oldenburg nach dem Art. 3 dieses Vertrages (v. 2. März 1841) zufließen müßten, sobald es sich dem Zollvereine anschließt; dieser Vortheile wegen wird Oldenburg nun freilich nicht mehr den Anschluß an den Zollverein zu wünschen haben, da es dieselben schon jetzt erlangt hat. Durch den Vertrag vom 3. April d. J. wird daher

wohl ein, wenn auch entfernter Grund für den Anschluß Oldenburgs an den Zollverein beseitigt, aber kein Grund gegen den Anschluß geschaffen. Oldenburg hat freilich allein, und ohne von andern deutschen Staaten Hülfe zu suchen, für sich gesorgt, hat es dadurch aber mehr gethan, als andere Staaten auch thun? Ist durch diesen Vertrag mehr, als durch jeden andern Vertrag der verschiedenen deutschen Staaten, mehr als durch den oft erwähnten Vertrag der Zollvereinsstaaten vom 2. Mai 1841, als durch die Verträge der Hansestädte, Oesterreichs u. s. w. die deutsche Einigkeit gestört? sind durch diesen Vertrag größere Sonder-Interessen hervorgerufen, als durch die der übrigen deutschen Staaten? — Es hat sich nur das Blatt gedreht; Oldenburg gehörte bisher zu den von England am wenigsten begünstigten deutschen Staaten, jetzt aber zu den am meisten begünstigten, und darüber mögen nun freilich wohl Manche verdrießlich sein, allein wir werden uns dessen doch freuen können und die Hoffnung hegen dürfen, unsere Regierung werde nach wie vor bemüht sein, durch Schifffahrts-Verträge die Schranken zu brechen, welche der Regsamkeit der oldenburgischen Schifffahrt durch die Geseze der fremden Staaten gesetzt sind.

—v.

### Ueber unsere Posteinrichtung.

In N<sup>o</sup> 52 der »Neuen Blätter« ist ein Wunsch über Porto-Herabsetzung laut geworden, auch ist das Postwesen schon in mehreren Blättern zur Sprache gekommen. Wer die Posteinrichtung der frühern Zeit gekannt hat, dem sind die Fortschritte, welche dieselbe auch im Laufe der Zeit bei uns gemacht hat, sehr erfreulich, und er kann den Behörden nur dafür danken. Die Mängel, welche noch an derselben kleben, können nicht auf einmal gehoben werden, sie entdecken sich zum Theile erst in der Benutzung. Die Behörden in der Residenz können nicht die Einzelheiten auf dem Lande gewahren, und älteren Personen am Ruder klebt mit Recht das festina

lente an. Sie sehen sich nach Versuchen in Nachbarländern um, um selbst Mißgriffe zu vermeiden, und auch bei dem »nur immer langsam voran!« kommt man mit Aufwand von Zeit und Geld doch endlich auch zum Ziele. Bei den Sprüngen bricht man leicht Hals und Beine, besonders wenn ältere Leute noch Capriolen machen wollen.

Gut ist es aber, wenn man zuweilen über solche Gegenstände beim Caffee oder sonst nachdenkt, und seine Gedanken laut werden läßt zur Probe, ob sie stichhaltig sind. So habe ich es auch gemacht, und mir fiel Folgendes dabei ein:

1. Pflegt der Postspediteur (zu Deutsch Postversender) die Briefe im Orte durch seine Kinder und Diensthoten herumzusenden, und für jeden Brief sich einen Groten bezahlen zu lassen; das kam mir zuweilen über 6  $\mathcal{K}$  zu stehen. Diese zu ersparen, sende ich lieber jedesmal, wenn die Post angekommen ist, mein Dienstmädchen hin, um die Briefe abzuholen. Das saure Gesicht des Postversenders, dem dadurch der schöne Nebenverdienst entgeht, muß das Mädchen dulden, auch kann es wohl eine halbe Stunde für die sonstige Ausgabe warten. Kostet mir dann ein etwa durch Versehen noch zurückgebliebener Brief auch 1  $\mathcal{K}$ , nun so denke ich, irren ist menschlich, und das hat die Ordnung im Postzimmer auf ihrem Gewissen. Die Post ist ja doch nur Nebensache für den Postversender.
2. Habe ich Briefe über 8 Loth oder 3 Briefe nach \* zu senden, eine Meile von meinem Wohnorte, dann nehme ich einen eigenen Boten, dieser kommt mir nicht theurer, als die Post, er kann nebenbei noch manche Bestellung für mich machen, die Briefempfänger brauchen nicht den Groten für die Ueberbringung zu bezahlen, mein Brief kommt schnell in die rechten Hände, und sein Geheimniß bleibt unzeitiger Neugier verborgen. Große Vortheile, welche noch größer werden bei größern Paqueten, und wenn Nachbarn zusammen dann und wann einen solchen Boten (Expressen) verdingen.
3. Noch größer wird der sub 2 erwähnte Vortheil, wenn der Postwagen nicht bis zum Orte des Empfängers fährt, und der Post-

bote das Paquet allensfalls eine Stunde weiter tragen muß, wo dann der Postwagen auch als Postbote gilt, obgleich er 4 Räder statt 2 Beine hat.

4. Auf Reisen habe ich mehrere Male den Unfall gehabt, daß ich mich bei einem Postversender einschreiben lassen mußte, der Postwagen kam an, war aber voll, ich mußte zurückbleiben, einen eigenen Wagen verdingen, und Zeit und Geld verschwenden. Hiedurch gewizigt, fahre ich lieber mit dem Omnibus, oder sehe mich bei Zeiten nach anderer Gelegenheit um.
5. Fahre ich von Cloppenburg nach Bremen, oder umgekehrt, so benutze ich immer den Omnibus über Wildeshausen, der zum Heile der reisenden Menschheit eingeführt ist. Denn der gerade Weg von Ahlhorn nach Delmenhorst über Wildeshausen ist nur 5 Meilen, der Umweg über Oldenburg  $7\frac{1}{4}$  Meilen, und die Gegend gewiß nicht einladend genug, um diesen Umweg zu machen, und eine Nacht und einen halben Tag und Geld überher in Oldenburg zu verschwenden. Nur dem fremden Reisenden kann dieser Umweg einen irthümlichen Begriff von der Größe unsers Landes geben, zum Vortheile unserer Wirthschaft. Vielleicht möchte längere Zeit noch zu mehreren Betrachtungen geführt haben, aber der Caffee war zu Ende, und so wollen wir nur immer langsam voran schreiten, damit unser Postwagen auch folgen kann.

### Frühjahrs-Kartoffelernte.

(Aus der Magdeburger Zeitung.)

Eine in öffentlichen Blättern wiederholt gegebene Nachricht, daß von den im Monat August gelegten, während des Winters gegen Frost hinlänglich geschützten Kartoffeln in dem darauf folgenden Frühjahre feste und wohlschmeckende Kartoffeln geerntet werden könnten, veranlaßte mich, im vergangenen Sommer einen derartigen Versuch in meinem hiesigen Garten anzustellen.





Ich ließ zu dem Ende am 8. August v. J. ein tiefgegrabenes Beet, welches im Vorfommer gedüngt, Erbsen getragen hatte, mit 3 Mehen Kartoffeln von der Ernte 1842 neun Zoll tief belegen. Die Kartoffeln gingen, trotz der eingetretenen Dürre, in der gewöhnlichen Frist auf, wurden ausgehackt und behäufelt, und kamen im Herbst noch zur Blüthe. Im Monat November ließ ich, nachdem die Stöcke  $\frac{1}{2}$  Fuß über der Erde abgeschnitten worden, das Beet 1 Fuß hoch mit Laub und bei der später eingetretenen strengeren Kälte noch darüber mit einer Hand hoch Dünger bedecken. Die Saatkartoffeln waren, wie schon erwähnt, vom Jahre 1842, und zuerst in Miethen, später aber auf einem sehr luftigen Boden aufbewahrt worden, so daß solche ein sehr unscheinbares Ansehen, wie gedörrt, bekommen, aber durchaus keine Keime getrieben hatten. Bei der jetzt vorgenommenen Ernte dieser Kartoffeln, wurden von dem bestellten Beete 17 Mehen Kartoffeln — von den s. g. weißen englischen — gewonnen. Die Schale derselben ist so derbe und fest, wie sie nur bei Kartoffeln einer Herbsternthe gewünscht werden kann, auch waren die Knollen zum größten Theil bis zu mäßiger Faustdicke gediehen, während dieselben im November noch nicht die Größe einer Haselnuß erreicht hatten. Im Geschmack sind diese Frühlingkartoffeln denen im Herbst gewonnenen und bisher im Keller oder in Miethen aufbewahrten bei Weitem vorzuziehen.

Lüttgenziaz bei Möckern,  
im März 1844.

v. Plotho.

### Ein Verfahren bei der Röste Des Flachs

wird in der »Allg. Zeit. f. d. deutsch. Land- u. Hauswirthe« 1844, S. 196 mitgetheilt, welches Jemand als sehr gut empfiehlt, und welches noch

fast gar nicht bekannt sein soll. Er breitet nämlich den rohen Flachs ganz dünn neben einem Wasser aus, und begießt ihn täglich mittelst einer Schaufel, wie die Bleicher die Leinwand. Im Anfange geschieht das am stärksten und häufigsten, so daß der Flachs immer naß bleibt. Später läßt er ihn immer erst trocken werden, ehe er ihn aufs Neue befeuchtet. Das setzt er so lange fort, bis der Flachs gar ist, d. h. bis die Stengel aufspringen. Da ist denn der Flachs nach dem Brechen nicht allein sehr weich und geschmeidig, sondern auch ganz weiß und hat ein herrliches Ansehen. Daß man ihn beim Brechen gut reinigen müsse, das weiß man ja ohnedies. Einen kleinen Versuch möchte diese Methode doch wohl verdienen.

### Bier oder Branntwein?

Nach N<sup>o</sup> 172 des Hamburgischen Correspondenten fängt man in Berlin an, die Folgen der Mäßigkeitsvereine zu empfinden. Es vermindert sich die Anzahl der Branntweinsäufer, es vermehrt sich aber die Zahl der Bieräufer. Die Berliner machen dabei die Erfahrung, daß eine Betrunkenheit in Bier, wie sie jetzt in Berlin häufig vorkommt, nicht besonders erfreulicher erscheint, als eine in Branntwein. Es scheint doch, als wenn es nicht genügt, den Branntwein zu vertilgen, es scheint, als ob der Sinn für Mäßigkeit bei den Leuten geweckt und erhalten werden muß, wenn man der Trunksucht entgegenwirken will.

### Berichtigung.

In N<sup>o</sup> 29 dieser Blätter S. 239, Sp. 1, 3. 12 lese man Batab'scher statt Botan'scher.

### N a c h r i c h t.

Der „Butjadinger“ muß sich der Redaction nennen, wenn seine Einsendung aufgenommen werden soll.

