

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Der Oldenburgische Volksfreund

Oldenburg

No. 36, 4. Mai 1850

urn:nbn:de:gbv:45:1-4866

Der
Oldenburgische Volksfreund.

Mittheilungen aus allen Gebieten des öffentlichen Lebens.

Zweiter Jahrgang.

Erscheint wöchentlich zweimal, am Mittwoch und Sonnabend, jedesmal einen halben Bogen stark. — Preis für das Quartal 18 Grote, durch die Post bezogen 24 Grote Courant. — Bestellungen werden von allen Postämtern, so wie von der Verlagshandlung angenommen.

Von der Jahde im April 1850.

Die Nordsee-Eisenbahn, eine Lebensfrage nationaler Handelspolitik.

Der Aufsatz „die Ostfriesisch-mitteldeutsche Eisenbahn, eine Lebensfrage nationaler Handelspolitik“ in dem Vereinsblatt für deutsche Arbeit, ist in so vielen Extra-Abdrücken verbreitet worden, daß es keinem Zweifel unterworfen ist, oder man hat die Absicht gehabt, dadurch Propaganda machen oder Partisane für eine Ostfriesische Eisenbahn gewinnen zu wollen.

Wir sagen ausdrücklich Ostfriesische Eisenbahn und es thut uns um so mehr leid, dies von vorn herein sagen zu müssen, als es unserm Gedächtniß noch nicht entgangen ist, wie unsere Nachbarn, die Ostfriesen, in 184% der Concession der projectirten Nordsee-Eisenbahn in Hannover entgegen gewirkt haben, während, wenn sie damals die Hand mit uns Werk gelegt hätten, die Nordsee-Eisenbahn, welche von Leer und Emden auf Aurich, von da über Wittmund, Jever, Varel und Rastede nach Brake und Oldenburg, und von letztgenanntem Orte aus via Cloppenburg, Quakenbrück und Brainsche mit Münster, via Bechta und Damme mit Minden und also mit sämtlichen Bahnnähen Deutschlands, Belgiens und Frankreichs aus in Verbindung gebracht hätte, jetzt ein fait accompli gewesen sein würde.

Dem Verfasser oben erwähnten Aufsatzes, gewiß einem Ostfriesen und wahrscheinlich der Stadt Emden und dem Kaufmannsstande angehörend, scheint hauptsächlich Emden am Herzen zu liegen.

Daß für Oldenburg von dieser Seite also nichts zu hoffen steht, ist klar, und im Nothfalle bleibt uns also nichts übrig, als die Hülfe, was den Geldpunkt

anbetrifft, in uns selbst und im Auslande zu suchen, und das frühere anfängliche Project einer Eisenbahn, um Jahde und Weser mit der Cöln-Mindener Bahn zu verbinden, wo möglich zu verwirklichen.

Wir wissen, daß wir auch noch jetzt dazu der Concession von Hannover bedürfen. Daß diese nicht leicht zu erhalten ist und uns, wenn möglich, immer verweigert werden würde, hat uns die Erfahrung in 184% gelehrt; die Zeit wird aber dennoch kommen, daß man uns von dieser Seite kein Hinderniß in den Weg werfen können, und somit muß man die Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn, die man jetzt die Ostfriesisch-mitteldeutsche Eisenbahn zu nennen beliebt, sich bauen lassen.

Wir haben nichts gegen diese schön klingende Benennung, welche man als Lockspeise angenommen zu haben scheint, um den Particularismus, der in dem Aufsatze vorherrscht, möglichst zu bedecken, und um die öffentliche Meinung, wo möglich, noch mehr zu fixiren, greift man zu dem so oft benutzten, aber dadurch abgenutzten Mittel auf Holland zu schimpfen, die schlaunen Wyn Heers herunter zu reifen, Repressalien zu predigen, Hamburg eine englische Colonie zu schelten u. s. w. u. s. w.

Wir müssen gestehen, wir hätten andere und bessere Argumente erwartet, um dem Particular-Interesse der Stadt Emden das Wort zu reden; denn ist es nicht wirklich lächerlich, vernünftigen Kaufleuten von einer Ausbeutung Deutschlands durch Holland mittelst seiner Javanischen Producte vorpredigen zu wollen, und nicht noch lächerlicher, wenn dies Ostfriesischer Seltis geschieht?

In unseren über die Zollfrage im August und October 1848 erschienenen Aufsätzen haben wir die



Wichtigkeit der Niederländischen Märkte für die deutsche Industrie dargehen und durch Zahlen nachgewiesen, und sie ist daher nicht in Abrede zu stellen, und der Verfasser der „Ostfriesisch-mitteldeutschen Eisenbahn“ ist also vollends im Irrthume, wenn er von der Erlaubniß schwätzt, jährlich für 60 Millionen Gulden Javanische Colonial-Producte verkaufen zu dürfen, ohne einen nur annäherungsweise gleichkommenden Gegenwerth wieder dafür abzunehmen. —

Wenn wir ihnen und Allen, die es hören wollen, sagen, daß Holland in den Jahren 1846, 47 und 48 von Deutschland für ca. 167 Millionen Gulden, dahingegen Deutschland von Holland nur für ca. 130 Millionen Gulden bezogen hat, so wird ihm dies gewaltig fremd und auffallend in die Ohren klingen, und dennoch ist es wahr, und wir werden uns nächstens die Mühe geben, ebenso wie wir solches im August 1848 gethan haben, der Wahrheit zu Ehren und zur Bekämpfung eines zu Unrecht bestehenden Vorurtheils, dieses durch eine nähere Auseinandersetzung nachzuweisen. — Wenn aber das obige Verhältniß umgekehrt und selbst in mehr als verdoppeltem Maßstabe, umgekehrt wäre, was siele denn noch darauf anzuwenden, — wenn man Hollands Bevölkerung von 3 Millionen Seelen Deutschlands von 40 Millionen gegenüber stellt?

Holland ist, dies ist nicht zu leugnen, nächst England, Deutschlands wichtigster Abnehmer für seine Boden- und Industrie-Erzeugnisse, und was der Absatz seiner Colonial-Producte nach Deutschland anbetrifft, so ist Deutschland doch wahrlich nicht dumm genug, sie von Holland zu beziehen, wenn es sie von irgend einem Hafen anderer Länder billiger erhalten kann. Es gilt aber, Effect zu machen, und das kann man gegenwärtig nicht besser, als wenn man unsern Industriellen das Schutzzoll-System predigt und dabei tüchtig auf England und Holland schimpft. —

Wir wollen diese Punkte später noch einmal beleuchten und jetzt auf besagte Eisenbahn zurückkommen. —

Emdens günstige Lage ist nicht zu verkennen; der Respectabilität seines Handelsstandes kann man nur Gerechtigkeit widerfahren lassen und die Achtung, die ihm gebührend gezollt wird, ihm eben so wenig als Andern versagen wollen; aber Alles dieses ist nicht einzig in seiner Art und anderswo auch anzutreffen, und so dürfen wir trotz seiner Vorzüge und trotz seines Schienenweges dennoch nicht glauben, daß es je mit Erfolg gegen die Concurrnz Bremens, Hamburgs, Antwerpens u. s. w. w. w. ankämpfen können. —

Dennoch reden wir der Eisenbahn das Wort, aber

nur einer solchen, die dem allgemeinen Verkehr Deutschlands nützen soll, und dies darf man eher von einer Bahn erwarten, welche Ems, Jahde und Weser mit der Cöln-Mindener verbindet, als von einer, welche sich lediglich auf die Ems beschränken soll. —

Abgesehen von dem minderen Kostenpunkte für Hannover wird selbst das Interesse der Provinz Ostfriesland durch die Nordsee-Eisenbahn gefördert werden, wenngleich die Stadt Emden vielleicht für sich selbst einen geringeren Vortheil davon haben möchte. —

Wir sagen vielleicht, indem, wenn solches vor der Hand auch der Fall ist, wir die Ueberzeugung haben, daß später durch den allgemeinen Verkehr ihr Vortheile zufließen werden, die im Voraus nicht abzuschätzen sind. —

Wir sind der Meinung, daß das Particular-Interesse dem allgemeinen Interesse untergeordnet sein muß, und wenn man sich auf diesen Standpunkt zu stellen vermag (was heutzutage trotz des vielen Redens über eine nothwendige Einheit und Aufopferung der Sonder-Interessen behufs der allgemeinen noch eben so schwer zu halten scheint, als ehemals), dann wird man kaum in Abrede stellen dürfen, daß der Bau der Nordsee-Eisenbahn den Vorzug vor der Ostfriesisch-mitteldeutschen Eisenbahn haben muß. —

Murich als den Central-Punkt der Eisenbahn in Ostfriesland betrachtend, und von Emden und von Leer dahin bauend, dürfte der Bau dieser beiden Bahnen schwerlich so viel oder mehr kosten, als die eine Bahn von Emden nach Leer, welche seiner Zeit auf $\$ 1,339,322$ veranschlagt wurde. —

Von Aurich kann man allerdings auf kürzerem Wege nach Varel bauen, wenn man in gerader Richtung bauen wollte; wir glauben aber im Interesse der Ostfriesischen und Jeverischen March, im Interesse des Allgemeinen und vielleicht auch im Interesse der Rentabilität der Bahn, der Richtung über Wittmund und Jever das Wort reden zu müssen, um so mehr, als von Jever über Sande oder Marienfel gebaut werden muß, wodurch man also in unmittelbare Verbindung mit Heppens gelangt, welches bei einem demnächstigen Kriegshafenbau an der Jahde für ganz Deutschland von sehr großer und nicht zu überschender Wichtigkeit ist. —

Von Varel nach Rastede, von Rastede nach Brake und nach Oldenburg bauend, bildet Oldenburg den zweiten Central-Punkt. —

Von da über Cloppenburg, Quakenbrück, Bramsche nach Osnabrück bauend, würde man von letzterem

Orte aus über Bünde nach Minden gelangen und also die frühere projectirte Richtung von Oldenburg über Vechta und Damme u. s. w. nach Minden zu bauen, gänzlich fallen lassen können. —

Um die Eisenbahnverbindung in Aller Interessen vollends zu vervollkommen, würde von Oldenburg aus eine Bahnlinie an die Hannover-Bremer Bahn zu beschaffen sein, und diese wäre über Delmenhorst nach Barrelgraben zu legen, wenn Bremen sich dazu verstände, die Strecke auf seinem Gebiete zu bauen: im entgegengesetzten Falle würde man von Delmenhorst aus südlich von Bremen sich an die Hannover-Bremer Bahn anzuschließen haben. Auf diese Weise bauend, schließen sich Ems, Jahde und Weser an sämtliche Bahnen Deutschlands an und die isolirte Stellung Ostfrieslands und Oldenburgs zu dem Innern Deutschlands würde damit aufhören. Einen Blick auf die Eisenbahnkarte Deutschlands werfend, wird man finden, daß die Nordsee-Eisenbahn das Eisenbahnetz Deutschlands mit Bezug auf die Verbindung mit Nord-Deutschland ganz vervollkommen, während die Ostfriesisch-mitteldeutsche Eisenbahn eine durchaus isolirte Stellung einnehmen wird.

Die Nordsee-Eisenbahn brächte uns in directe Verbindung mit der Bremer-Hannover Bahn und also vermittelt derselben mit Bremen, Hannover und Hamburg; wir gelangten ebenfalls vermittelt derselben sowohl an die Ostsee, Stettin und Königsberg, als an's Adriatische Meer; sie brächte uns durch ihre Verbindung mit der Cöln-Mindener Bahn nach Belgien und Frankreich, und der Anschluß Hollands würde demnächst auf irgend einem Punkte schon von selbst erfolgen. —

Für Ostfriesland hat die Nordsee-Eisenbahn den großen Vortheil, daß sie die ganze Provinz durchlaufen würde; denn eben so leicht als die Stadt Norden und ihre Marsch sie in Aurich erreichen kann, eben so leicht wird sie auf halbem Wege von Ems und ihrer Marsch zwischen Aurich und Wittmund erreicht. —

Was die Stadt Emden vielleicht bezugsweise verlieren würde, würde, und mehr als das, der ganzen Provinz zu Nutzen kommen, weil sich ein Personen-Verkehr bilden wird, welcher auf der Ostfriesisch-mitteldeutschen Bahn sich schwerlich je herausstellen dürfte, da diese längs ihrer ganzen Bahnlinie die Ems auf ihrer Seite behält und überdies eine höchst öde, sterile Gegend durchlaufen wird. — Ueberdies würde durch die Nordsee-Eisenbahn für Hannover die Verbindung außer mit Emden und Leer, auch mit Aurich und andern Orten der Provinz Ostfriesland erreicht; auch

ist die Wichtigkeit einer mit Weser und Eibe in Verbindung stehenden Eisenbahn für Leer und Emden gar nicht zu verwerfen.

Wir wissen, daß wir im Eigennutze Einzelner unsern Gegner finden werden; dennoch kann man im Interesse des Allgemeinen nur der Nordsee-Eisenbahn das Wort reden, und wir möchten mit dem Verfasser des Aufsages in den „Neuen Blättern“ N^o 18 und 19 „Eine Oldenburgische Eisenbahn“ uns einverstanden erklären, daß es zu wünschen sei, unsere Regierung nähme sich der Sache allen Ernstes an. —

Wir sind selbst der Meinung und möchten die Frage aufstellen, ob es nicht im Interesse des Landes wäre, daß sie in dieser Beziehung, gestützt auf das allgemeine Interesse, was ganz Deutschland bei der Nordsee-Eisenbahn hat, die Initiative ergriffe und den Bau auf eigene Faust von Barel und Drake aus nach Oldenburg anfangen müßte?

Bis dahin, daß diese Strecken fertig sind, wird es klar sein, ob wir den weitem Bau nach Bremen oder nach Minden oder nach beiden Richtungen zu beschaffen haben, indem auf keine Weise zu befürchten steht, daß wir nur für unser eignes Land bauen werden. —

Das allgemeine Interesse Deutschlands ist bei diesem Bau zu sehr theilhaftig, als daß nicht die öffentliche Meinung in ganz Deutschland auf unserer Seite sein wird, falls Hannover, um sein Particular-Interesse zu befördern, uns später in den Weg treten wollte; auch ist Preussens Interesse mit der Nordsee-Eisenbahn, d. h. mit einer Verbindung mit der Weser und Jahde sehr verknüpft, und es würde uns, Hannover gegenüber, s. B. nicht im Stiche lassen. —

Eine Zinsen-Garantie von 3 1/2 % würde auch genügen, vielleicht Privaten den Bau übernehmen zu sehen, und wir wüßten keinen Grund, weshalb man ihnen denselben nicht überlassen sollte. — In England und Holland ist der Bau und Betrieb Privatleuten überlassen, und stehen ihre Bahnen wohl irgend einer Eisenbahn, wo es auch sei, nach? —

Wir haben das Project der Nordsee-Eisenbahn schon früher ausführlicher behandelt, und wollen wir daher, um nicht in Wiederholungen zu verfallen, in keine fernern Details treten, sondern diejenigen, welche sie zu kennen wünschen, auf N^o 48 und N^o 22 der Mittheilungen aus Oldenburg, N^o 4 und 5 des hannoverschen Volksfreundes, und N^o 63 und 64 der hannoverschen Landesblätter in 1845 und 1846 verweisen.

Also: aide toi et Dieu l'aidera. —

Oldenburg fange seine Eisenbahn zu bauen an und bekümmere sich nicht um Hannover, von dem es **Nichts** zu erwarten hat, von dem ihm noch nimmer Gutes gekommen ist und von dem es stets nichts weniger als freundschaftlich ist behandelt worden, wie das jetzt wiederum bei der Erhöhung des hannoverschen Zoll-Tariffs der Fall zu sein scheint, welche — in einer Parenthese gesagt — Oldenburgs Interessen schnurstracks zuwider ist.

Oldenburg baue seine Bahn von Varel und Brake nach Oldenburg, und wenn Hannover sich nicht fügen will, weiter nach Bremen; es wird sich dadurch der Suprematie des hannoverschen Steuervereins entziehen und ihm und den, uns mit Bezug auf den Bau einer Eisenbahn feindselig gestimmten Ostfriesen, in Beziehung der Ostfriesisch-mitteldeutschen Eisenbahn auch ein Paroli diegen, und wir wiederholen daher:

Aide toi et Dieu Vaidera. —

Die sogenannte Rechte.

Wir haben bis jetzt versäumt, einen Angriff der „Neuen Blätter“ auf die Partei der „Rechten“ auf dem gegenwärtig vertagten Landtage zurückzuweisen, den dieselbe nicht verdient. Es heißt, die Rechte wäre nicht organisiert gewesen, und wäre bei ihrer Stimmgebung häufig auseinander gegangen. Das war aber nur in solchen Fragen der Fall, die nicht als Parteifragen angesehen wurden. In allen Fragen, die sie als Parteifragen ansah, hat sie sich in ihren Versammlungen berathen und verständigt, so daß sie durchaus geschlossen stimmen konnte und auch gestimmt hat. Bei ihrer entschiedenen Minderheit auf diesem Landtage konnte sie nicht so bestimmt auftreten und als geschlossene Partei erscheinen als es bei einer Partei dieser Richtung, welche die Freiheit will, aber zugleich die Ordnung, wünschenswerth sein muß. Sie mußte sich häufig beschränken, die Extravaganzen der andern Partei nur zu moderiren, wo sie denn doch manchmal auf die Beschlüsse der Versammlung einwirken konnte. Das hat sie gethan. Und so hat sie denn gewiß mehr genützt, als wenn sie sich allein gestellt, und damit ihren Einfluß ganz verloren gegeben hätte.

Nur bei den Verhandlungen über das Reiterregiment verfuhr allerdings die Rechte ohne Plan und Besonnenheit. Sie hätte den Minderheitsantrag im Ausschußbericht wieder aufnehmen sollen, als er von

der Minderheit (Nieboür I.) zurückgezogen wurde, oder sie hätte einen andern ähnlichen Antrag stellen sollen. Gewiß wäre ein solcher Antrag angenommen worden; denn die radicale gänzliche Aufhebung der Reiterei wollte die Mehrheit der Versammlung, wie uns mit Bestimmtheit versichert wurde, wenigstens zu Anfang der Versammlung, keinesweges. Es ist unbegreiflich, wie man nicht allein dieses unterlassen, sondern nun sogar für gänzliche Aufhebung des Reiterregiments stimmen konnte! Mehrere Mitglieder der Rechten wie der Linken hörten wir am Abend vor der Verhandlung über die Reiterfrage die gänzliche Abschaffung der Reiterei als eine Unmöglichkeit bezeichnen. Sollten sich in Folge der Verhandlungen in der Sitzung deren Ansichten so ganz geändert haben?

In Oldorf in Jeversland ist an die Stelle des nach Waddewarden versetzten Pastors Groninger II., der Hilfsprediger Ch. Thaden mit 54 von 60 Stimmen gewählt. Die Stelle gehört ihrer Einnahme nach in die zweite Classe; Pastor Thaden ist seinem Alter nach nur zu einer Stelle der dritten Classe berechtigt. Von der Oldorfer Pfarre wird also die Centralcasse die erste Einnahme erhalten. — Beiläufig, ist nicht, namentlich zur Festsetzung des Steuerwesens, da bis jetzt noch der Staat die kirchlichen Behörden besoldet, bald die Berufung einer Synode nothwendig?

Kirchennachricht.

Vom 28. April bis 3. Mai sind in der Oldemb. Gemeinde:

1. Copulirt. 30) Heinrich Friedrich Ottmann Neumader und Amuth Rosenbohm, Bornhorst. 31) Johann Güters und Lucie Catharine Hüsing, Jywege. 32) Martin Gerhard Helms und Catharine Margarete Wiedemann, Everßen.

2. Getauft. 134) Diedrich Willers, Dornsfede. 135) Johann Anton Gerhard Gerdes, Oldenburg. 136) Gustav Carl Leonardo Gottlieb Hallersiede, Oldenburg. 137) Johann Heinrich Hilmer, Everßen. 138) Johann Georg Eismann, Bornhorst. 139) Anna Wienden, Wabsted. 140) Johann Bernhard Passforber, Oldenburg. 141) Wilhelm Martin Christoph Freymuth, Haarenbor. 142) Johanne Rebekke Helene Willers, Oldenburg. 143) Anna Helene Wilhelmine Henriette Stindt, Hoberfeld. 3. Beerdigt. 122) Helena Willers, 7 J., Wabsted. 123) Anna Catharine Büffelmann, 10 J., Wehnen. 124) Johannes Postbüchel, 53 J., Haarenbor. 125) Johanne Elisabeth Wilhelmine Zweininger, geb. Popbanker, 61 J., Everßen. 126) Sophie Charlotte von Harten, geb. Saerenberg, 75 J., Oldenburg. 127) Hermann Nobmann, 66 J., Radorf. 128) Johann Detten, 83 J., Bornhorst. 129) Wilhelmine Bernhardsine Susanne Hardsen, geb. Römer, 67 J., Oldenburg.

Gottesdienst in der Lambertikirche.

Sonntag, den 5. Mai:

Vorm. (Anf. 8 Uhr.) Herr Pastor Greverus.

Vorm. (Anf. 9½ Uhr.) Herr Hosprediger Ballroth.

Nachm. (Anf. 2 Uhr.) Herr Kirchenrath Clausen.

Briefstafel.

Aus einem Briefe. — Die stenographischen Berichte. — Rechtsansichten der Volkvertretung. — Abwehr von mehreren Interessenten. — Nähestens.

Der Oldenburgische Volksfreund.

Mittheilungen aus allen Gebieten des öffentlichen Lebens.

Zweiter Jahrgang.

Erscheint wöchentlich zweimal, am Mittwoch und Sonnabend, jedesmal einen halben Bogen stark. — Preis für das Quartal 18 Grote, durch die Post bezogen 24 Grote Courant. — Bestellungen werden von allen Postämtern, so wie von der Verlagshandlung angenommen.

Die Vertagung des Landtages.

Ganz unerwartet für die Mitglieder des Landtags selbst, wie für das Publikum hat eine Vertagung des allgemeinen Landtages stattgefunden. So nahe vor dem Schluß, der über vier Tage erfolgen sollte, eine Vertagung! Wozu diese? Hätte das Ministerium nicht noch diese vier Tage warten können, um den Landtag wirklich zu schließen? Wozu den vorhandenen Stoff der Unzufriedenheit noch durch diese Maßregel vermehren? Setzt sie nicht Erbitterung, statt deren eine Versöhnung notwendig wäre? Warum reizt das Ministerium den schon gereizten Landtag noch mehr? Ist zu erwarten, daß der Landtag, wenn er wieder zusammentritt, versöhnlicher sein werde? Ist nicht vielmehr zu befürchten, daß er noch feindseliger auftreten werde? Scheint die Vertagung nicht den Glauben zu erwecken, als wenn das Ministerium auch nicht die geringste Spur von Nachgiebigkeit zeigen, sondern hartnäckig und steif nur auf seinen Willen bestehen wolle? Soll die Volksvertretung eine bloße Null sein, und eine Ja-Maschine? Solche Stimmen werden sich sicherlich öffentlich und im Privatgespräch hören lassen.

Suchen wir nach den Gründen dieser Maßregel, so liegen diese wohl hauptsächlich in den Geldbewilligungen oder vielmehr Geldverweigerungen für das Militär, überhaupt in den Militär-Angelegenheiten, und besonders in der deutschen Frage. Das Ministerium hatte erklären lassen, daß die Bundeskriegsverfassung und die Erlasse der Centralgewalt die allgemeine rechtliche Grundlage bilde, von der ausgehend es das Budget vorgelegt habe; ob eine strenge Ausführung in einzelnen Punkten mehr oder weniger dringlich sei, sei

eine Frage der Politik (volle 2 Procent sind in Oldenburg nie ausgehoben); der Landtag dagegen stellte sich auf einen andern Standpunkt, ob mit Recht oder Unrecht lassen wir unentschieden; in der deutschen Frage fand der Landtag das Verfahren des Ministeriums dem Waffenstillstand nicht entsprechend und hatte immer eine oder mehrere Anklagen in der Tasche, um gleich den höchsten Trumpf gegen das Ministerium auszuspielen. Wäre nun der Landtag wirklich geschlossen worden, so hätte das Ministerium auf den Grund des vom Landtage bewilligten Voranschlags ein Finanzgesetz verkünden müssen nach Art. 218 des Staatsgrundgesetzes, und hätte somit die Bundeskriegsverfassung gebrochen, die nach seiner Ansicht noch gültig ist. Es geht aber doch unmöglich, gestern sie für gültig zu erklären und morgen sie zu brechen. In der deutschen Frage wäre der Landtag wohl mit einer Anklage gegen das Ministerium hervorgetreten; da aber ein solcher Beschluß nach Art. 230 zu seiner Gültigkeit der Wiederholung in einer zweiten, wenigstens acht Tage nach der ersten Abstimmung abgehaltenen Sitzung bedarf, diese Wiederholung aber nicht mehr stattfinden konnte, so hätte das Ministerium unter der Last und dem Odium einer halben Anklage seine Thätigkeit fortsetzen müssen. Es wäre indeß vielleicht doch in beiden Fragen eine Einigung zu Stande gekommen, wenn auch nur eine scheinbare. Aber die beiden Staatsgewalten lebten überhaupt von Anfang an auf einem sehr gespannten Fuße, so daß schon mehrere Mal ein völliger Bruch in Aussicht stand.

Was sollte nun geschehen? Den Landtag wieder auflösen? Hitzköpfe auf der Rechten wie auf der Linken hätten es vielleicht gerne gesehen, wenn das Land wieder in Wahlkämpfe gestürzt wäre. Aber