

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Der Oldenburgische Volksfreund**

**Oldenburg**

No. 22, 17. März 1852

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

D e r

# Oldenburgische Volksfreund.

Mittheilungen aus allen Gebieten des öffentlichen Lebens.

Vierter 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 Verlags-handlung angenommen.

### Zur Zollvereins-Frage.

(Fortsetzung.)

Wir haben jetzt den Vertrag Oldenburgs zum Verträge vom 7. September vor uns liegen, woraus wir ersehen, daß von den Forderungen Oldenburgs keine andere zugestanden ist, als die Bittstimme, die auch Hannover für uns beantragt hatte.

Der Vertreter Oldenburgs hat also für alle die Opfer, die Oldenburg bringen soll, Preußen gegenüber, Nichts ausgerichtet und so scheinen unsere billigen Forderungen gar nicht einmal beachtet zu sein, obgleich sie, wie wir glauben in den vorigen Nummern dieser Blätter nachgewiesen zu haben, nur das enthalten (die freie Einfuhr des Roheisens ausgenommen), was Hannover gewährt worden ist und was im Princip des Zollvereins liegt. Preußen konnte, den Zollvereinsstaaten gegenüber, Oldenburg die Forderungen 4., 5., 6., 7. (s. N<sup>o</sup> 21. d. Volksfreundes), ohne Bedenken zugestehen; da weder die Interessen des Zollvereins im Allgemeinen noch im Einzelnen, noch das Princip im geringsten dadurch verletzt worden wäre und kein vernünftiger Grund dagegen aufzustellen sein möchte. Hierin scheint uns eine solche Geringschätzung Oldenburgs zu liegen, daß wir uns nicht wenig entrüstet gefühlt haben, daß unsere Regierung ihre Zustimmung hat ertheilen können. —

Also Oldenburg, das Oldenburg, was so zähe sein und dem Zollverein wegen seiner Lage mehr werth sein soll, wie ein Königreich, wirft sich auf Gnade und Ungnade dem Zollverein in die Arme.

Wenn wir auch gewohnt sind, Hannover gegenüber unsere Interessen wenig gewahrt zu sehen und

dagegen der Fürsorge und Umsicht der Hannoverischen Regierung für Hannover, die sich auf das Kleinste erstrecken\*), unsere Verehrung haben sollen müssen; so hätten wir doch nicht erwartet, daß Oldenburg nun auch noch dazu von Hannover soll ausgebeutet und Hannover gegenüber, durch die Directivbehörde, in eine Stellung gesetzt werden, die einer Mediatisirung Oldenburgs gleichkommt\*\*).

Oldenburg hat sich nach Art. 1. 2. der Uebereinkunft zwischen Hannover und Oldenburg im Schluß-Protocoll verpflichtet, jährlich nur 260 Last engl. Salz einzuführen, wodurch es gezwungen wird (da die Wangeroger Saline der Concurrnz nicht gewachsen ist) seinen sonstigen Bedarf von Hannover zu nehmen. Oldenburg würde darnach an 750 Last von Hannover zu jedem Preise kaufen müssen, da in der Uebereinkunft nichts über den Preis bestimmt ist. — Der Preis des Hannoverischen Salzes ist hier (wohl hauptsächlich durch die Concurrnz) über 30  $\text{fl}$  pr. Last heruntergegangen, und kauft unsere Cammer das Lü-

\*) Vertrag zwischen Hannover und Preußen. Separat-Artikel 5. Die Bestimmung in der Anmerkung zu Pos. 24. des Zolltarifs findet auch auf den Ausgang alter Seilerwaaren über Hannoverische Seehäfen Anwendung.

\*\*\*) Uebereinkunft zwischen Hannover und Oldenburg Art. 5.

Die Beaufsichtigung der Directivbehörde und die obere Leitung ihres Geschäftsganges im Allgemeinen verbleibt der k. Hannoverischen Regierung.

So weit es nicht im einzelnen Falle sich um Ausübung der, der Großherzogl. Oldenburgischen Regierung im Art. 6. vorbehaltenen Befugnisse handelt, steht das k. Hannoverische Finanzministerium der Directivbehörde als höhere oder Recurs-Instanz vor.



neburger Salz, was früher 56 bis 60  $\text{R}$  kostete, jetzt zu 26  $\text{R}$  (das engl. Salz kann zu 16 bis 18  $\text{R}$  angeschafft werden und soll jetzt an Güte dem Lüneburger gleich kommen.) Die Inhaber der hannoverschen Salinen verkaufen jetzt ihr Salz an Oldenburg billiger, wie im eigenen Lande; sie werden späterhin, wenn Oldenburg gebunden ist, ganz gewiß sich auch diesen Preis von Oldenburg bezahlen lassen, wenn nicht noch viel höhere Preise dafür gefordert werden. — Durch eine Uebereinkunft der Inhaber der Lüneburger und der Lindener Salinen, ist dieses leicht zu bewerkstelligen und höchst wahrscheinlich. —

Dazu kommt noch die Uebereinkunft Art. 2., Art. 1.; demzufolge Hannover die Besteuerung des inländischen Salzes, ohne Zustimmung Oldenburgs, erhöhen kann und die Möglichkeit vorhanden ist, wenn vielleicht Preußen darauf bestehen sollte, die Preise bedeutend und bis zur Höhe der preussischen Salzsteuer erhöhen zu müssen, wornach Oldenburg für seine 1000 Last, die es jährlich consumirt, an 100,000  $\text{R}$  jährlich besteuert werden könnte. Wenn auch so leicht nicht von hannoverscher Seite dieses zugestanden werden wird, so meinen wir doch, daß hier Oldenburg bei einem so wichtigen Gegenstand, als Salz, sich sicher stellen muß. Hier müßte bestimmt werden, daß ohne Zustimmung Oldenburgs die jetzige Steuer des Salzes nicht erhöht werden dürfte, und es Oldenburg unbenommen sei, seine 1000 Last Salz, die es bedarf, indessen nicht mehr, zu nehmen woher es will.

Wir finden die Fürsorge der hannoverschen Regierung für ihre Salinen lobenswerth; müssen es indessen von unserer Regierung verwerflich finden, sich auf diese Art von Hannover abhängig machen und besteuern zu lassen.

Die gemeinschaftliche Verwaltung und Theilung der Abgaben von inländischem Branntwein, Salz, Runkelrüben und Taback hat Vieles für sich und freuen wir uns besonders dazu, daß dadurch auch hier der freie Verkehr des Salzes jetzt wieder Statt finden wird; wodurch der Staat auch die jetzigen Verwaltungskosten erspart und das gehässige Monopol aufhört. Wir glauben indessen, daß auch diese Uebereinkunft mehr zum Vortheil Hannovers wie Oldenburgs ist, da nach Verhältnis hier gewiß mehr Salz und Branntwein consumirt wird, wie in Hannover und diesem auch noch die Produktionskosten von Taback, Runkelrüben und auch eines großen Theils des Branntweins, der dort nach Verhältnis viel mehr producirt wird, zu Gute kommen.

Es scheint uns, daß die Verhandlungen von Oldenburger Seite mit wenig Umsicht und Energie geleitet worden sind. Unsere Interessen sind nur in so weit sie mit denen Hannovers gleich sind, gewahrt und von allen den billigen und gerechten Forderungen Oldenburgs auch keine einzige zugestanden worden. Wäre Oldenburg eine Provinz Hannovers, so würden gewiß fast alle genehmigt sein. —

(Fortsetzung folgt.)

### Kein Freihafen?

Wir theilen im Nachstehenden das Resultat einer vorläufigen Besprechung der Anschließungs-Frage in einer Versammlung der Handel- und Gewerbetreibenden zu Brake mit. Die Besprechung fand statt in Folge einer desfallsigen Aufforderung des Vorsitzenden des Oldenb. Gewerbe- und Handelsvereins.

An

den Vorsitzenden des Oldenburgischen Gewerbe- und Handelsvereins,

Herrn Baurath Vastus in Oldenburg.

Ihre gefällige Zuschrift vom 18. d. M. in Betreff der Frage des Anschlusses Oldenburgs an den Hannover-Preussischen Zolleinigungs-Vertrag vom 7. v. M. haben wir empfangen, und in Veranlassung derselben hiesige Handel- und Gewerbetreibende zu einer Versammlung eingeladen, welche zahlreich besucht war und von der wir ihnen als das Resultat der Besprechung Folgendes mitzutheilen uns beehren.

Brake ist mit den im Gutachten des Gewerbe- und Handelsvereins an die Großherzogl. Regierung vom 27. v. M. enthaltenen Vorschlägen und empfohlenen Bedingungen für den Anschluß Oldenburgs an den Vertrag vom 7. v. M. im Allgemeinen einverstanden, findet aber, bei dem für Oldenburg so günstigen Verhältnisse, daß der Zollverein mit Hannover des Beitritts Oldenburgs gar nicht wird entzogen können, noch mehrere Bedingungen zu stipuliren empfehlenswerth, welche zusammenzustellen wegen Kürze der Zeit indessen bis jetzt nicht gelang. Es wird über diese Bedingungen entweder in der auf den 24. d. M. anberaumten Sitzung des Gewerbe- und Handelsvereins durch einige Teilnehmer von hier Mittheilung

gemacht werden \*), oder es wird, falls eine Theilnahme an dieser Verhandlung von hier aus nicht sollte stattfinden können, die hiesige Kaufmannschaft sich mit ihren desfallsigen Empfehlungen geradezu an die hohe Staatsregierung wenden müssen \*\*).

Was die Eisenbahnfrage betrifft, so ist natürlich Brake im höchsten Grade dabei interessiert, daß baldmöglichst dieser Platz durch Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz in Stand gesetzt werde, mit denjenigen deutschen Häfen, welche durch Eisenbahnen mit dem Innern Deutschlands in näher und leichter Verbindung stehen, die Concurrenz bestehen zu können. Dabei muß Brake, als Expeditionsplatz für Bremen, dringend wünschen, vorzugsweise auch mit Bremen in möglichst gerader Richtung durch Anlage einer Eisenbahn in Verbindung zu kommen. Die Bedürfnisse Brake's in dieser Beziehung sind früher in einer Mittheilung an den Gewerbe- und Handelsverein des weiteren bereits dargelegt, \*\*\*)) und dürfen wir uns auf diese Mittheilung ergebenst beziehen.

Für Brake ist aber die wichtigste Frage in Betreff des Anschlusses Oldenburgs an den Zollverein offenbar die, daß diesem Handels- und wesentlich Expeditionsplatz, so lange noch in sonstigen Häfen an der Weser freier Verkehr stattfindet, sein gegenwärtiges Freihafen-Recht ungeschmälert vorbehalten bleibe. Nicht nur das fernere Aufkommen dieses Platzes, seine ganze Existenz hängt davon ab. Denn welches Schiff würde nach Brake kommen, um Waaren zu löschen, oder zu laden, nachdem Brake in das Zollgebiet eingeschlossen sein würde, so lange es in Bremerhafen und Geestemünde ohne Lasten und ohne irgend Zwang und Beschwerde durch die Steuercontrole den ganz freien Verkehr hätte! Wie sehr eine durch Nichts beschränkte oder gedrückte ganz freie Handelsbewegung für einen Hafen- und Handelsplatz die erste Bedingung seiner Existenz und des Bestehens der Concurrenz mit andern Häfen, wo keine Belästigungen stattfinden, ist, das beweisen die Klagen über die Abnahme des Schiffsverkehrs in den preussischen Ostseehäfen, als de-

ren Ursache wesentlich die dortige lästige Zollcontrole, welcher kein Schiff sich gern unterwirft, dort angesehen wird, Klagen, wie sie in einem bemerkenswerthen Aufsatze noch kürzlich auch in der Weserzeitung, 2. Ausgabe vom 15. d. M., wieder laut geworden sind. Und nun gar auf demselben Strome einige Plätze Freihäfen, der andere nicht! Es liegt klar am Tage, kein Schiff würde jemals noch in Brake zu Anker gehen, wenn Brake im Zollgebiete wäre, und in Bremerhafen und Geestemünde freier Verkehr verstatet bliebe. Es liegt aber auch ebenso klar am Tage, daß falls der Schiffsverkehr in Brake aufhört, die ganze Bevölkerung dieses Orts, weil alsdann ihrer einzigen Nahrung beraubt, in Armuth versinken oder auswandern müssen. Alle Schichten der Bevölkerung leben von diesem Verkehr, und wo nicht unmittelbar, so ist er mittelbar die Bedingung des Erwerbes und überhaupt der Existenz für Alle \*). Das hat denn Hannover auch wohl gewußt, daß neben einem Freihafen ein dem Zoll und der Zollcontrole unterliegender Hafen gar nicht bestehen könne, und hat daher auch in dem ersten Separat-Artikel zum Vertrage vom 7. Sept. sich bedungen, daß der hannoversche Hafenort Geestemünde so lange vom Zollgebiete ausgeschlossen bleibe, als nicht etwa Bremerhafen diesem einverleibt würde, Geestemünde, ein Hafenort, der eigentlich noch gar nicht existirt, wo keine Leute wohnen, die darüber verarmen könnten, für welches aber Hannover viel thut, und welches allerdings in kurzer Zeit gewiß eine hohe Bedeutung erlangen wird. Und die Interessen Brake's, und durch Brake des ganzen Oldenburger Landes, so ungleich viel bedeutender im Verhältnisse zu Oldenburg, als der Hafen Geestemünde für das Königreich Hannover, sollten dahin übersehen werden können, daß nicht bei Verhandlung der Anschlußfrage die Forderung immer sich oben an gestellt findet, daß der einzige Platz im Oldenburger Lande, der den Verkehr des Binnenlandes in die Weite, über's Meer hinaus, vermittelt, und wegen seiner günstigen Lage zu vermitteln vor allen übrigen Plätzen an der Weser vorzugsweise berufen ist, Freihafen sein und bleiben müsse, so lange noch ein einziger anderer Hafen an der Weser den freien Verkehr hat!

Brake vertraut dem Oldenburgischen Gewerbe- und

\*) Die Theilnahme hat stattgefunden, vergl. die Verhandlungen des Oldenb. Gewerbe- u. Handels-Vereins.

\*\*)) Eine von fast allen Einwohnern Brake's unterschriebene Petition ist an die Großherzogl. Staatsregierung gelangt.

\*\*\*)) Die Mittheilung enthielt eine Eingabe an Großh. Regierung vom 5. Febr. 1850, betr. die von Hannover damals projectirte, zum größten Nachtheile Oldenburgs später beschlossene Westbahn.

\*) In einer von fast allen Einwohnern von Brake unterschriebenen Eingabe an die hohe Staatsregierung sind hierüber speciellere Mittheilungen gemacht, und ist die Richtigkeit dieser Angabe näher nachgewiesen.



Handelsverein, daß er die Interessen dieses Hafen- und Handelsplatzes kennen, auch ihre Bedeutung für das ganze Land gebührend berücksichtigen, und der Großherz. Staatsregierung, für den Fall des Anschlusses Oldenburgs an den Zollverein, dringend empfehlen werde, von der Bedingung unter keinen Umständen abzulassen, daß Brake Freihafen sei und bleibe, solange nicht auch alle übrigen Häfen an der Weser dem Zollgebiete einverleibt worden.

Brake 23. Decbr. 1851.

Die Mitglieder des Ausschusses des Oldenburgischen Gewerbe- und Handels-Vereins.

## Landtag.

Sitzung vom 15. März.

Eingegangen u. a.: eine Vorstellung des Oldenb. Gewerbe- und Handels-Vereins, in Bezug auf den Anschluß an den September-Vertrag, welche darlegt, daß Oldenburg nur unter Bedingungen beitreten könne, wozu unter Beibehaltung des Freihafenrechts für Brake (so lange Geestemünde und Bremerhafen Freihäfen sind), und Sicherung einer Eisenbahn im geraden Anschluß an das mitteldeutsche Eisenbahnnetz obenan stehen; ferner eine Vorstellung vieler Oldenb. Schifferheider, welche die Interessen der Rhederei durch den unbedingten Anschluß gefährdet glauben; ferner eine von der gesammten Einwohnerschaft des Freihafens Brake unterzeichnete Petition, in welcher vorgest. wird, wie es für die Existenz von Brake eine Nothwendigkeit sei, daß das Freihafenrecht in Brake bleibe, so lange Geestemünde und Bremerhafen dasselbe noch behalten.

Tagesordnung: Bericht des Revisions-Ausschusses über die Revision des Staatsgrundgesetzes. Der Bericht des Berichterstatters Sellmann II. erstreckt sich über den 1. und 2. Abschnitt des Staatsgrundgesetzes, welche in dem neuen Entwurf in 1 Abschnitt zusammengebracht sind. Der Bericht hielt die Folge des neuen Entwurfs, was uns Verwirrung bringend, und nach dem vom Landtage wegen der Revision gefaßten Beschlusse auch nicht gerechtfertigt scheint. Die Abg. Böckel und Wibel I. rügten daher nicht mit Unrecht diese Berichterstattung. Folgende Aenderung von Bedeutung wurde beschloffen: 1. zu Anfang des Art. 4. des St.-Gr.-G. wurde in namentlicher Abstimmung (29 gegen 12 Stimmen) der Satz einzuschalten beschloffen:

„die Regierungsform ist die monarchische, beschränkt durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Staatsgrundgesetzes.“

und der erste Satz des Art. 4. bekommt sodann folgende Umgestaltung:

„Der Großherzog vereinigt als Oberhaupt des Staats in sich die gesammten Rechte der (ungetheilten) Staatsgewalt, und übt dieselben verfassungsmäßig aus.“

Das Wort „ungetheilten,“ welches von der Staatsregie-

rung an der Stelle, wo es eingeschaltet steht, vorgeschlagen war, kam nicht mit zur Annahme; 2. dem Art. 27. des St.-Gr.-G., welcher alle Staatsverträge an die Genehmigung des Landtags bindet (Art. 6. des neuen Entwurfs), wurde in namentlicher Abstimmung von 33 gegen 9 Stimmen der Zusatz angehängt, daß es der Genehmigung des Landtags nur bedürfe, wenn die Verträge:

- a) einen Gegenstand betreffen, über welchen ohne Zustimmung des Landtags von der St.-R. verfassungsmäßig Anordnungen gültig nicht getroffen werden können, oder
- b) Handels- oder Schiffahrtsverträge und nicht einfache Gegenseitigkeitsverträge sind, oder
- c) einzelnen Staatsangehörigen besondere Lasten auferlegen.

Sitzung vom 16. März.

Unter den Eingängen waren mehrere Petitionen aus Münsterland, welche wollen, daß die Angelegenheiten der Schule nur mit Zustimmung des Münsterschen Bischofs regulirt werden; ferner eine Petition aus Varel auf Anklage des Staatsraths Krell wegen einer über die Abgabenverhältnisse des Orts Varel erlassenen Verordnung, und auf eine Aenderung des Art. 61. des St.-Gr.-G. dahin, daß eine Regelung der Abgaben im Amte Varel nicht anders, als auf gesetzlichem Wege geschehen könne. Letztere Petition wurde in letzter Beziehung an den Revisionsausschuß verwiesen. Abg. v. Finkh berichtete sodann, Namens der betr. Abtheilung über die Schwarztauer Wahl des Abg. Niebour II.; derselbe hatte 29 von 40 Stimmen erhalten, und es wurde die Wahl für gültig erkannt. Sodann weiterer Bericht über die Revision des St.-Gr.-G. zu Art. 7. bis 28. des neuen Entwurfs (Berichterstatter Sellmann II.) Die Anträge des Ausschusses wurden sämmtlich angenommen, über die Hälfte einstimmig, die andere mit großer Mehrheit. Nur über einen Antrag des Ausschusses, nämlich, daß als S. 4. des Art. 12. des Entwurfs der Art. 26. des Staatsgrundgesetzes gesetzt werde, mit der Aenderung, daß in dem Satz: „das Staatsministerium ist für seine Handlungen und Unterlassungen verantwortlich, und darüber dem Landtage Auskunft und Rechenschaft schuldig“ — die Worte „und Rechenschaft“ zu streichen seien, erhob sich eine lebhafteste Debatte. Die Linke wollte diese Worte beibehalten wissen; dafür sprachen: Mölling, Wibel I., Böckel. Von der andern Seite wurden sie als überflüssig und verkehrt bezeichnet, und bemerkt, wie das fragliche Recht des Landtags mit Streichung dieser Worte keineswegs aufgehoben werde, vielmehr in dem Rechte auf Anklage gewahrt sei; in diesem Sinne sprachen: Schloifer, v. Finkh, Klavemann und Sellmann II. In namentlicher Abstimmung wurde der Antrag des Ausschusses angenommen von 32 gegen 9 Stimmen. Mit der Mehrheit stimmte der Abg. Ferneding.

### Berichtigung.

Nr. 21 S. 82 Sp. 1 B. 21 v. u. statt Polen I. „Italien.“  
 „ „ „ 2 „ 7 v. u. „ 4. F. I. „ 3. F.“

# Der Oldenburgische Volksfreund.

Mittheilungen aus allen Gebieten des öffentlichen Lebens.

Vierter 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.

## Einfluß des Anschlusses an den Zollverein auf Schiffsbau und Rhederei.

Wir theilen hier aus dem Gutachten der von der K. Hannoverischen Regierung berufenen Sachverständigen betreffend die Wirkung der für den Hannoverischen Schiffsbau durch den Separatartikel 14. zum Vertrag vom 7. September 1851 in Aussicht gestellten Rückvergütungen, einige interessante Ausführungen mit, die für unsere Oldenburgischen Verhältnisse ganz ebenso wie für Hannover passen:

Bevor Sachverständige auf Geledigung des speciellen ihnen gewordenen Auftrages eingehen können, müssen sie zuvörderst im Allgemeinen die Voraussetzungen und Bedingungen festzustellen suchen, welche für das Gedeihen des Schiffbaues überhaupt die entscheidenden sind. Diese allein können ihnen einen Maßstab für das zu Fordernde bieten und sie in den Stand setzen, zu beurtheilen, ob, in wie weit und welche Rückvergütungen das einigermaßen wieder gut zu machen vermögen, was der Schiffsbau durch Vertheuerung des Bezugs seiner wesentlichsten Erfordernisse einzubüßen in Gefahr ist.

Mit Aufhebung der englischen Navigations-Akte, können Sachverständige sich nicht verhehlen, ist auch für den deutschen Schiffsbau und namentlich den der Nordsee ein neuer und entscheidender Wendepunkt eingetreten. — England hat mit den Differentialzöllen dieser Akte und mit dem bisher gebräuchlich gewesenen System der Schiffsmessung die Hindernisse beseitigt, welche den Aufschwung seines Schiffbaues und seiner Rhederei notorisch beeinträchtigten, und schon zeigen sich die segensreichen Folgen dieses Fortschrittes in dem englischen Schiffbau auf das Unzweideutigste.

Die alten unzuweckmäßigen Formen werden mehr und mehr aufgegeben und die mächtige Concurrenz der vorangeschrittenen Nordamerikanischen Rhederei (conf. Hamburger Börsenhalle N<sup>o</sup> 12352 vom 26. Febr. d. J.), welche den gesammten Frachtverkehr der Welt an sich zu reißen und England in den Häfen seiner eigenen Colonien aus dem Felde zu schlagen die unerbörtesten Anstrengungen macht, hat die ganze bekannte Energie des englischen Charakters wach gerufen. Es ist auf diese Weise ein Wettkampf in der Seefahrt entstanden, wie ihn die Welt noch nie gesehen hat, und alle Nationen, die daran sich zu betheiligen den Beruf fühlen, müssen das Neueste anbieten, um in einem so großartigen, von allen Seiten mit allen Mitteln geführten Kampfe sich behaupten zu können. Der Rhederei der Nordsee ist dies bisher gelungen. Zum überwiegenden Theile an dem transatlantischen Verkehr participirend, hat sie denselben sich nicht nur zu erhalten, sondern einen immer größeren Theil desselben sich anzueignen vermocht. Gleichwohl hat sie unverkennbar in sehr mannigfaltiger Hinsicht mit Schwierigkeiten zu ringen, die ihren größten Rivalen, England und den Vereinigten Staaten, fremd sind. So hat sie weder eine so große Küstenausdehnung und eine so ausschließliche Hinweisung des Verkehrs ihres Hinterlandes auf den Seehandel wie diese für sich, noch besitzt sie den mächtigen Stützpunkt, welchen England seinem Schiffbau in den Hilfsmitteln seiner Industrie zu bieten vermag. Ist es ihr daher trotzdem gelungen, der von Tag zu Tag steigenden Concurrenz gewachsen zu bleiben, so war dies unzweifelhaft und einzig und allein das Verdienst der liberalen Zollgesetzgebung, welcher sie sich bisher längs der Nordseeküste zu erfreuen hatte. Nur in Folge dieser