

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-48592](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-48592)

Neue Blätter

für

Stadt und Land.

Von dieser Zeitschrift erscheinen
wöchentlich zwei Nummern.

Achter Jahrgang.

Preis des Jahrgangs 1 Rthl. 60 gr.
Cour.; mit Porto, soweit die Großh.
Oldenb. Posten gehen, 2 Rth. Cour.

Sonnabend, 2. März.

1850.

N^o 18.

Eine oldenburgische Eisenbahn.

Obiges Thema, welches vor einigen Jahren häufiger besprochen wurde, ist zuletzt in zwei Artikeln der Weserzeitung — Nr. 1879 und 1888 des Jahrgangs 1849 — in einer sehr interessanten Weise wieder mit angeregt worden. Die Wichtigkeit des Gegenstandes grade für unser oldenburgisches Land rechtfertigt es wohl, wenn wir auch in unsern einheimischen Blättern auf ihn zurückkommen. Es geschieht um so lieber, als uns kund geworden ist, daß jene Anregung in einigen Theilen von Hannover, namentlich der Gegend von Quakenbrück, Anklang gefunden hat.

Daß es eine unabweißbare Nothwendigkeit ist, die Nordseeküste von der Weser bis zur Ems mit dem Herzen Deutschlands durch eine an die große mitteldeutsche Querbahn von Köln, Minden, Berlin, Stettin stoßende Eisenbahn enger zu verbinden, darüber herrscht auch wohl nicht der leiseste Zweifel. Es ist längst schon anerkannt, daß sowohl die Interessen des Welthandels, wie unserer durch denselben belebten Küsten, einerseits, und das Interesse der an Materialien, Kalk, Kohlen u. reichen Gegenden von Osnabrück, Münster und Minden andererseits eine Eisenbahnverbindung mit den Häfen der Nordsee dringend erheischen. Zum Ausgangspunkt dieser neuen Bahn ist von der hannoverschen Regierung der Hafenplatz Emden ausersehen, und wirklich eignet sich Emden, wie wir bei der dänischen Blokade noch in

der letzten Zeit zur Genüge gesehen, dazu auch vor allen Nordseeplätzen; der Dollart, als halb niederländischer Meerbusen, kann durch feindliche Schiffe, die nicht zugleich gegen Deutschland und die Niederlande Krieg führen, für neutrale Flaggen nicht gesperrt, der Handel also auch nicht gehemmt werden. Außerdem hat auch Emden in Erwartung des baldigen Baues einer solchen Verbindungsbahn seine Hafenanlagen durch beträchtlichen Aufwand in den letzten Jahren für große Seeschiffe erweitert und vielfache Sicherungsmaßregeln gegen Sturmfluthen getroffen. Ueber den Weg aber, den die neue Bahn von Emden, oder vielmehr von Leer aus nehmen soll, sind noch keine bestimmte, bald zur Ausführung zu bringende Beschlüsse gefaßt worden. Zwar hatten, wie bekannt, die hannoverschen Stände im Jahre 1846 den Bau der s. g. Westbahn, die von Emden die Ems entlang über Meppen und Lingen südlich nach Rheina und Münster, südöstlich nach Osnabrück und Bünde, einer Station an der Köln-Mindener Bahn, geführt werden sollte, und sie hatten auch eine demgemäße Anleihe von auf etwa 7,300,000 Rthlr. veranschlagten Baukosten, bereits bewilligt. Die Bedenken wegen der Rentabilität dieser Bahn aber bewogen zugleich die Stände, den Bau derselben so lange zu suspendiren, bis es sicher sei, daß Holland eine Bahn durch die Provinz Ober-Yssel an die Westbahn anschließen lassen würde. Durch diese Bedingung wurde dann die ganze Westbahn wieder in weite Ferne geschoben, denn dem Interesse



der Holländer ist es ganz offenbar entgegen, wenn eine von Emden ausgehende direkt in das Innere Deutschlands führende Bahn den Handel theilweise von den Holländischen Häfen nach Emden verlegt, und so den größten Theil der aus dem Handelsverkehr entspringenden Vortheile dem nordwestlichen Deutschland zuwendet, während Holland jetzt dieselben noch fast allein genießt und sich durch die an die Köln-Mindener Bahn zu stoßende Bahn von Arnheim nach Duisburg noch mehr zu sichern im Begriff sieht. —

Wenn es nun auch freilich wahr ist, daß der Rentabilität der Westbahn bedeutende Bedenken im Wege stehen, da die Bahn die Ems entlang durch einen dünn bevölkerten und eben nicht sehr fruchtbaren, von beiden Seiten durch unwegsames Moor begrenzten, also auch des bei der Rentenberechnung so sehr in Betracht kommenden Seitenverkehrs fast ganz entbehrenden, Landstrich geführt werden sollte, wenn ferner auch der Westbahn ihre Isolirtheit in der Weise entgegensteht, daß für den Fall eines Krieges die militärischen Seitenverbindungen für Zufuhren sehr erschwert werden: so sind dies alles doch nur Gründe gegen den projektirten Lauf, den die Verbindungsbahn nehmen soll, nicht gegen eine Verbindungsbahn überhaupt. Die mit einer solchen Verbindungsbahn für Deutschland verbundenen Vortheile treiben uns nur an, einen andern Weg für die Bahn zu suchen. Dieser aber könnte nur mitten durch unser oldenburgisches Land führen, und zwar zunächst von Leer direkt bei Zwischenahn vorbei auf die Stadt Oldenburg zu, und dann weiter entweder über Cloppenburg und Quakenbrück, wo sich die Bahn südwestlich nach Münster, südöstlich nach Bünde ziehen würde, oder bei Wildeshausen vorbei über Goldenstedt nach Diepholz und Lemförde, von wo dann wieder der südwestliche Arm nach Osnabrück, der südöstliche nach Minden auslaufen würde. — Diese Richtung der Bahn würde nicht nur im allgemein deutschen Interesse der der Westbahn vorzuziehen sein, sondern auch speziell den Interessen von Hannover sowohl als auch von Oldenburg bei weitem besser dienen. Während namentlich Oldenburg durch die Westbahn ganz von dem Eisenbahnverkehr ausgeschlossen bliebe, würde die Oldenburger Bahn denselben recht mitten in unser Land versetzen und uns

alle die Vortheile zuführen, die eine frequente Straße naturgemäß mit sich bringt; es würde dieselbe unsern südlichen Kentern, wo hauptsächlich Korn producirt wird, Gelegenheit geben, dasselbe, was sie jetzt gegen theure Transportkosten per Aue nach Delmenhorst und Bremen bringen, dann mit geringerem Kostenaufwand direkt an die Seeküste zu versenden; es würde dieselbe endlich unsern Marschbewohnern ebenfalls möglich machen, ihr fettes Vieh, welches sie jetzt mit langem Zeitaufwand, großen Zehrungskosten, und mit durch die langen Märsche hervorgerufenen Einbuße an Fett und Fleisch, nach den südlichen Gegenden treiben müssen, auf leichte Weise zu transportiren, und so einen bedeutend größeren Reinertrag für ihre Produkte zu erzielen, der um so mehr steigen würde, als sich durch die guten Verbindungen und den dadurch hervorgerufenen lebhafteren Verkehr auch der Markt um einen nicht zu verachtenden Theil erweitern wird.

Um sich aber der Vortheile der oben bezeichneten Eisenbahn ganz erfreuen zu können, müßten von Oldenburg noch zwei Ausläufer gebaut werden, nördlich nach dem Labder Meerbusen und nordöstlich nach Brake, wodurch unseren Seehäfen, die sonst alsbald verwaist stehen möchten, ein neuer Aufschwung gegeben würde, der ihnen möglich machte, einen immer größern Theil des Welthandels an sich zu ziehen. — In Bezug auf Hannover aber würden hier die gegen die Rentabilität der Westbahn aufgeführten Bedenken alsbald verschwinden; sollte dies aber nicht der Fall sein, so würde doch der allerbedeutendste Theil der Kosten von ihm ab auf Oldenburg gewälzt und so das Risiko wegen der Verzinsung der in den Bau zu steckenden Kapitalien bedeutend verringert werden. Ja sollte endlich Hannover selbst Schaden in Bezug auf diese Eisenbahn leiden müssen, so würden doch die unermesslichen Vortheile, die für Emden und Osnabrück aus der Bahn erwachsen müssen, diesen Schaden vielfach wieder aufwiegen. — Osnabrückische und Oldenburgische Kaufleute haben denn auch dies Projekt der Oldenburger Bahn aufs lebhafteste bereits ergriffen, und ist von dem Quakenbrückischen Handelsstande schon eine Deputazion zur Besprechung und Betreibung dieser Angelegenheit in Oldenburg gewesen.

(Beschluß folgt.)

Das Eigenthum ist unverleglich. (Oldenburg, in Commission bei Ferd. Schmidt 1850.)

Der vorstehende Titel der kleinen Schrift, auf welche unsere Leser aufmerksam zu machen uns angezogen wird, klingt so mystisch, daß es nöthig wird, vorab zu bemerken, daß wir es nicht mit einer rechtsphilosophischen Abhandlung, sondern dem Anschein nach mit einer Parteischrift, zu thun haben.

Es wird immer ein charakteristisches Zeichen der Zeit bleiben, die wir durchlebt haben, daß ein Satz wie derjenige, der zum Titel der Schrift gewählt ist; ein Satz, der auch dem natürlichsten Volksbewußtsein so sehr als Axiom gilt, daß Vergehen gegen das Eigenthum, außer in Fällen dringender Noth, als die schimpflichsten angesehen werden: daß ein solcher Satz, sagen wir, bei unsern Neugestaltungen hat discutirt und mit Mehrheit angenommen werden müssen. Wenn der Glaube an die Festigkeit der staatlichen Ordnung in solchem Maße wankend geworden, wie in Deutschland in den Sommermonaten 1848, so greift Jeder nach demjenigen, was seinen Wünschen am nächsten liegt. Der Eigennuß ist nun die mächtigste Triebfeder im Menschen, und daher das Staatsfinanzwesen dem Eifer der revolutionären Experimentirer am Schnellsten ausgesetzt, weil es den Menschen beim Eigennuße faßt. Den Besitzern contributionspflichtigen Landes, die natürlich die große Mehrheit bilden, waren nun die Befreiungen der nicht contributionspflichtigen Grundstücke seit langer Zeit ein Dorn im Auge. Zwar waren es hauptsächlich die Befreiungen von Communallasten, welche meist ursprünglich unrechtmäßig, durch Machtprüche der Grafen, entstanden waren und bei den steigenden Ansprüchen an die Genossenschaften zu einem wirklichen Druck der Pflichtigen geführt hatten, denen sich die ganze Abneigung schon seit Jahrzehnten zugewendet hatte; allein die Ungunst wurde auf die Freiheiten von Staatslasten übertragen, die sich gewöhnlich bei derselben berechtigten Sache fanden. Es ist erweislich, daß schon bei den Wahlen zur Versammlung der St., noch mehr aber bei denen zum Vereinbarungs-Landtag, die Absicht, den Freien ihr Recht nehmen zu lassen, Bestimmungsgründe abgab; und so konnte es denn nicht fehlen, daß man im Landtage über ängstliche Abwägung des Rechts

leicht hinweggehend, der Absicht bald einen Ausdruck gab.

Es ist nicht eben neu in der Geschichte, daß man Unebenheiten in der Besteuerung dadurch ausglich, daß man entweder eine neue Norm suchte und sie allgemein zur Durchführung brachte, oder an der schwersten Last Erleichterung gewährte, selbst wenn der Ausfall nicht bleibend entbehrt werden konnte. Nicht wundern durfte man sich, den Satz ausgesprochen zu sehen: „Das Steuer- und Abgabewesen soll untersucht und gesetzlich neu geordnet werden.“

Aber sehr originell ist das Edict, daß ohne Weiteres denen, die von einer Steuer befreit gewesen — unangesehen ob sie bei einer andern dagegen vielleicht überlastet waren — das Doppelte dessen aufgeladen werden solle, was sie zu einer dritten Steuer beitragen; ganz seltsam aber, daß man diese Prozedur eine Gleichstellung nannte.

Gegen diese Seltsamkeiten des Artikels 61 unseres Staatsgrundgesetzes und des Landtags, der ihn berathen hat, ist nun die Schrift gerichtet. Sie bespricht in ruhigem Tone die Verhältnisse, und wo hie und da zum Spott der Stoff geboten, da macht sie nur bescheidenen Gebrauch von dieser Waffe. Nicht einmal die Thatsache beutet sie aus, daß bei einem Einnahmebudget von 922,000 Rthlr. der Antheil der neuen Steuer von 16,000 Rthlr. eine wahre Kleinigkeit ist, um deren willen man schon deshalb den kühnen Griff ins Eigenthum nicht hätte wagen sollen, weil nur etwa die Größe des Zweckes die Wahrscheinlichkeit des Mittels hätte entschuldigen können. Wir wollen die Schrift nicht abschreiben, sondern nur bemerken, daß sie (S. 5—15) darthut, die Contributionsfreiheit sei, ohne Rücksicht ob etwas dafür gezahlt worden oder nicht, Privatrecht der zeitigen Besitzer freier Güter gewesen; daß das Grundrecht des Art. 56 so gewiß die willkürliche Belastung der Freien hätte ausschließen sollen, als es gewiß ist, daß die Befreiung von einer festen Abgabe so gut ein Vermögenszuwachs als die Auslegung einer solchen eine Vermögensentziehung ist. Sie zerlegt (S. 16 u. folg.) den Art. 61 des Staatsgrundgesetzes in seine Bestandtheile, anerkennt was Anerkennung verdient, und verwirft das Verwerfliche. Insbesondere hebt sie die Willkürlichkeit der Bestimmung hervor, daß nur da Entschädigung geleistet werden solle, wo

erweislich dem Staate für die Freiheit etwas gezahlt ist oder noch geleistet wird. Dem Grundstücke des Hans wurde vor 150 Jahren die Freiheit unentgeltlich verliehen; sein Sohn Fritz erhielt es in Erbtheilung gegen Taxat und dies besaßte den Werth der Freiheit mit; er verkaufte es an Kunz und dieser bezahlte die Freiheit mit; Kunz kam zum Concurse und das freie Grundstück wurde von Gerhard aus der Masse meistbietend erstanden; von diesem kam es durch Erbgang an den jetzigen Besitzer. Ist es denn nun nicht diesem ganz einerlei gewesen, ob Hans für Geld oder gute Worte die Freiheit erhielt? Und dennoch soll das Recht auf Entschädigung für die mehrmals bezahlte Freiheit bei ihm nicht bloß

davon abhängen, sondern auch noch außerdem davon, daß er die Quittung über die Gegenleistung des Hans mit überliefert erhalten hat, daß sie nicht durch Brand, Mäusefraß oder einen andern Zufall verloren ging!

Unter allen Irthümern und Fehlern, denen die Gesetzgebung unterworfen sein kann, sind die auf das Steuerwesen bezüglichen die gefährlichsten. Daher ist es auch leichtsinnig, darin im Dunkeln zu tappen, und doch tief einschneidende Operationen vornehmen zu wollen. Man darf, sagt Voh, überall annehmen, daß sich die im Steuersysteme bemerkbaren Ungleichheiten durch den Lauf der Zeit nach und nach ausgeglichen haben. Das hat man bei der fraglichen Angelegenheit nicht bedacht.

Kleine Chronik.

Für die Angehörigen der deutschen Kriegsmarine soll, nach einem Beschlusse der Bundes-Commission in Frankfurt, bis auf Weiteres das oldenburgische Militär-Strafgesetzbuch von 1841 in Geltung treten.

Wahlcuriosa aus Schwartau: 1. Unter den bekannten Donnerworten „Keine Manteuffel!“ war den Heuerleuten des Amtes Schwartau von Hrn. Lindemann das Wählen zur Guxfurter Versammlung unterjagt. Daß dabei die Wertschaft vom 7. Januar ihre Rolle spielte, war natürlich, auch war es nicht neu, daß in Folge der ertheilten Belehrungen die Tagelöhner „nich preußisch war'n“ wollten. Originell war aber die Frage eines dem Wahl-Verbot Folgsamen: „Watt schöft wi' mit de dühre Beerfahmer? wat fritt so'n Tüg nich weg!“ Er dachte offenbar nicht an vergeudete Diäten, sondern an die Ansprüche einer großen Kagepferde-Sammlung.

2. „Wonehm wär dat man noch, wo wi nich henn wählen schullen?“ fragte Einer der Gehoramen den andern.

3. Auch bei den Landtagswahlen wurde viel von Preußen geredet. „Wenn Ihr preußisch werdet, so müßt Ihr für jedes geschlachtete Schwein 1 Thaler, für jedes Spinnat Salz $\frac{1}{2}$ Mthl. zahlen.“ Wer wollte da preußisch werden? „Wenn Herr Lindemann nicht gewählt wird, so müßt Ihr preußisch werden.“ Natürlich, dann muß man Hrn. L. wählen, dessen „Nie, nie!“ unvergessen ist.

Die Juden-Emancipation, welche noch immer in Baiern und Oesterreich einen so zähen Widerstand findet, ist im übrigen Deutschland ziemlich vollständig durchgeführt. Wir glauben, ohne allen Nachtheil, da die Versuche, durch sogenannte Erziehungsgeetze die Juden in neue Beschäftigungen hinüberzudrängen, unpractisch waren. Die Behauptung, daß der Jude niemals producirend, sondern nur consumirend sei, ist nicht richtig, denn indem er emsig den Bedarf erschöpft, trägt er

durch seine Handelsindustrie zur Erweckung der Unternehmungen und zur Vermehrung der Production und des Verbrauches bedeutend bei. Die Bestrebungen, die Juden vom Handel abzuziehen zu wollen, haben gerade zum Gegentheil geführt; der Dorfjude wird ein Vieh- und Güterhändler, der Handwerker legt einen Schacherkrum an, und auch der Literat betrachtet sein Studizimmer als einen Laden, worin der Abnehmer sich mit allen möglichen Artikeln in allen Farben und Gattungen versorgen kann. Jedes Ding und jeder Mensch will auf seinen rechten Platz gestellt sein; der Klein- und Erdelhandel ist ein äußerst wichtiges Element im öffentlichen Verkehr, und da der Jude eine eben so unüberwindliche Neigung als unbestreitbare Geschicklichkeit dazu besitzt, so liegt es im vernünftigen Interesse der Gesamtheit, wenn man die Juden in die Städte zu ziehen sucht und ihnen den Kleinhandel überläßt. Es kann dem Staat nicht nur ganz gleichgültig sein, ob der Verkauf von Gattun, Band oder alten Kleidern von Christen oder von Juden geschieht, sondern er muß sogar wünschen, daß ein Jeder Das betriebe, wozu er am befähigsten ist. Dazu gehört aber die vollständigste Emancipation, als nach unserer Ueberzeugung das einzige wirksame Mittel, durch welches die Verschmelzung und gerade wieder dadurch die allmälige Ablenkung vom Schachergeist und das Bedürfniß und der Ehrgeiz nach Höherem und Edlerem erweckt werden kann.

Druckfehler: S. 66 Sp. 2 Z. 2 der Kl. Chron.: st. Darstellung l. Dienstordnung.

Kirchennachricht.

Sonntag, den 3. März, predigen in der Lambertikirche:
Frühpredigt: Herr Pastor Gröning. Anf. 8 Uhr.
Hauptpredigt: „Oberhofprediger Dr. Böckel.“ „9 $\frac{1}{2}$ “
Nachm.-Pred.: „Kirchenrath Clausen.“ „2“

Redacteur: H. Rüder. — Verlag und Schnellpressendruck von Gerhard Stalling in Oldenburg.

Neue Blätter

für Stadt und Land.

Von dieser Zeitschrift erscheinen
wöchentlich zwei Nummern.

Achter Jahrgang.

Preis des Jahrgangs 1 Rthl. 60 gr.
Cour.; mit Porto, soweit die Großh.
Oldenb. Posten gehen, 2 Rth. Cour.

Mittwoch, 6. März.

1850.

N^o. 19.

Eine oldenburgische Eisenbahn.

(Beschluß.)

Was das Verhältniß der Längen der verschiedenen Bahnen zu einander betrifft, so beträgt die Länge

- a) der Westbahn von Emden nach Minden 32 $\frac{1}{2}$ M., nach Münster 23 Meilen,
- b) der Bahn von Emden über Oldenburg, Quakenbrück und Osnabrück nach Minden 33 $\frac{1}{2}$, nach Münster 29 $\frac{1}{2}$ M.,
- c) der Bahn von Emden über Oldenburg und Lemförde nach Minden 27 $\frac{1}{2}$, nach Münster 31 $\frac{1}{2}$ Meilen,

so daß in Bezug auf die Richtung nach Minden, welche, weil sie ins eigentliche Herz von Deutschland führt, unstreitig die wesentlichere ist, die Oldenburgische Bahn als die kürzere im Interesse des allgemeinen Verkehrs der Westbahn als der längeren bei weitem vorzuziehen ist, und von den beiden Oldenburgischen Projekten wieder das östliche den Vorzug zu verdienen scheint.

Bei dem Vorhandensein der Köln-Mindener Bahn würde die Länge der noch zu bauenden Strecken betragen:

- a) für die Westbahn zusammen 37 Meilen,
- b) für die westliche Oldenburg-Ostfriesische Bahn 35 M.,
- c) für die östliche Oldenburg-Ostfriesische Bahn 37 $\frac{1}{2}$ M.

Von dieser Meilenzahl kämen auf
Hannover, Oldenburg, Preußen,

- a) bei der Westbahn 30 M. Nichts. 7 Meil.
- b) bei der westlichen
oldenburg. Bahn 17 $\frac{1}{2}$ M. 11 $\frac{1}{2}$ M. 5 $\frac{1}{2}$ Meil.
- c) bei der östlichen
oldenburg. Bahn 15 $\frac{1}{2}$ M. 11 $\frac{1}{2}$ M. 9 $\frac{1}{2}$ Meil.

Die Baukosten incl. Betriebsmittelkosten sind von Sachverständigen auf etwa 220,000 Rthlr. für die Meile angeschlagen, welche Summe, als der mittlere Durchschnitt für die Meile der deutschen Eisenbahnen, hier bei uns, wo wenig Terrainschwierigkeiten sich der Ausführung entgegenstellen, wohl als genügend erscheinen möchte. — Mit hin würde, da die Strecke von Emden nach Leer, — 3 Meilen, — wegen lokaler Hindernisse auf etwa 1 Million angeschlagen ist, das Kostenverhältniß sich etwa folgendermaßen nach dem generellen Anschläge stellen:

	Hannover,	Oldenburg,	Preußen,
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
1) für die Westbahn	7,700,000.	Nichts.	1,540,000.
2) die westliche Old. Bahn über Qua- kenbrück	4,245,000.	2,585,000.	1,210,000.
3) die östl. old. Bahn über Lemförde	3,805,000.	2,585,000.	2,145,000.

Für die von Oldenburg nach Barel und dem Kriegshafen, so wie nach Brake zu bauenden Ausläufer von 7 und 4 Meilen, von denen die erste Meile gemeinschaftlich sein kann, werden außerdem