

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-50777](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-50777)

Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu mindestens $\frac{1}{2}$ Bogen.

Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 2 Rthlr. Courant; mit Porto, soweit die Großh. Oldenb. Posten geben, 2 Rthlr. 24 gr. Courant.

für

Stadt und Land.

Siebenter Jahrgang.

Sonnabend, 17. Februar.

1849.

N^o 14.

Uebersicht der Ermittlungen der Regierung, betreffend die Anlegung eines Kriegshafens etc. an der Jahde *).

Seit die Regierung des Herzogthums Oldenburg im November v. J. die Ergebnisse der bis dahin wegen der Möglichkeit und Zweckmäßigkeit von Kriegshafen-Anlagen an der Oldenburgischen Küste vorgenommenen Untersuchungen veröffentlichte, sind die desfallsigen Nachforschungen sowohl in nautischer als hydrotechnischer, strategischer und militärischer Beziehung erweitert und vervollständigt worden.

Es hat sich dadurch vollkommen bestätigt, daß die Jahde alle Erfordernisse eines Haupt-Kriegshafens besitzt und die Natur selbst denselben dort in ganz ausgezeichnete Weise vorbereitet hat **); ferner

*) Wir lassen hier aus der von der Regierung veröffentlichten Schrift: „Mittheilungen betreffend die Anlegung eines Kriegshafens etc. an der Jahde“, die als Manuscript gedruckt, wenig verbreitet und doch für uns von größtem Interesse ist, den ersten Abschnitt abdrucken. D. Red.

***) Man vergleiche unter Anderen:

- 1) Entwurf zur Bildung einer deutschen Kriegsflotte von Dr. Patric Colquhoun;
- 2) Deutsche Bundes-Kriegshäfen von Dr. G. F. Harleß.
- 3) Deutsche Kriegshäfen, in der deutschen Londoner Zeitung, Beilage Nr. 193 ff.

In der ersten Schrift wird (S. 32) erörtert, daß und weshalb die Jahde vorzugsweise vor der Elbe, Weser und Ems zur Anlegung eines Kriegshafens geeignet sei. Der Verfasser der zweiten erklärt (S. 38) — und dies sogar unter Annahmen

daß von den dabei in Betracht kommenden Uferpunkten die Gegend des Dauensfelder Grodens unweit Heppens am Stromarme Fährhuck den ersten Platz verdient; endlich daß die Fährhuck als vorläufiger Stationsort für die deutsche Kriegsflotte mit verhältnismäßig so geringen Kosten eingerichtet werden kann, als dazu anderweitig an der deutschen Nordseeküste eine ähnliche Gelegenheit nicht zu finden sein dürfte.

Die nachstehende vervollständigte kurze Aufzählung aller jetzt ermittelten Thatumstände, worin diese Versicherung wurzelt, wird genügen, um die gewonnene Ueberzeugung als wohl begründet erkennen zu lassen und das Gewicht der Ansprüche ins Licht zu stellen, welche die Jahde für die Anlage eines Kriegshafens geltend zu machen hat.

1) Das Finden der Jahde ist schon jetzt durch die Lage des Wangerooger Leuchthurms begünstigt, und kann durch die Auslegung eines Leuchtschiffs

hinsichtlich der Tiefe des Jahdebusens und der Ausdehnung und geschützten Lage der Rhede zu Fährhuck, welche hinter der Wirklichkeit zurückbleiben — es gebühre der Jahde der erste Platz in der Wahl eines deutschen Kriegshafens. Die Londoner Deutsche Zeitung bemerkt: Die Jahde verdiene im höchsten Grade die Aufmerksamkeit des Publikums, indem es auf der ganzen Küste von Brest bis nach der nördlichsten Spitze von Dänemark und um das Skagerack herum bis nach Randers und Veile keine Bucht des Meeres gebe, die sich für die Anlage eines größeren Kriegshafens so sehr eigne, als die Jahde-Bai.



bei der Schlüsseltonne oder bei der Birntonne in einer Weise noch mehr erleichtert werden, welche nichts zu wünschen übrig läßt.

2) Die Tiefe der Jahde beträgt von der See bis zur Fährhuck in den Coursstrichen allenthalben mindestens bei niedrigster Ebbe 31 Fuß, bei ordinärer Fluth 43 Fuß (in der tiefsten Stromrinne 11 bis 17 Fuß mehr), ist mithin so groß, daß die Jahde in dem ganzen Reviere jederzeit von den größten Kriegsschiffen befahren werden kann*).

3) Die Jahde hat, mit Ausnahme nur ihrer äußersten Ausmündung in die See, ein Fahrwasser von solcher Breite, daß auch die größten Kriegsschiffe gegen conträren Wind bis zur Fährhuck auf-laviren, mithin zu jeder Zeit bei allen Winden ein- und auslaufen können**).

4) Das Fahrwasser in der Jahde ist rein, ohne Klippen, Sandbänke oder sonstige Untiefen und durch feste Sandufer begrenzt; der Ankergrund allenthalben sicher und gut.

5) Die in die Jahde einsegelnden Schiffe finden schon bei der Schilliger Hörne, etwa 17 Seemeilen von der See, Schutz gegen Stürme, westlich durch das feste Land, nördlich und östlich durch die Sanddünen Rinser Olde Dog und alte Mellum, so wie durch die Hoheweg-Plate***).

*) Der Weser fehlt es an der zum jederzeitigen Passiren großer Schiffe nöthigen Tiefe, indem diese unterhalb Bremerhafens in einer etwa 1 Seemeile langen Stromstrecke bei niedrigster Ebbe auf 18 Fuß sinkt. Auch die Ems hat nur ein für kleinere Kriegsschiffe bei mittlerem Wasserstande hinreichend tiefes Fahrwasser.

**) Die Jahde übertrifft darin nicht allein die Weser, sondern auch die Elbe. Es beträgt nämlich die Lavirbreite der Jahde in der kurzen Strecke ihrer gespaltenen Ausmündung in jedem der Arme derselben etwa 3000 Fuß, weiterhin allenthalben bis Fährhuck 8000 Fuß, diejenige der Weser bis Bremerhaven 3—3000 Fuß, die der Elbe bis Cuxhafen 2—4000 Fuß. Dabei kommt hinsichtlich der Elbe noch in Betracht, daß dieselbe bei den herrschenden nordwestlichen Winden sicher nur von Helgoland aus aufzusuchen, mithin diese im Weste Englands befindliche Insel der Schlüssel für die Elbe ist. Die Seeverbindung der Weser ist dem Einflusse Helgolands schon mehr entzogen und diejenige der Jahde demselben so gut als ganz entrückt.

***) Dieser frühe Schutz, vornämlich der durch die vorspringende Jeverische Küste gewährte, ist ein Umstand von um so größerer Erheblichkeit, als wir drei bis vier Sturmmonate

6) Die Schifffahrt auf der Jahde wird weit weniger als an irgend einem andern Orte der deutschen Nordseeküste durch Eis gestört oder belästigt*).

in der Regel mit westlichen Winden haben. Auf der Weser erhalten ihn die Schiffe erst bei Bremerhaven, etwa 36 Seemeilen von der See, auf der Elbe oberhalb Cuxhafen, etwa 20 Seemeilen von der See.

*) Man vergleiche Colauboun und die Deutsche Londoner Zeitung a. a. D. Die letztere fährt, insbesondere im Gegensatz zur Elbe, aus, daß wir, da die Jahde nicht allein kein Treibeis habe, sondern auch sich nur selten und dann nur mit sehr dünnem Eise bedeckt, wenn unsere Kriegsflotte in der Jahde liege, im Winter eben so thätig sein können, als die Engländer, Franzosen und Norweger, oder jeder andere Feind, dem die Häfen dieser Nationen im Kriege zu Gebote ständen. — Die Gründe dieses großen Vorzugs der Jahde werden in der Lage und Gestalt derselben, dem starken Salzgehalt des Wassers, so wie in dem Umstande zu suchen sein, daß sie kein Strombett ist und von Treibeis fast frei bleibt, weil sich kein Wasser von Bedeutung in dieselbe ergießt. Jedenfalls zeichnet sich die Jahde in dieser Beziehung auf das Vortheilhafteste vor den übrigen Flüssen der deutschen Nordseeküste aus. Insbesondere stecken die Weser und noch mehr die Elbe alljährlich eine längere oder kürzere Reihe von Wochen voll Treibeis, welches, je nach der verschiedenen Richtung der Winde, bald das rechte bald das linke Ufer vorzugsweise blockirt.

Die ganz specielle Beobachtung des Eisstandes in der Jahde hat im jetzigen Winter mit dem 6. Januar begonnen. An diesem Tage ward auf Veranlassung der Regierung vom Deichamte mit zugezogenen anderen Personen eine Besichtigung am Dauensfelder Groden abgehalten. Das Protokoll lautet:

„Die Versammelten begaben sich vom Oberflügeldeich, wo sie zur Zeit des Hochwassers eingetroffen waren, nach der südöstlichen Spitze des Grodens, um sich ein genaues Bild von der Ablagerung des Eises, welches durch den seit dem 21. v. M. anhaltenden scharfen Frost entstanden ist, und von der Bewegung der durch die Fluth aufgenommenen Schollen zu verschaffen. Sie fanden die an der Ost- und Westseite des Grodens gelegenen Watten von kleinen Eischollen bedeckt, unter denen nur selten Stücke von 6 bis 8 Fuß Größe und 6 bis 10 Zoll Dicke vorkamen. Das südliche Ufer des Grodens war auf mehrere 100 Fuß Länge ganz von Eis frei; der Ebbestrom ging scharf an der steilen Kante desselben vorbei, und führte bei gelindem West- bis West-Nord-West-Winde, in einer Entfernung von etwa 200 Fuß vom Ufer, nur wenige jener Eischollen mit sich, die von den höheren Sandplatten losgetrennt waren. Feststehende Eismassen fanden sich weder in der nächsten Umgebung des Dauensfeldes, noch waren sie weiterhin zu entdecken; es wiederholte sich vielmehr, so weit man sehen konnte, auf allen höheren Watten dieselbe Ablagerung kleiner Eisstücke, wogegen die eigentlichen Strömungen des Meerbusens, mit Ausnahme der einzeln darin treibenden Schollen,

7) Die strategische Lage der Zahde zu den Mündungen der Ems, Weser und Elbe ist für den Seekrieg höchst günstig*).

8) Eine Kriegshafen-Anlage an der Zahde beeinträchtigt so wenig die Handelsmarine, als sie durch diese erschwert wird, indem die Zahde weder Mündung eines großen Flusses, noch sonstiger Ausgangspunkt einer namhaften Handelsstraße ist, und deshalb nur unbedeutende Kauffahrteischiffahrt hat**).

ganz von Eis frei waren. Das Eis war überall porös und leicht, und hinsichtlich seiner Festigkeit durchaus nicht mit dem Flußeis zu vergleichen.“

Eine am Dauensfelder Groden fortgesetzte genaue Beobachtung ergab sodann ferner, daß das Eis sich von Tag zu Tag noch weiter verminderte, in kleinen Stücken fortging, und, nachdem in der Nacht vom 13. auf den 14. Thauwetter eingetreten war, schon am 13. Januar sowohl aus dem Fahrwasser als von den Platen und Matten des Zahdebusens gänzlich verschwand. Auch in der Außenjahde bei Horumfiel war am 16. nur noch wenig Eis zu sehen, und verlor es sich am 17. mit der Ebbe gänzlich.

Dagegen war, nach Bericht der Bremer Weser-Zeitung am 6. Januar und später in der Weser bei Bremerhaven viel Treibeis im Fahrwasser, einige Meilen weiter hinauf die Weser mit fester Eisedecke belegt. Erst am 18. begann diese zu Brak aufzubrechen und noch am 20. Abends kamen die beiden Bremerhavener Lootsen-Kutter wegen des vielen Treibeises in der Weser in den dortigen Vorhafen zurück.

In der Elbe war, nach Bericht der Hamburger Börsenhalle, am 6. Januar bei Cuxhaven die Schiffahrt dergestalt durch Eis behindert, daß die Lootsen, welche auf gehörte Nothsignale zwei zu Neuwerk in Eisgefahr schwebenden Schiffen zu Hilfe eilen wollten, nicht durchs Eis kommen konnten und sich genöthigt sahen, wieder umzukehren. Am 8. schien das Fahrwasser bei der Kugelbaake und weiter seewärts sowie auch aufwärts nur eine Eismasse zu sein. Von Cuxhaven berichtete man nach einigem Wechsel am 13.: Die Elbe ist ziemlich voll Treibeis; unten in der Elbe soll sich noch sehr viel Eis befinden. Am 18. erstreckte sich das feste Eis der Elbe noch bis Schulau.

*) Das Nähere darüber im militärischen Gutachten, S. 16 ff., welches die Vorzüge des Zahde-Reviere vor dem Weser- oder Elbe-Reviere aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, näher darlegt. — Die Ems scheint, wenn sie auch hinreichend tief wäre, schon deshalb völlig untauglich zur Anlage eines Kriegshafens von Bedeutung zu sein, weil die ganze Westseite des Dollart und der äußeren Emsmündung nicht deutsches Gebiet ist und das Fahrwasser ihrer Mündung von den Kanonen der niederländischen Festung Delfsyl beherrscht wird. Man vergleiche Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Adelbert von Preußen Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte, und Colquhoun a. a. D.

***) Anders bei der Ems, Weser und Elbe, wo beengende

9) Fast alle zu Hafenwerken und andern Bauten erforderlichen Gegenstände sind bei der Zahde zur Hand. Die in der Nähe befindlichen Forsten liefern das vorzüglichste Material zum Schiffbau; die korn- und viehreiche Umgegend der Zahde bietet schnelle und billige Gelegenheit zur Verproviantirung einer Kriegsflotte; die Stadt Jever und der durch eine große Fluthschleuse mit der Zahde in Verbindung stehende betriebsame Ort Barel enthalten verschiedene sonstige Hülfquellen für die Schiffe und den Kriegshafen.

10) Die Rhede zu Fahrhuß vereinigt für den Zweck eines dort anzulegenden Kriegshafens folgende Eigenschaften:

- a) Sie liegt für das jederzeitige bei allen Winden mögliche Ein- und Auslaufen der Schiffe jeder Größe sehr bequem und nur 28 Seemeilen von der See*), mithin dergestalt, daß die Schiffe schnell von dort aus in die See und von der See aus zur Rhede gelangen können.
- b) Sie ist, bei einer Länge von 2000 und einer Breite von 1500 bis 4000 Fuß, für das Einlaufen und Stationiren einer beträchtlichen Anzahl Schiffe völlig hinreichend**).
- c) Sie hat, wie die ganze Zahde, von der See bis zur Rhede, eine für die größten Kriegsschiffe mehr als hinreichende Wassertiefe, ist auch durch ihre Lage gegen eine ihre Benutzung für Kriegsschiffe erlich verende Verschlammung und Versandung gesichert.
- d) Sie liegt gegen alle Winde, namentlich auch gegen Südwest- bis Südost-Winde, vollständig geschützt***).
- e) Sie hat einen sehr guten Ankergrund und bietet den Schiffen eine völlig sichere Ankerstätte.
- f) Sie gewährt in Folge der bis scharf an's Ufer des Dauensfelder Grodens anschließenden großen Wassertiefe eine bequeme Verbindung mit dem Lande.

Rücknahmen auf die Handelsschiffahrt unabweislich notwendig sind.

*) Bremerhaven ist 36 Seemeilen, Cuxhaven 20 Seemeilen von der offenen See entfernt.

**) Die Rhede von Bremerhaven ist an und für sich schon zu klein, mehr noch für den gemeinschaftlichen Gebrauch der Handelsmarine und der Kriegsflotte.

***) In der Weser ist die Rhede unterhalb und vor Bremerhaven gegen die herrschenden Nordwestwinde nicht genügend gesichert. In der Elbe schützt die Neuwerker Rhede nur gegen südwestliche Stürme; die Rhede von Cuxhaven liegt ebenfalls anderen Stürmen offen, und die Schiffe finden erst am Krafsande, 20 Seemeilen von der See, nach allen Seiten hin Schutz.



g) Sie kann gegen Angriffe feindlicher Schiffe vollständig geschützt, mit Nachdruck und Sicherheit verteidigt werden*).

11) Die Anlegung des Kriegshafens an der Rhede zu Fährhuck wird durch folgende Thatumstände noch weiter begünstigt:

- a) Im Dauensfelder Groden und anstoßenden Binnenlande bietet sich ein unbegrenzter, jede beliebige Einrichtung gestattender, Raum zur Anlegung der inneren Hafensalins mit allen zu einem Kriegshafen gehörigen Establishments dar.
- b) Es bedarf nur einer kurzen Hafenstraße, weil die natürliche größte Wassertiefe sich sehr nahe am festen Ufer hinzieht.
- c) Die Beschaffenheit des Grundes und Bodens erleichtert die Ausführung aller Bauwerke**).
- d) Der Schlickfall in der Hafenstraße kann, der Dertlichkeit nach, nur sehr gering sein.
- e) Einer kraftvollen Landvertheidigung des Hafens treten aus den localen Verhältnissen auf keine Weise Schwierigkeit entgegen***).
- f) Zur Herstellung einer zu jeder Jahreszeit gesicherten Landcommunication bedarf es nur eines Wegbaues von etwa $\frac{3}{4}$ Meile Länge †), welcher, da er aus durchweg festem und wasserfreiem Marschboden auszuführen und alles Baumaterial nahe bei der Hand ist, in kurzer Zeit vollendet werden kann.
- g) Für das erforderliche süße Wasser von guter Beschaffenheit ist leicht zu sorgen ††).
- h) Die Gesundheitsverhältnisse der Gegend von Heppens sind besser als die der mehrsten andern Marschdistricte des Jezerlands.

*) Das Nähere darüber in dem militärischen Gutachten unter S. 16 ff. Die Rhede von Guxhafen ist gegen anliegende feindliche Schiffe überall nicht genügend zu schützen und gestattet überdies, da sie wegen ihrer sehr großen Ausdehnung von Landbatterien wirksam nicht bestrichen werden kann, einer feindlichen Flotte jede beliebige Entwicklung und Aufstellung.

**) Bei einer vorgenommenen Bohrung fand man die ersten 3 Fuß unter Mayfeld aus gewöhnlicher Kleierde bestehend, von 4 bis 9 Fuß blauen Knick, dann 8 Zoll dick Darg, von da an bis 18 Fuß unter Mayfeld fetter Kleierde und dann sehr festen grauen Sand.

***) Das Nähere darüber in dem militärischen Gutachten S. 16 ff.

†) Soweit reicht die von Oldenburg über Barel nach Jezer süßende Chaussee an den Dauensfelder Groden heran.

††) Die Gegend von Heppens hat allenthalben süßes Wasser, welches an den Stellen, wo die Kleischichten rein und nicht mit Darg oder Knick vermischt sind, schon in den nur 6—8 Fuß tiefen, den Sandboden nicht erreichenden Kühlen und Tränken gut und stets trinkbar ist. Nach den in benachbarten Kirchspielen gemachten Erfahrungen unterliegt es keinem Zweifel, daß man bei künstgerechten, das Zustromen des wilden Wassers oberer Erdschichten abhaltenden Brunnen-Anlagen, aus dem reinen Sande des Untergrundes auch in Heppens das beste Wasser erhalten wird. Die Dangaster Brunnen liefern

12) Die Dertlichkeiten zu Fährhuck, in Verbindung mit dem Umstande, daß das zu den Hafensbauten notwendige Material theils in unmittelbarer Nähe vorhanden, theils nicht minder leicht wie an jedem andern Uferplage der deutschen Nordseeküste anzuschaffen ist, gestatten die dortige Herstellung eines Kriegshafens mit den verhältnismäßig geringsten Kosten*).

13) Zu einer vorläufigen für jede fernere Ausbildung ausgearbeiteten Einrichtung der Fährhuck als Stationsort für deutsche Kriegsschiffe braucht

- a) in schiffahrtlicher Beziehung überall wenig zu geschehen, indem die, wie bereits bemerkt, mit der nahen See in sicherer und leichtester Verbindung stehende, genügend geräumige, für die größten Kriegsschiffe mehr als hinreichend tiefe und durch ihre Lage gegen alle Winde vollkommen geschützte Rhede zu Fährhuck, auf welcher die Schiffe am besten vor ihren Anker liegen, schon in ihrer gegenwärtigen Beschaffenheit nichts zu wünschen übrig läßt, in so fern nicht etwa der zwar ganz ungewöhnliche, immer aber doch mögliche Fall sofort mit zu berücksichtigen sein sollte, daß in harten Wintern unter besonders ungünstigen Umständen Schiffe auch dort einige Tage durch Eis vielleicht gefährdet sein können. Zur Bequemlichkeit der Schiffe ist nur die Anlage einer Kaye vor dem bis unmittelbar ans Fahrwasser vortretenden Grodensteile, mit Krahn und Landungstreppen, so wie die Verbindung dieses Verladungsplatzes mit dem Deiche durch einen breiten und hohen besetzten Weg erforderlich.
- b) Der militärische Schutz kann der Rhede und dem Landungsplage durch einige Fortificationen und Auslegung zweier schwimmenden Batterien unschwer verschafft werden.

Oldenburg, Ende Januar, 1849.

ebenfalls ein ganz vortreffliches Trinkwasser, welches 14 Fuß über Fluthhöhe auszupumpen, mittelst ganz einfacher Möhren bis zu dem etwa 800 Fuß entfernten Zahde-Arm Steinhauser Tief zu leiten, daselbst ohne weitere Vorrichtung in Tonnen auf kleinen Schiffen aufzunehmen und in diesen von dort in einigen Stunden nach der Fährhuck zu schaffen ist.

Außerdem läßt sich Wasser zum Waschen und für das Vieh theils in Cisternen, theils in Bassins sammeln. Dergleichen Bassins größeren Umfangs sind schon im Jahre 1846 beim Deichbau ausgegraben. Das darin befindliche Wasser ist rein und geruchlos, und kann ohne irgend eine Schwierigkeit durch einen kleinen Kanal bis zum Hafen geleitet werden.

*) Hierbei ist nicht aus den Augen zu verlieren, daß an der deutschen Nordseeküste, welche nirgends feste Ufer hat, ein in seinem jetzigen Zustande zur Aufnahme einer Kriegsflotte geeigneter Hafen überall nicht vorhanden ist, solcher vielmehr allenthalben durch künstliche Werke geschaffen werden muß.

Kleine Chronik.

Der Landtag ist beendet, leider nicht ohne Miston. Die Besetzung vom 14. enthält eine Darstellung, wie der letzte Beschluß zu Stande gekommen. Es ist wohl beifolles, daß, nachdem 210,000 Rthlr. zu dem ausdrücklichen Zwecke, die Militärerfordernisse zu decken, bewilligt waren, dennoch nachträglich beschlossen werden konnte, in dieser Summe sei die Reichsflottensteuer, eine Steuer, die mit den Militärerfordernissen nichts zu schaffen hat, einbezogen. Wir überlassen über ein solches Verfahren dem Lande das Urtheil.

Kirchennachricht.

Frühpredigt: Herr Pastor Greverus.	Anf. 8 1/2 Uhr.
Hauptpredigt: „Kirchenrath Clausen.	„ 10 „
Nachm.-Pred.: „ Pastor Gröning.	„ 2 „

Redacteur: J. Bartelmann. — Verlag und Schnellpressendruck von Gerhard Stalling in Oldenburg.



Von dieser Zeitschrift erscheinen wöchentlich zwei Nummern, jede zu mindestens $\frac{1}{2}$ Bogen.

Neue Blätter

Preis des Jahrgangs 2 Rthlr. Courant; mit Porto, soweit die Großh. Oldenb. Posten gehen, 2 Rthlr. 24 gr. Courant.

für

Stadt und Land.

Siebenter Jahrgang.

Mittwoch, 21. Februar.

1849.

N^o 15.

Das Staatsgrundgesetz.

Die Berathungen und Verhandlungen über unsere neue Verfassung sind beendigt. Die Vereinbarung zwischen dem Großherzoge und dem Landtage ist erreicht, der Landtag geschlossen, und wir dürfen der baldigen Verkündung des Staatsgrundgesetzes entgegensehen.

Gewiß einer der wichtigsten und folgenreichsten Momente, die unser Ländchen seit langer langer Zeit erlebt hat, und wohl geeignet zu einem Ruhepunkte für die Betrachtung und Würdigung, sowohl des bereits zurückgelegten als des noch vor uns liegenden Weges zu dem angestrebten Ziele des, von den Ideen der Jetztzeit unabweisbar geforderten, wahrhaft constitutionellen Staatslebens.

Oldenburg war, was das öffentliche Leben betrifft, weit zurückgeblieben hinter den Anforderungen der Zeit. Das kann nicht geleugnet werden, und braucht auch um so weniger geleugnet zu werden, da wir bereits auf dem besten Wege sind, das Versäumte einzuholen. Die Ursache dieses Zurückbleibens möchte in dem Zusammenwirken mehrerer, an und für sich nicht eben bedauernswerther, Umstände zu suchen sein. Fruchtbarkeit und glückliche Lage des Landes, verhältnißmäßig dünne, vorzugsweise Landwirtschaft treibende Bevölkerung, Mangel größerer Städte, gänzliches Fehlen eines bevorrechteten Standes, ja sogar überhaupt eines Adels von einiger Bedeutung, ein in seiner Totalität entschieden

achtungswerther und geachteter Beamtenstand, milde volksfreundliche Regenten von tadelloser Moralität, und endlich, zum Theile schon eine Folge des Erwähnten, ruhiger friedliebender Volkscharakter, Alles dieses begünstigte das Fortbestehen des patriarchalischen Patrimonialstaates hier mehr wie irgendwo. Wirkliche materielle Noth, unleidlicher Druck, sehr ungleiche Vertheilung der Güter, Willkürlichkeiten und Ungerechtigkeiten der Regierung, und wie alle die Hauptfactoren der Unzufriedenheit in anderen Ländern heißen mögen, fehlten hier durchaus. Das Volk befand sich, das ist nicht zu leugnen, im Ganzen wohl, und drang demnach, einige schwache, weiterleuchtende Regungen ausgenommen, auch nicht früher mit der erforderlichen Energie auf eine Umgestaltung der öffentlichen Verhältnisse, als bis dieselben der vorgeschrittenen geistigen Ausbildung durchaus nicht mehr entsprachen, bis der denkende Theil des Volkes die geistige Höhe erreicht hatte, die selbst durch das zudictirte Glück nicht wahrhaft befriedigt wird, kurz bis die Aenderung absolut sittlich nothwendig geworden war.

Dem widerspricht nicht, daß die jetzige Bewegung von außen her den ersten Impuls erhielt. Die nächste Veranlassung kam allerdings von außen, aber ohne den correspondirenden kräftigen Trieb im Innern würde sie, gleich wie frühere, unbenuzt vorüber gegangen, oder doch nicht mit so nachhaltigem Ernste aufgefaßt und durchgeführt sein.

