

# Landesbibliothek Oldenburg

## Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-49812](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-49812)

# Blätter für Stadt und Land.

## Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in  $\frac{1}{2}$  Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 18 Grote Cour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 9. November.

1851.

N<sup>o</sup> 45.

### Der Zollanschluss und die Eisenbahn.

Die am 24. d. M. Statt gefundene Versammlung des Gewerbe- und Handelsvereins, so wie die Notiz der Oldenburger Zeitung vom 30. über den muthmaßlichen Erfolg der etwaigen Bestrebungen Oldenburgs in der Zoll- und Eisenbahnangelegenheit, veranlassen uns, auf diese Gegenstände zurück zu kommen, und zwar um so mehr, als im Publikum die Meinung über dieselben noch sehr schwankend zu sein, und es sogar eine Partei zu geben scheint, welche da meint, daß man mit den Prosamen, so Hannover uns zukommen lasse, sich begnügen müsse.

Wir gehören gewiß nicht zu denen, die sich Illusionen machen und das Unerreichbare verlangen oder anzustreben suchen; wir glauben aber, daß unsere Staatsregierung, welche doch im eigenen Staatshaushalt weder von Preußen noch von Hannover abhängig sein wird, es in ihrer Macht hat, Bedingungen aufzustellen und Zugeständnisse zu verlangen, welche man ihr, zwar ungern aber durch die Macht der Umstände gezwungen, wird gewähren müssen. Es ist also an ihr, sich in ihren, mit Bezug auf den Zoll-Anschluss zu stellenden Bedingungen consequent zu bleiben und sich auf keine Weise einschüchtern zu lassen.

Wer die merkantilische Wichtigkeit Oldenburgs in dieser Zollangelegenheit nicht erkennt, muß sie von vorne herein wohl nicht erkennen wollen. — Die Unabhängigkeit Oldenburgs begründet seine Wichtigkeit und seine Unabhängigkeit wird durch seine Lage begründet. Es zeige in vollem Ernste den Willen des Nicht-Anschlusses, und es wird bald über seine Wichtigkeit und den Eindruck, den es dadurch hervorbringen wird, belehrt werden.

Wenn Oldenburg sich dem Vertrage vom 7. September nicht anschließt, und Zahde und Weser mit einem liberalen Zollsysteme dem freien Verkehr eröffnet, so werden dadurch die Vortheile, welche der September-Vertrag der Hannoverischen Westbahn verspricht, größtentheils paralysirt werden. Hannover eigene Unterthanen würden dadurch und in Folge der hohen Steuern zum Schmuggeln veranlaßt werden, ohne daß die Regierung im Stande sein würde, sich der Schmuggelerei zu erwehren. — Wenn wir auch weit davon entfernt sind, den Nicht-Anschluss befürworten oder anpreisen zu wollen, so darf doch keineswegs verkannt werden, daß uns die obige Waffe zu Gebote steht und dies ist es, worauf wir haben hindeuten wollen. Unsere Landesproducte finden ohne Ausnahme ihren Absatz ferwärts, und wir können also die Märkte des Zollvereins im Nothfalle entbehren. Hannover wird uns allerdings mit Verationen aller Art entgegen treten, da es ihm gewiß nicht angenehm und höchst unbequem sein würde, längs allen seinen Grenzen von unserm Lande aus, auf dem Wege des Schmuggelhandels, den seine Unterthanen auf eigene Faust betreiben würden, mit Colonial- und Manufacturwaaren überschwemmt zu werden, und dies würde doch die unausbleibliche Folge des Nicht-Anschlusses Oldenburgs sein. Das Uebel der Verationen würde aber eben so sehr auf seiner als auf unserer Seite sein, und es fragt sich noch, wer den größten Schaden davon zu tragen haben würde.

Wie bereits gesagt, sind wir weit entfernt dem Nicht-Anschlusse das Wort reden zu wollen, wenn auch unsere mercantilschen Interessen unbedingt dabei gewinnen würden; wir verkennen im Gegentheil keineswegs die möglichen Vortheile,



welche uns der Anschluß an den Zollverein wird bringen können; er muß aber nicht zu jedem Preise unserer Seite stattfinden sollen, wir müssen im Gegentheil uns die Vortheile, welche uns aus ihm erwachsen können, vorab zu sichern suchen, weil eben der Nachtheile so viele sind, welche mit demselben gepaart gehen werden.

Es kann den Consumenten und Fabrikanten unserer Landes keineswegs gleichgültig sein, ob sie Kaffee mit 6  $\text{R}$  36 gr. statt wie bisher mit 3  $\text{R}$  9 gr. Zucker " 10 " " " " 3 " 9 " Syrop " 4 " " " " " — " 54 " rohen Taback " 5 " 36 " " " " " 1 " 3 " Roheisen mit 24 " " " " " Nichts pr. Centner werden versteuern müssen. Es kann eben so wenig dem Detaillisten, der mit einem kleinen Kapital sein Geschäft betreibt, gleichgültig sein, ob er von demselben das doppelte und dreifache des bisherigen Betrages für die Steuer verwenden muß. Sein Betriebs-Kapital wird ihm dadurch für ein Bedeutendes, und ohne daß es ihm das mindeste einbringt, lahm gelegt, anstatt er es, ohne die Steuer-Erhöhung, zum Einkaufe von Waaren verwenden und dafür ein besser assortirtes Lager würde halten können. — Wir würden der Gründe mehrere anführen können, glauben aber diese schon genügend, und wollen es also vorläufig dabei bewenden lassen.

Was also den Anschluß Oldenburgs betrifft, so liegt es im Interesse des Landes, dem Vertrage nicht so unbedingt beizutreten, und wir können unmöglich der Ansicht derjenigen Glauben beimessen, die da meinen, die Staatsregierung sei mit Hannover und Preußen bereits über Alles einverstanden, und würde sich um die Meinung des dabei so sehr beteiligten Publikums wenig mehr kümmern. — Wir sind überhaupt der Ansicht, daß es im Interesse des Landes liegt, mit dem Anschluß auf keine Weise sich zu übereilen, sondern abzuwarten, was Hamburg, Bremen, Mecklenburg u. s. w. in dieser Angelegenheit thun werden. — Der Nicht-Anschluß Bremens würde für unser Verhalten von großer Wichtigkeit sein.

Der Vorstand des Gewerbe- und Handelsvereins in Oldenburg hat in einem unterm 7. v. M. abgegebenen Gutachten, als nothwendiges Erforderniß

für den Anschluß Oldenburgs an den Zollvereins-Vertrag, folgende Bedingungen bezeichnet:

- 1) daß Oldenburg in Betreff der Eiseneinfuhr eine gleiche Berücksichtigung zu Theil werde, wie es dieselbe im Steuervereine genießt, und wie sie im Zollvereine den an Belgien grenzenden Landestheilen in Bezug auf Belgisches Eisen zugestanden ist;
- 2) daß die Erzeugnisse seines, mit eigenen Schiffen betriebenen Härings-, Wallfisch- und Robbenfanges, namentlich auch der Fisch- und Robbenspeck und die Robbenselle als inländische gelten;
- 3) daß die Hannover im Art. 10. des Vertrags zugestandenen Erleichterungen im Grenzverkehre auch Oldenburg zu Theil werden;
- 4) daß die im Separat-Artikel 14, 2. verheißene Nichtigstellung des Verhältnisses zwischen dem Zoll vom Rohrzucker und vom Rübenzucker, beide Zuckerarten wirklich gleich besteuere;
- 5) daß der Beitritt zum Vertrage und die bis 1853 einzuführende vorläufige Erhöhung der vornehmsten Zollsätze nur dann eintrete, wenn die Ausführung des Vertrags bis dahin außer allen Zweifel gesetzt sein werde, und endlich
- 6) daß Hannover dem Anschlusse Oldenburgischer Eisenbahnen an das deutsche Eisenbahnnetz kein Hinderniß in den Weg stelle.

Wir können uns mit allen diesen Bedingungen nun zwar wohl vereinigen, legen indessen auf die ad 4. angeregte gar kein Gewicht, und wundern uns überhaupt, daß der Vorstand nicht auch das Gutachten der Zweigvereine eingeholt hat, und, wie es scheint, die Meinung der Kaufleute der Residenz als maßgebend betrachte.

In der, am 24. d. M., in Oldenburg stattgefundenen Versammlung des Directoriums und des Ausschusses des Gewerbe- und Handelsvereins, wurde von Brake aus beantragt, die Bedingung mit aufzustellen, daß, so lange Bremerhafen und Geestemünde Freihäfen verbleiben, die Staatsregierung dasselbe Privilegium für Brake aufrecht erhalten, und überdies sich vorbehalten müsse, sein Freihafengebiet bis zur Größe von Bremerhafen und Geestemünde ausdehnen zu dürfen. — Hannover besitzt an der Ems Emden, an der Weser Geeste-

münde, und an der Elbe Harburg als Freihäfen, und mit demselben Rechte kann also Oldenburg auch mehre Freihäfen beanspruchen und sich das Privilegium eines Freihafens an der Sahde vorbehalten.

In der so eben genannten Versammlung, wurde bei der Eisenbahnfrage, der Anschluß an die Köln-Mindener Bahn via Osnabrück fast mit Stimmeneinheit befürwortet, und bei der jetzigen Sachlage der Dinge war dies kaum anders zu erwarten. Auch wurde für alle Eventualitäten die Richtung nach, und unterhalb und oberhalb Bremen zum Anschluß an die Hannover-Bremer Bahn, so wie ebenfalls nach Leer, mit beantragt.

Wir haben in Nr. 89. des Oldenburgischen Volksfreundes, vom 6. November vorigen Jahres, bereits auf die letzteren Richtungen hingewiesen, und redeten in Nr. 38. und 39. des Barelser Unterhaltungsblattes der erstern Richtung das Wort, und wiederholen: „daß Hannover diese Route, zu Recht, als die Pulsader der Westbahn betrachte, und in Folge des Portofranco-Rechts der Stadt Emden dies mit noch größerem Rechte als je thun könne.“ Der Zoll-Anschluß bedingt die Wichtigkeit der Westbahn, und letztere wird in ihrer mercantilschen Bedeutung dadurch sehr gehoben. —

Unsere mercantilschen Interessen sind in die Zukunft für unser Land nicht weniger wichtig, werden aber leider im Allgemeinen nicht richtig aufgefaßt und so sehr verkannt, daß man ihnen diese Wichtigkeit nicht scheint einräumen zu wollen.

Wenn wir uns auch damit einverstanden erklären können, daß wir vielleicht für den jetzigen Augenblick noch der Eisenbahn weniger bedürfen, so wird die Zeit dennoch schneller herbei eilen, als man glaubt, wo wir erkennen, daß wir ihrer für die nächste Zukunft schon nicht mehr entbehren können, und daß wir hätten Alles anbieten müssen, um wo möglich dem Bau der Hannoverischen Westbahn den Vorsprung abzugewinnen. — Wäre dies geschehen (und es hätte geschehen können), dann hätten wir unsere Interessen Hannover gegenüber besser wahren können, und vielleicht wäre die Westbahn nicht einmal gebaut worden, wenn die Regierung noch im Anfang dieses Jahres den kühnen Griff gewagt, und die Concession zum Bau einer Bahn von Brake und Barel aus gegeben, oder den Bau auch selbst

unternommen hätte. — Anstatt dessen haben wir ein ganzes Jahr nutzlos vorübergehen lassen. Das Englische Sprichwort „time is money“ hat bei uns noch keinen Eingang gefunden, und doch ist es ein wahres.

Im Westen, und demnächst auch im Osten (die Eisenbahn von Geestemünde aus wird hannoverscher Seits nicht lange auf sich warten lassen), von zwei Eisenbahnen eingezwängt, ohne selbst eine zu besitzen, werden wir es zu spät bereuen, daß wir eine solche Zeit also haben vorübergehen lassen, welche, gut angewandt, uns einen bedeutenden Vorsprung vor der Ostfriesisch-Osnabrücker Bahn hätte gewinnen lassen; ein Vorsprung, der, vom mercantilschen Gesichtspunkte aus betrachtet, von der größten Wichtigkeit für unser Land gewesen sein würde.

Dem ist indessen nicht mehr abzuhelfen; denn eben so wenig, wie geschehene Dinge sich ändern lassen, eben so wenig kann eine stattgefundene Unthätigkeit rückgängig gemacht werden; es thut aber deshalb um so viel mehr Noth, daß wir uns rühren, und auf die materiellen Interessen des Landes unser Augenmerk richten. Dazu gehört unstreitig die Herstellung der Verkehrsmittel, welche uns mit dem Auslande und Inlande (wozu wir die Zollvereinsstaaten in Folge eines Anschlusses doch werden betrachten wollen) in Verbindung bringen können.

Die Eisenbahnen bilden bereits in den meisten Ländern Europas so allgemein dieses Verkehrsmittel, daß dasjenige Land, was keine besitzt, bald zu den Ausnahmen gehören, und zu einer terra incognita herabsinken wird. — Dies wäre vielleicht in den jetzigen Zeitumständen noch eben kein Unglück, wenn nicht der Untergang aller materiellen Interessen für die Zukunft damit gepaart ginge, und wir in Folge dessen nicht eben so rasch rückwärts schreiten würden, als wir uns bisher langsam vorwärts bewegt haben. — Uns kann daher der Bau einer Eisenbahn im Interesse sämmtlicher Landestheile nur als höchst nothwendig erscheinen, und wir sind der Meinung, daß die Richtung nach Osnabrück nicht die einzige und alleinige sein darf, welche man anstreben muß, indem wir dadurch nur ausschließlich auf die Route nach Münster angewiesen werden würden, sondern unser Interesse erfordert zunächst mit den directesten Anschluß an die



# Blätter für Stadt und Land.

## Beiblatt zur Oldenburger Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal in  $\frac{1}{2}$  Bogen. Der Pränumerationspreis für das Vierteljahr dieser Blätter allein ist 18 Grote Cour., mit der Oldenburger Zeitung zusammen genommen 48 Grote. — Alle Postämter nehmen Bestellungen an.

Sonntag, den 16. November.

1851.

N<sup>o</sup> 46.

### Aufhebung der Stolgebühren.

I. Entwurf eines Gesetzes behuf gleichmäßiger Durchführung der über Aufhebung der Stolgebühren in Art. 127. des Kirchenverfassungsgesetzes gegebenen Vorschriften. \*)

Behuf gleichmäßiger Durchführung der über Aufhebung der Stolgebühren in Art. 127. des Kirchenverfassungsgesetzes gegebenen Vorschriften beschließt die Synode wie folgt:

§. 1. Zu denjenigen Kirchenbeamten, deren Gebühren ganz oder zum Theile als Stolgebühren anzusehen und aufzuheben sind, gehören überall die Pfarrer, der Katechet zu Berne, die Kantoren, Küster und Organisten. Ob die Gebühren anderer Kirchendiener, z. B. der Todengräber, Bälgentreter, Kirchenboten, Lader, so wie der Schullehrer bei Beerdigungen, ebenfalls zur Aufhebung gezogen werden sollen, bleibt bis weiter unter dem Vorbehalte der Genehmigung des Oberkirchenraths dem Beschlusse der einzelnen Gemeinden anheimgegeben.

§. 2. Zu den aufzuhebenden Stolgebühren sind jedenfalls zu rechnen die einfachen Stolgebühren für Taufen nebst Dankfagungen und Fürbitten, Ein- oder Aussegnungen und Kirchgängen, für den Konfirmanden-Unterricht, Beichte, Krankenkommunion, für Verlobung (Untertrau, Aufbewahrung der Ringe), Proklamation, Kopulation, für Beerdigungen.

§. 3. Als Stolgebühren sind nicht zu betrachten und von der Aufhebung auszuschließen die Gebühren für Extracte aus den Kirchenbüchern und

\*) Unter den, der am 12. d. M. zusammengetretenen Landes-Synode vorgelegten Gesetzentwürfen befindet sich der obige, den wir, seines allgemeinen Interesses wegen, hier mittheilen.

Bescheinigungen jeder Art, Geburtsbriefe, Anzeigen in Bevormundungsfällen, Abschriften von älteren Testamenten und Stiftungen, für Umschreibung der Kirchen- und Begräbnisstellen, für Beglaubigungen, Affirionen, Anfertigung der Personalien bei Beerdigungen und das Geläute.

§. 4. Von der Entrichtung der in §. 2. einzeln aufgeführten Gebühren sind nicht nur die Glieder der betreffenden Gemeinde befreit, in welcher die Amtshandlungen vorkommen, sondern überhaupt alle Genossen unserer evangelischen Landeskirche. Dagegen sind Ausländer und Angehörige anderer Confessionen gehalten, diese Gebühren eintretenden Falls nach wie vor zu bezahlen.

§. 5. Es bleibt gestattet, bei Amtshandlungen, die von den Kirchenbeamten auf den Wunsch der Eingefessenen in deren Wohnungen verrichtet werden, — mit Ausnahme der Krankenkommunionen, — also namentlich bei Taufen, Verlobungen, Kopulationen und Beerdigungen, eine Wegvergütung zu bestimmen, welche von den Beikommenden an den Kirchenrechnungsführer zu entrichten ist.

§. 6. Rückichtlich aller in den §§. 2. und 3. nicht namhaft gemachten Gebühren, z. B. für Lieferung der Brautkränze, bei Setzung sogenannter Posten auf dem Kirchhofe, Abzugs- oder Einzugs-thaler u. s. w., hängt es, unter dem Vorbehalte der Genehmigung des Oberkirchenraths, von einer freien Vereinbarung zwischen der Gemeinde und den Berechtigten ab, ob dieselben gegen Entschädigung aufgehoben werden oder bis weiter fortbestehen sollen.

§. 7. Alle Entschädigungssummen für die aufgehobenen Stolgebühren sind in Courant festzusetzen, resp. mit einem Aufgelde von 9 Gr. auf den Thaler Gold in Courant umzusetzen.

