

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

[urn:nbn:de:gbv:45:1-54746](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-54746)

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 23. November.

1851.

N^o 47.

Die Eisenbahn.

In der Weser-Zeitung vom 10. d. M. Nr. 2467, wird unter „Oldenburg vom 9. d.“ einer Ansicht nicht ungewichtiger Stimmen erwähnt, nach welcher der Bau einer Eisenbahn für unser Land ein unverantwortliches Unternehmen sein sollte, indem dasselbe weder im Süden ein besonderes Handelsgebiet, noch im Norden einen Seehafen von irgend einer maritimen Bedeutung aufzuweisen hätte.

Wir fragen diese nicht ungewichtigen Stimmen, wenn diese Ansicht wirklich von ihnen ausgehen sollte, in wiefern die gebaut werdende Ostfriesisch-Denabruker Bahn uns in dieser Beziehung überlegen sein dürfte? — Hat etwa Emden in seinen Schiffsfahrtsverhältnissen so bedeutend viel vor Brake voraus? Sind etwa Emden und Leer Häfen von solcher maritimen Bedeutung, daß sie einen Eisenbahn-Bau von pl. m. 9 Millionen Thalern rechtfertigen könnten, wenn die Hannoverische Regierung nicht, und zwar mit Recht, die Zukunft ins Auge gefaßt hätte? — Und sollten wir an Zahde und Weser keine größere maritime Bedeutung erlangen können, wenn uns die Eisenbahn nicht vorenthalten wird? Sollte Varel im Expeditions-Geschäft nicht etwa mit Leer concurren können? —

Wir glauben bei allen diesen Fragen nicht im Nachtheil zu stehen, und bemerken noch, daß, was das Handelsgebiet im Süden betrifft, solches vermöge der Eisenbahn für Emden und Leer erst erworben werden muß, und wir wüßten keinen Grund anzuführen, weshalb Brake und Varel nicht eben so gut wie Emden und Leer dasselbe Handelsgebiet im Süden sich sollten erwerben können, vorausge-

setzt, daß ihnen dasselbe Verkehrsmittel dargeboten werde, nämlich die Eisenbahn.

Das Parallellausen unserer Bahn mit den Hannoverischen Bahnen wird nur dieser und nicht uns schaden können, weil wir in mancher Beziehung vor der Westbahn im Vortheil sein werden, wie z. B. nach Minden durch die kürzere Distance und anderseits, weil wir vermöge des wohlfeileren Baues unseren Frachttarif werden niedriger stellen können. — Wenn übrigens die nicht unwichtigen Stimmen der Meinung sind, daß wir deshalb nicht bauen sollten, weil unsere Bahn mit den beiden Hannoverischen Bahnen nur Parallel laufen kann, so können wir ihnen nicht beipflichten, sondern behaupten im Gegentheil, daß grade dies für uns ein Motiv mehr zum Bauen ist; oder sollen wir etwa uns das Brod vor dem Munde wegnehmen lassen, um nachher selbst Hungers zu sterben? —

Wir halten im Interesse und für die materielle Wohlfahrt des Landes die Eisenbahn für eine absolute Nothwendigkeit, und die Wahrheit unserer Worte wird sich in wenigen Jahren zum Nachtheil desselben fühlbar machen, wenn unser Staat zu dem Bau dieses Verkehrsmittels nicht wird greifen wollen. Die erforderlichen Summen zu einem solchen Bau angewandt, werden sich direct und indirect mehr als gewöhnlich verzinsen, und der Staat darf eine solche Ausgabe im Interesse des Landes um so weniger scheuen, als sie unter allen Verhältnissen zu rechtfertigen ist.

Wir reden den Chausseen und Kanälen mehr wie Jemand das Wort, denn wir haben ihren Nutzen vielfach kennen lernen. Wir können aber unter den jetzigen Verhältnissen unmöglich mit dem anfangen wollen, womit andere schon theilweise aufgehört



haben, sondern müssen vor allen Dingen mit dem stets allgemeiner werdenden Verkehrsmittel den Anfang machen, und dies ist die Eisenbahn. Diese thut uns Noth, indem wir nur vermöge derselben der Concurrenz unserer Nachbarn werden begegnen können. Wenn wir bei den schönsten Kanälen und Chausséen im Innern des Landes, das, wie bereits gesagt, immer allgemeiner werdende Verkehrsmittel, die Eisenbahn, nach Außen entbehren, so hilft uns alle materielle Cultur nicht; denn wo und wie sollen und wollen wir den Uebersuß dieser Cultur alsdann seinem wahren Werthe nach verwerthen können? — Nur wenn wir mit unsern Nachbarn mit Bezug auf die Verkehrsmittel nach Außen auf gleichem Fuße stehen, können wir mit ihnen die Concurrenz aushalten; ist dies nicht der Fall, dann stehen wir unbedingt bei ihnen zurück, und das Land würde dies sowohl in landwirthschaftlicher als merkantilischer Beziehung sehr bald, und auf die Dauer zu seinem großen Nachtheile, empfinden. — Gab es je ein Land reicher an innern Communications-Mitteln als Holland? Es fehlte ihm eben so wenig an Kanälen als an Chausséen, und dennoch hat es Eisenbahnen gebaut; und weshalb? Aus dem einfachen Grunde, weil sein Nachbar, Belgien, Eisenbahnen baute, und wollte es nicht neben ihm zurückstehen, und in Folge dessen rückwärts gehen und seine materielle Wohlfahrt aufs Spiel setzen, so mußte es bauen, und es hat bisher keine Ursache gehabt, das Bauen zu bereuen; — der Beweis ist schon darin gegeben, daß es zu bauen fortfährt. —

Seit dem Bau seiner Eisenbahnen sind seiner Chausséen nicht weniger, sondern im Gegentheil mehrere geworden.

Das Bedürfnis, möglichst schnell an die Eisenbahn gelangen zu können, hat sich mannichfaltig herausgestellt, und dies hat die Ausdehnung der Chausséen und fortwährende Verbesserung sonstiger Verbindungswege zur Folge gehabt. —

Dasselbe wird und kann bei uns nicht ausbleiben, und trotz aller Gegenrede und aller Einwendungen beharren wir bei unserer Ansicht: die Eisenbahn bleibt, wie bereits gesagt, eine absolute Nothwendigkeit für unser Land.

Daß Hannover unsere Unthätigkeit im Eisenbahnbau gerne sieht, und sie zu nähren sucht, ist eben

so wenig einem Zweifel unterworfen, als man daselbst über die Unthätigkeit Oldenburgs, dessen Lage nicht weniger günstig ist, als die Lage Ostfrieslands, im höchsten Grade erstaunt ist. Was übrigens die Schwierigkeit der Herbeischaffung der Mittel zum Bau anbetrifft, so kann davon nicht die Rede sein, indem solche leicht zu bewerkstelligen sein wird. — Die Negocirung der dazu benötigten Gelder kann für Oldenburg bei einer Staatsschuld von nur circa 5 Thlr. per Kopf keine Schwierigkeiten darbieten, und die Regierung, welche zu solchen gemeinnützigen, die Interessen des Landes fördernden Zwecken Schulden contrahirt, erzeigt dem Lande eine Wohlthat.

Die Regierung darf und wird sich nicht von engherzigen Ansichten, wie die jener sein sollenden nicht ungewichtigen Stimmen, bestimmen lassen. — Es steht ein sehr großer Theil des materiellen Wohls bei dem Nicht-Bauen auf dem Spiele, abgesehen davon, daß uns dadurch ebenfalls eine bedeutendere Zukunft verloren geht.

Wir haben uns schon neulich dahin geäußert, daß wir uns damit einverstanden erklären könnten, augenblicklich vielleicht die Eisenbahnen entbehren zu können. Dies hört indessen auf, sobald die Westbahn dem Verkehr wird übergeben sein. Von dem Augenblicke an werden wir, (und die Erfahrung wird uns dies leider nur zu unserm Nachtheile lehren) ohne selbst eine Eisenbahn zu besitzen, in unsern merkantilischen Interessen rückwärts schreiten und, da mit dem Handel der Ackerbau Hand in Hand geht, so wird die Rückwirkung auf unsere landwirthschaftlichen Zustände und Verhältnisse auch nicht ausbleiben können. Wir sind der Meinung, daß der Staat bei solchen Anlagen die Zukunft ins Auge zu fassen hat, und begreifen daher nicht, wie man den Bau einer Eisenbahn unter den vorliegenden Verhältnissen für ein unverantwortliches Unternehmen zu erklären wagt, und werden unwillkürlich auf den Gedanken geleitet, daß die Aeußerung wohl einer hannoverschen Inspiration entfloßen sein kann. Wir begreifen eben so wenig, wie man eine solche Ansicht, mit vor der Vernunft haltbaren Gründen, wird vertheidigen können. Eben so wenig läßt sie sich aber aus dem Gesichtspunkte der Staatsökonomie vertheidigen, da die Erfahrung uns lehrt, daß die Eisenbahnen von Jahr zu Jahr besser rentiren;

und wir wüßten wahrlich nicht, weshalb dasselbe Resultat nicht bei uns zu erwarten sein sollte.

Unsere Verhältnisse stehen den Districsschen nicht nach, weder die localen, noch die materiellen; es darf uns der Hebel, sie ferner zu heben und auszuheuten, nur nicht vorenthalten werden, und dieser Hebel ist vor der Hand die Eisenbahn.

Im Nothfalle müssen wir selbst nach Bremen bauen, wenn Hannover uns den Anschluß an die Köln-Mindener Bahn nicht sollte gestatten wollen, welchen zu erzwingen Oldenburg aber, unserer Meinung nach, durch den Beitritt oder Nicht-Beitritt an den Zoll-Vereins-Vertrag vom 7. September, völlig in seiner Hand hat. — Wir sagen im Nothfalle, weil wir nicht ohne Eisenbahn-Verbindung bleiben müssen. Später kommt die Zeit dennoch, daß wir nach Köln-Minden und nach Leer werden anschließen können, und vielleicht kommt sie ungleich früher als wir glauben; ein solcher Zeitpunkt darf uns aber nicht ohne Eisenbahn finden, sollen wir den vollen Nutzen davon ziehen können.

Nicht allein also, daß die Eisenbahn eine absolute Nothwendigkeit ist, das Interesse erfordert auch, daß wir schleunig die Hand ans Werk legen, indem wir dadurch noch in den Stand gesetzt werden können, unsere Bahn eben so rasch dem Verkehr übergeben zu können, als Hannover seine Westbahn. — Wir brauchen nicht zu fürchten zu früh zu kommen, wir werden im Gegentheil Mühe genug haben, der Gefahr zu entgehen, zu spät zu kommen.

Wir können nicht umhin, hier nochmals ein bereits früher von uns, aus der Bremer Zeitung vom 1. December 1845 entlehntes Citat zu wiederholen, worin mit Bezug auf Eisenbahnen, eine warnende Stimme aus Oldenburg uns zuruft: „Die materielle und geistige Cultur machen jetzt reißendere Fortschritte als je, weil ihnen ungewöhnliche Mittel geboten sind. Eine um so größere Klüft wird sich aufthun zwischen den Ländern, welche jene Mittel rasch ergreifen, und jenen, die zaudernd warten oder sie ganz verschmähen.“ —

Wir sagen: Sapienti sat!

Von der Jahde, 19. November 1851.

Auf welchen Bodenarten kann man den Guano mit Vortheil zur Düngung verwenden.

Es sind wohl über kein Düngemittel so verschiedene Ansichten verbreitet und verschiedenartige Resultate erlangt worden, als über den Guano. Der eine preist denselben als das vorzüglichste Düngungsmaterial, der andere will ihm wieder gar keine Wirkung zuschreiben oder doch nur so geringe, daß der Kostenaufwand in keinem Verhältnisse mit dem Ertrage steht. — Bei genauer Untersuchung findet man, daß beide Theile auch vollkommen Recht haben. Wenn nun irgend ein Mittel zu zwei ganz verschiedenen Resultaten führt, so beweist es uns, daß dasselbe nicht in allen Fällen angewandt werden darf, sondern nur günstig von Wirkung ist unter gewissen Voraussetzungen. Letzteres ist auch bei dem Guano der Fall. So sehr er auch gelobt und gepriesen wird, er ist kein Universaldüngemittel, welches für alle Bodenarten paßt und andern Dünger unentbehrlich macht. Fragen wir die bis jetzt gemachten Erfahrungen, welche über den Guano vorliegen, so findet man, daß derselbe überall, wo der Boden bündig war, als Thonboden, Lehm Boden, ganz außerordentlich kräftig gewirkt und von allen Landwirthen, welche denselben einmal angewandt haben, auch ferner benutzt wird. Dagegen überall, wo der Boden einen bedeutenden Sandgehalt beigemengt enthält, besonders wo der Sandboden noch einen durchlassenden Untergrund besitzt, fand man die Wirkung des Guanos unbedeutend, ja oft konnte kaum die mit Guano gedüngte Saat mit der nicht von demselben überstreuten nebenstehenden unterschieden werden.

Die Ursache, warum der Guano so wirkungslos auf leichten Bodenarten ist, liegt nicht fern. Sie ist ganz einfach. Der Guano wirkt besonders durch seine leicht in Wasser löslichen Ammoniak-, Phosphor-, Kali-, Natron- und Schwefelsalze. Wegen der leichten Löslichkeit derselben ist seine Kraft auch eine sich schnell äußernde, nicht anhaltende. Bringt man nun den Guano auf leichte Felder, so wird jeder starke Regen einen großen Theil der Salze auflösen, diese aufgelösten Salze können von den Pflanzen aber nicht auf einmal aufgenommen werden, sondern sie werden mit dem tiefer dringenden Regenwasser immer mehr und mehr hinweggewaschen und der Region der Pflanzenwurzeln entzogen. Ist der Untergrund undurchlassend, so bleiben sie hier aufbewahrt und können doch noch von einigen tief gehenden Wurzeln aufgenommen werden; ist dagegen derselbe durchlassend, so dringen die aufgelösten Guanosalze immer tiefer und tiefer in den Untergrund ein und können dann auf keine Weise noch vortheilhaft für die Pflanzenvegetation wirken. Da

man den Guano gewöhnlich gleich mit der Saat unterbringt, so kann ein starker anhaltender Regen gleich nach der Saat oft den Guano so in die Tiefe waschen, daß man keine Spur seiner Wirkung wahrnimmt. Ist der Boden dagegen ein bündiger, so kann ein Regen wohl auch auf einmal einen großen Theil des Guanos auflösen, aber denselben nicht in die Tiefe führen, sondern die aufgelösten Salze werden begierig von dem Thongehalte des Bodens aufgenommen und festgehalten. Es ist bekannt, daß der Thon eine weit größere Menge Ammoniak zu binden vermag, als der Sand, wenn nun die Hauptwirkung des Guanos wirklich der Ammoniakgehalt sein soll, so ist es auch um so erklärlicher, daß derselbe auf letzteren Bodenarten so glänzende Resultate seiner Wirksamkeit zeigt.

Allen Landwirthen, welche bündige Bodenarten besitzen und den Guano noch nicht angewandt haben, rathe ich, nur einmal einen kleinen Versuch zu machen, ich hoffe, jeder wird dann bald im Großen dieses ausgezeichnete Düngungsmittel anwenden, um seine Ernten zu vergrößern und dadurch auch seine Einnahmen. Das auf Guano verwandte Capital giebt wenigstens 10 pCt. Zinsen, oft kann man aber auch 20 ja 30 pCt. erhalten. Auf einen sächsischen Acker nimmt man guten Guano 4 bis 8 Str.

R...r, praktischer Landwirth.
(Allgemeine Zeitung von Beyer.)

Die Wünsche für eine Briefportoreform,

im Innern unsers Herzogthums, welche in Nr. 44. dies. Blätt. mitgetheilt und durch Hinweisung auf existirende Gebrechen begründet sind, haben in Nr. 45 eine (amtliche, oder doch im Amtstone gehaltene) „Aufforderung“, spezielle Personen der Deffentlichkeit zu denunciren, zur Folge gehabt.

Die Beamten, die dafür zum Theil sehr gut bezahlt werden, daß sie die Staats-Einrichtungen überwachen, und zu solcher Ueberwachung ganz andere Mittel haben als der Privatmann, vergessen zu oft, daß der letztere, der ohne die Ehren des Amtes zu genießen die Unannehmlichkeit des Rügens auf sich nimmt, und den sein unbezahlter Patriotismus treibt, lang gespürte Mängel anzuregen, mit ihnen nicht in gleicher Lage ist. Sie meinen genug gethan zu haben, wenn sie sagen: „das beweise“ — und wenn der Beweis dann ausbleibt.

„Die Deffentlichkeit bleibt das sicherste Mittel, sowohl für die Regierung selbst, als auch für das Publikum, gegen die Sorglosigkeit oder die unlauteren Absichten der Behörden, und sie verdient da-

her befördert und in Schutz genommen zu werden“ — sagte Friedrich Wilhelm III., der gewiß kein Feind guter Ordnung, kein antibureaufkräftiger Eiferer war, in einer Cabinetsordre von 1804, und ich darf annehmen, daß das auch die Sinnesart der oldenburgischen Staats-Regierung ist, und werde in diesem Sinne handeln.

Es begreift sich, daß wer einen Uebelstand empfindet, z. B. den, daß in einer gewissen Richtung aufs Land abgesendete Briefe mitunter unbestellt bleiben, sich dafür Erklärungsgründe aussucht. Wenn er dann findet, daß auf dem Lande die Speditours meist Wirthe, mitunter obendrein Krämer sind, so fällt ihm zugleich ein, daß diese an Sonntagen, an Markttagen, kurz wenn viele Leute zu ihnen kommen und die Gelegenheit, ihnen die Briefe zuzustellen, am besten ist, gar viel um die Ohren haben. Er erinnert sich, daß nach der Natur des Menschen, er die Geschäfte am besten besorgt, an die sein eigenes Interesse geknüpft ist, und daß die Briefspedition nach den Nebenorten jetzt den Speditours nichts Besonderes einbringt. Ganz natürlich also daß dies Geschäft dem andern, einträglicheren nachgesetzt wird. Vielleicht ist er auch mit einigen Einzelheiten bekannt, die seinen Schluß aus der Natur der Dinge bestätigen. Soll er aber gehalten sein, diese Einzelheiten auch der Deffentlichkeit zu übergeben? Ich finde das nicht.

Die Denunciation des Einzelnen, die darin läge, wenn man die kleinen Versehen vor die Deffentlichkeit brächte, müßte in Klatscherei ausarten, vor der sich die Presse hüten muß, wenn sie nicht ihre Würde gefährden will. Die Beweise sind immer nur durch Zeugen zu führen, und wer kann diese zwingen, mit ihrem Zeugnisse in die öffentlichen Blätter herauszutreten? Niemand kann es aber dem Privatmanne, der einen Uebelstand rügt, zumuthen, in jedem Falle auch die Einrede der Wahrheit vor dem Gericht zu beweisen, bei dem es dem Angegriffenen beliebt, ihn wegen Verleumdung, Ehrenbeleidigung oder dergl. in Anspruch zu nehmen. Auch liegt es nicht einmal in seiner Hand, zu dieser Beweisführung zu gelangen.

Indem ich es also ablehne, jener Aufforderung Folge zu geben, werde ich darum nicht aufhören, Uebelstände, wo ich sie finde, anzuzeigen.

Der Verfasser des Aufsatzes über
Briefporto-Reform.

Oldenburg. Hier sind am 22. d. M. in den Landtag gewählt: Tischlermeister Jnhülsen und D.G.Anwalt Dr. Groszkopff.

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 30. November.

1851.

N^o 48.

Die Budgetvorlage der Staatsregierung.

Zu denjenigen Bestimmungen des Staatsgrundgesetzes, deren praktische Ausführbarkeit wir immer am meisten bezweifelt haben, gehören die des 9ten Abschnitts, der von den Landtagen handelt, insofern als die Trennung zwischen allgemeinem Landtag und Provinziallandtag festgehalten ist. Die Folge dieser Trennung ist gewesen, daß sich der allgemeine Landtag nicht mit einem Budget, welches Wort die Uebersicht der Bedürfnisse der Staatsverwaltung und der Mittel zu ihrer Ausbringung bedeutet; auch nicht mit einem bestimmten Zweige desselben, in welchem Einnahme und Ausgabe einander deckend sich gegenübersehen; — sondern mit einem erheblichen Theile der Ausgaben und einem kaum nennenswerthen Theile der Einnahmen zu beschäftigen hat. Stellt also der allgemeine Landtag das Budget, so weit es ihm zusteht, fest, so ist man damit noch nicht sehr weit. Das Einzige, was damit feststeht, ist, daß Regierung und Landtag sich über einen Theil der Ausgaben einig sind. Die entsprechenden Feststellungen der Einnahmen müssen in Verhandlung mit drei Provinziallandtagen gewonnen werden. Aber nicht bloß diese, sondern auch die ergänzenden Ausgabe-Pöste, welche sich nicht auf Central-Angelegenheiten oder nicht auf diese allein, beziehen, müssen vor drei Provinziallandtage gebracht werden. Man sieht also, wie weitausgehend eine jede Feststellung eines Gesamtbudgets, nach unserer Verfassung, ist. Noch mehr ist dies im jetzigen Zeitpunkte der Fall, wo die Provinziallandtage für die beiden Fürstenthümer noch gar nicht eingerichtet sind.

Soll sich nun der allgemeine Landtag mit den einzelnen Sägen desjenigen Theils des Ausgabe-

Budgets beschäftigen, der in sein verfassungsmäßiges Bereich fällt, wenn voraussichtlich die ergänzende Arbeit der Provinziallandtage nicht zu Stande kommen wird? Unsere Staatsregierung verneint diese Frage. Sie begründet ihr Nein in der Vorlage vom 27. d. M.

Der einzige Nutzen, den die Berathung des Central-Ausgabe-Budgets in dem jetzt versammelten Landtag haben kann, ist der, daß die Regierung die darin vorkommenden Gesamt-Ausgaben für 1852 nicht überschreitet. Nun aber waltete bisher über die Ausgaben für Ministerium, Landtag, Oberappellations-Gericht, Gesetz-Commission u. zwischen Regierung und Landtag keine Meinungsverschiedenheit, die Staatsregierung meint also, der allgemeine Landtag könne eben deshalb sich bei ihrer Zusicherung, daß die größte Sparsamkeit beobachtet werden solle, beruhigen. Die Ausgaben für Bundeszwecke werden kaum verweigert werden können. Auch darüber geht man also am besten hinweg, um nicht die Kräfte des Landtags auf einen Gegenstand zu verwenden, der nur bittere Betrachtungen hervorgerufen könnte, ohne das Interesse des Landes in Wirklichkeit zu fördern. Es bleiben demnach übrig die Ausgaben für Militair.

In dieser Beziehung hat der vorige Landtag für das Jahr 1851 bewilligt 248,970 ₰.
Die Regierung forderte mehr 27,000 „
zusammen 275,970 ₰.
Die Regierung versichert dagegen in ihrer Vorlage vom 27. Novbr., daß für 1852 nur 241,500 ₰ verausgabt werden sollen, also weniger als früher gefordert 34,470 ₰ und weniger als früher bewilligt 7470 ₰.

Das Jahr 1853 kommt zunächst nicht in Frage,

