

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903 3 (1856)**

22 (27.5.1856) [laut Vorlage 28.5.1856]

[urn:nbn:de:gbv:45:1-465342](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-465342)

# Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Dienstags. Vierteljahr. Pränumerationspreis: 9 gr.

1856.

Dienstag, 28. Mai.

N<sup>o</sup>. 22.

## Bekanntmachungen des Stadtmagistrats.

1) Als Bürger sind aufgenommen: Gastwirth Carl Friedr. Gerh. Voltes, Gastwirth Friedr. Hinr. Heinen, Joh. Gerh. Kreye, Zeichenlehrer Heinr. Gerh. Bernh. Willers, Collaborator Dr. Heinr. Aug. Lübken, Stabstrompeter Jul. Utermöhlen, Hautboist Joh. Heinr. Utermöhlen, Musicus Friedr. Ludw. Otto Willers, Hautboist Diedr. Georg Jacoby, Klemptnermeister Joh. Friedr. Kleffer, Hautboist Joh. Georg Conr. Karpe, Dr. Adolph Laun, Joh. Hinr. Bartholomäus, Hautboist und Capellmusicus Georg Wilh. Müller, Lehrer Heinr. Wilh. Grube, Lehrer Heinrich Gerhard Willers, Lehrer Heinrich Friedrich Munderloh, Lehrer Johann Hinrich Friedrichs, Lehrer Bernh. Heinr. Steinhauer, Lehrer Gerh. Hollmann, Lehrer Joh. Christian Marken, Lehrer Gerd Schwarting, Lehrer Friedr. Michael Hero Keilers, Turnlehrer Sal. Mendelssohn, Lehrer Joh. Heinr. Drees, Lehrer Joh. Diedr. Ant. Klusmann, Maler Joh. Friedr. Sophus Diedrichs, Schrifseger Georg Wilh. Carl Lehmann, Hautboist Friedr. Christian Theod. Schröder, Lohgerber Georg Wilh. Carl Früstück, Hautboist Joh. Wilh. Heimbürg, Hautboist Carl Friedr. Schmidt, Oberlehrer Joh. Casp. Christian Georg Harms;

ferner als Bürgerinnen: Hebamme Schröder, Marie Catharine geb. Bartels, Wittve Burmann, Anna Therese Magdalene Gerhardine geb. von Bloh.

2) Gefunden: 1 Handschuh; in einem Kaufmannsladen liegen geblieben: 1 Badepuppe, 1 Kammertuch, Taschentuch und 1 Kindertuch.

## Der Eisenbahnhof.

In Veranlassung des von Osnabrück aus projectirten Actien-Unternehmens der Anlage einer Eisenbahn zwischen Brake und Osnabrück über Elsfleth, Oldenburg und Quakenbrück hat die hiesige Kaufmannschaft die Frage in Erwägung gezogen, wo am angemessensten der Bahnhof bei Oldenburg anzulegen sei. Die Kaufleute haben sich mit dem Deichamts-Assessor Nienburg in Beziehung

gesezt, um auch in technischer Beziehung zuverlässige Grundlagen zu gewinnen. Das Resultat der angestellten Untersuchungen und stattgehabten Berathungen war, daß der Bahnhof zweckmäßig nicht hinter der Artilleriecaserne, wie von der fraglichen Actiengesellschaft beabsichtigt werden soll, sondern am Stau in der Gegend zwischen dem Museum und der Meyer'schen Eisengießerei anzulegen sein werde. Die Kaufmannschaft hat sich demnach an seine Königliche Hoheit den Großherzog gewendet unter Vorlage der Ermittlungen und der entworfenen Situationspläne, mit der unterthänigsten Bitte, Seine Königliche Hoheit wollen gnädigst verfügen, daß bei Anlegung einer Eisenbahn der Wunsch der hiesigen Kaufleute, es möge der Bahnhof bei Oldenburg an der bezeichneten Stelle errichtet werden, möglichst zu berücksichtigen sei.

Aus dem Inhalte der Vorlagen dürfen wir Folgendes mittheilen:

Man ist der Meinung, daß die Lage des Bahnhofes so gewählt werden müsse, daß derselbe

a) im allgemeinen Interesse

1. wegen der Nähe der Endstationen z. B. Bremen, Brake, Barel (Seppens) keinen s. g. Endbahnhof, sondern einen Zwischenbahnhof bilde, damit die ankommenden und abgehenden Züge stets in derselben Richtung weiter fahren können, und dadurch nicht nur der mit dem sonst erforderlichen Umdrehen der Locomotive verbundene Zeitverlust, sondern auch der größere Kostenaufwand, den die Anlage eines Endbahnhofes immer nöthig macht, vermieden werde, und
2. der Anschluß von Zweiglinien möglichst erleichtert sei, ferner daß derselbe

b) im speciell stadtdoldenburgischen Interesse, welches indessen indirect wieder im Interesse des ganzen Landes sein würde,

3. zur Erleichterung des Waarenverkehrs mit der Hunteschiffahrt in möglichst unmittelbarer Verbindung stehe, und
4. zur Bequemlichkeit des Personenverkehrs dem Mittelpuncte der Stadt möglichst nahe gerückt werde.

Die Lage des Bahnhofes hinter der Artilleriecaserne würde zwar die unter 1 aufgestellte Bedingung vollständig erfüllen, die Forderung unter 2 dagegen nur in Hinsicht auf die nördlich auslaufenden Zweigbahnen nach Barel und Leer; denn die Bahn nach Bremen, welche zur Umgehung des Tweelbäker Moors, wahrscheinlich über Bümmerstede, Dingstede &c. dirigirt wird, müßte dann südlich von Oldenburg abzweigen, und somit das niedrige und sumpfige Inundationsgebiet der Lethe, sowie das der Hunte quer durchschneiden. Am wenigsten aber würde diese Lage den unter 3 und 4 gedachten Rücksichten entsprechen, da die Entfernung desselben vom Mittelpuncte der Stadt, dem Marktplaze, 4000 Fuß,

vom Stauhafen reichlich 6000 Fuß beträgt. Eine Verbindung des Hafens mittelst der Gaaren mit dem Bahnhofe ist aus bekannten Gründen nicht thunlich; der Ausgrabung eines Kanals bis ganz an den Bahnhof, treten große Schwierigkeiten entgegen, und es würde somit nichts weiter übrig bleiben, als diese Verbindung durch die Anlage eines Schienengeleises, etwa einer Pferdebahn herzustellen. Eine solche Bahn würde, da die große Bogenlinie vom Stau über den Lindenhof nach dem Bahnhofe, im Ganzen 9000 Fuß lang, jedenfalls vermieden werden muß, nur über den Pferdemarktsplatz geführt werden können, und dann, vom Bahnhofe her, entweder ganz bis an den Stauhafen fortlaufen, oder im Anfange der Moorstücken an einen Kanal sich anschließen müssen, welcher etwa beim Kalkofen am Stau ausmünden, 3000 Fuß lang auszugraben sein, und durch die Mündung des alten Guntebettes bei der Eisengießerei mit der Gunte, und soweit weiter aufwärts mit dem Hafen selbst in Verbindung treten würde. Durch eine solche Anordnung ließe sich zwar die Pferdebahn selbst um etwa die Hälfte ihrer sonst erforderlichen Länge abkürzen, für den Waarentransport würde aber doch nur in dem Falle einige Erleichterung daraus hervorgehen, wo eine ganze Schiffsfracht zum Versand auf der Eisenbahn bestimmt ist, oder die dort ankommenden Waaren eine volle Schiffsladung ausmachen. Außerdem würde die Durchschneidung des Pferdemarktplazes und der angrenzenden Straßen mit einem Schienengeleise, mancherlei Störungen in der Benutzung jenes Plazes, sowie für die dortige lebhafteste Passage nach sich ziehen, vor allem aber der hiesige Handelsverkehr nicht den von der Eisenbahn überhaupt erhofften Aufschwung erfahren können, vielmehr einerseits durch das auf die erforderlichen Anlagen zu verwendende Kapital, andererseits durch die fortlaufenden Betriebskosten zu sehr belastet werden, als das hinsichtlich der Spesen die Expedition über Oldenburg, nämlich bis hier zu Wasser für die billigere Fracht, und erst von hier per Eisenbahn, einen nur einigermaßen beträchtlichen Nutzen gewähren könnte.

Diesen Nachtheilen kann nur durch die Anlage des Bahnhofes auf der Ostseite der Stadt, in möglichster Nähe des Stauhafens vorgebeugt werden. Soll derselbe dort ebenfalls die oben unter 1 aufgestellte Bedingung erfüllen,\*) so ist damit zwar ein

\*) Die erste Bedingung ist u. G. die Lage des Bahnhofes unmittelbar am Wasser. Allenthalben, wo diese Bedingung nicht erfüllt ist, z. B. in unserer nächsten Nachbarschaft, in Bremen, empfindet man die dessälligen Nachtheile schwer. Darum sind denn auch alle neueren Hannoverischen Bahnhöfe an den Hafenplätzen, zu Harburg, Emden, Leer, Papenburg dicht am Wasser erbaut, und dies wird voraussichtlich auch in Geestemünde geschehen. Deshalb ist denn auch u. G. wenn nöthig die unter 1 gestellte Bedingung hiegegen aufzugeben. D. Red.

doppelter Uebergang über die Gunte nothwendig verbunden, übrigens aber kein Terrain- oder sonstiges Hinderniß vorhanden, welches der Durchführung der Bahn hier größere, oder auch nur gleiche Schwierigkeiten in den Weg legen könnte, als an der Westseite der Stadt.

Aus der Einsicht der Karten ergiebt sich sofort, daß diese Lage des Bahnhofs an der Ostseite der Stadt in Beziehung auf die nördlichen Zweiglinien, Barel und Leer, gegen die Lage an der Westseite durchaus nicht zurücksteht, die Abzweigung nach Bremen aber wesentlich erleichtert, indem solche das Ueberschwemmungsgebiet der Gunte gar nicht berührt. In den Beziehungen ad 3 und 4 würde dieser Plan die Aufgabe möglichst vollständig erfüllen, da der Bahnhof unmittelbar an dem Hafen, und zugleich dem Mittelpunkt der Stadt um 1000 Fuß näher liegt, als der außer dem Haarenthore projectirte Bahnhof.

Die für jetzt in Frage stehende Bahnlinie von Osnabrück nach Brake würde also, wenn der Bahnhof auf dem Stau angelegt würde, die Gunte einmal, gleich unterhalb Kreyenbrück, und dann beim Stau in der Nähe der jetzigen Einmündung des Deljestrichs überschreiten und zwischen diesen beiden Uebergängen genau der für die bezügliche Strecke des Gunte-Ems-Kanals angenommenen Richtung folgen. Dieser Umstand kann für beide Bauausführungen offenbar nur als ein sehr günstiger bezeichnet werden, da mit der Kanalanlage auch der Bahndamm zugleich herzustellen oder, wenn die Eisenbahnanlage vorausgehen sollte, das zur Herstellung des Dammes erforderliche Material nicht besser als durch die gleichzeitige Ausgrabung des Kanals zu gewinnen ist. Wird aber auch hiervon ganz abgesehen, so ist die Herstellung des Bahnkörpers auf der Strecke von Lungeln bis Oldenburg in der Richtung nach der Westseite der Stadt zu erheblich schwieriger als in der Richtung nach der Ostseite zu; denn während jene die sumppige Letheniederung unterhalb Hundesmühlen, das moorigte Terrain der Hausbäke bei Bodenburg und die Dobben zwischen dem Everstenholze und der Chaussee durchschneidet, läuft die andere Linie am Rande des gewöhnlichen Inundationsgebiets der Gunte über durchweg festen Sandboden hin und trifft erst am linken Ufer derselben unterhalb Oldenburg in einer Strecke von kaum 3000 Fuß Länge auf Moorboden, der indessen nur eine geringe Mächtigkeit hat und auf festen Sande lagert.

Wird außerdem in Betracht gezogen, daß die Linie nach der Ostseite der Stadt zu um reichlich 3000 Fuß kürzer ist, also unter sonst gleichen Verhältnissen um etwa 20,000 Thlr. wohlfeiler wird, so können die auf die beiden Brückenbauten zu verwendenden Kosten als ein erhebliches Hinderniß für die Annahme dieser Linie nicht angesehen werden, denn diese Kosten werden für die Brücke

oberhalb Oldenburg, welche bei etwa 100 Fuß Lichtweite einen festen Oberbau erhalten kann, da sie oberhalb der Ausmündung des Hunte-Ems-Kanals zu liegen kommt, höchstens 20000 Thlr. für die Brücke beim Stau etwa 120 Fuß weit und mit einem Schiffsdurchlaß versehen, nicht über 35 bis 40000 Thlr. betragen, da hier für den Schiffsdurchlaß eine Weite von etwa 25 Fuß genügt, indem die Rücksicht auf Buschkähne zc. aus welcher dieses Maas für die Stedinger Huntebrücke auf 40 Fuß bestimmt werden mußte, hier nicht in Betracht kommt.

Gegen die Zweckmäßigkeit der Bahnhofsanlage auf der Ostseite der Stadt ist außer den Kosten der damit verbundenen Brückenbauten angeführt worden, daß überhaupt eine Brücke in der Nähe des Hafens dem Schiffsverkehr sehr hinderlich sein würde. So wesentlich aber, daß deshalb die übrigen mit jener Anlage verbundenen Vortheile sollten aufgegeben werden müssen, kann dieses Hinderniß nicht sein, denn meistens können auch jetzt die Schiffe oberhalb vom Delfestrich ihre Segel nicht gebrauchen und die zeitweilige Sperrung der Durchfahrt dürfte grade am Hafensplage die wenigsten Störungen zur Folge haben, besonders wenn man bedenkt, daß diejenigen Schiffe, welche am Bahnhose löschen und laden werden, die Brücke gar nicht passiren, indem für diese ein besonderes Bassin in unmittelbarer Nähe der Güterschuppen hergestellt werden muß.

Es bleibt noch ein Umstand zu erwähnen, der für die Linie nach der Ostseite der Stadt im Gegensatz zu der Linie nach der Westseite zu vielleicht als ungünstig angesehen werden könnte, insofern bei der ersteren Linie angenommen ist, daß die Bahn bei der Cäcilienbrücke über die Straße geführt werde, woraus immer einige Störung für Verkehr zwischen Osterburg und der Stadt entstehen dürfte. Wäre hierauf wirklich ein bedeutendes Gewicht zu legen, so könnte auch die Bahn ohne weitem Nachtheil für dieselbe, als daß ihre Länge um Etwas vergrößert wird, in der Richtung hinter der Osterburg durchgeführt werden, und würde dieselbe in diesem wie in jenem Falle doch immer nur eine Chaussee durchschneiden, während die an der Westseite projectirte Linie doch immer zwei Uebergänge in ebenfalls unmittelbarer Nähe der Stadt und an der einen Stelle in einer Gegend, wo der Verkehr bedeutend stärker ist, nöthig machen würde.

### Stadtrath.

Sitzung v. 26. Mai. Zu einem vom St. M. mit dem Schlossermeister Lange und dem Reg.-Revisor Schwenke abgeschlossenen Vertrage wegen fernerer Ueberlassung einer Fläche von etwa 11666 □ Fuß auf den Moorstücken zu Bauplätzen auf Erb-

pacht erteilt der Stadtrath seine Zustimmung. — Desgleichen zu einem mit dem Zimmermann Spreen zu Eversten und dem Polizeidiener Fischbeck wegen einer daselbst belegenen Fläche von etwa 7070 □ Fuß vom Stadtmagistrat abgeschlossenen Erbpachtvertrage\*) — Auf die geforderte Mittheilung über den gegenwärtigen Stand der Schulbaufrage (siehe Gem.-Bl. S. 145 a. c.) ist vom Stadtmagistrat beschlossen worden, daß mit Rücksicht darauf, daß sich über den für den Bau zu wählenden Platz bei dem damaligen Beschlusse des St. M. und Stadtraths (Gem.-Bl. S. 178, 186 de 1855) nur eine schwache Majorität (9 gegen 7 Stimmen), für den Waffenplatz ausgesprochen habe, und diese Majorität überdies nur künstlich entstanden zu sein scheine, indem mehrere Mitglieder, welche ursprünglich für einen anderen Platz waren, für den Waffenplatz nur deswegen gestimmt haben, damit ein anderer ihnen noch weniger geeignet erscheinender Platz nicht die Majorität erhalte, der Magistrat es um so mehr für angemessen halte, die Frage über die Wahl des Platzes auch mit der bald neu zu wählenden Gemeindevertretung nochmals in Berathung zu nehmen, als mittlerweile von den Lehrern der Stadtknabenschule nicht unwichtige Bedenken gegen den Waffenplatz erhoben seien, und die Sache nicht in dem Maße dringlich erscheine, daß nicht bis zum Zusammentritt der neuen Gemeindevertretung mit der Fortsetzung der Verhandlungen noch gewartet werden könne. Nachdem von diesem Beschlusse des St. M. dem Stadtrath Kenntniß gegeben, beschließt derselbe dem Stadtmagistrat zu erwiedern: „Es müsse dem Stadtrath befremden, daß der Magistrat bereits seit dem 8. December v. J. in einem Falle, wo abweichende Ansichten sich geltend machen und in einer Angelegenheit von anerkannter Wichtigkeit und Dringlichkeit, bereits auf die Mitwirkung der künftigen Gemeindevertretung gerechnet habe, und so gleichsam die Competenz des zur Zeit fungirenden Stadtraths in Zweifel ziehe. Seines Erachtens wäre es richtig gewesen, die Hand, welche die Cammer zum Unterhandeln über die Gewinnung des Areal's gegen die Fortdauer des Provisoriums bietet, sofort mit Einreichung eines ungefähren Bauaufnisses zu ergreifen, und die Unterhandlung soweit fortzuführen, daß ein Abkommen mit dem Staate der alsdann competenten Gemeindebehörde vorgelegt werden könne. Auch die Aussicht auf Verzögerung des Gefangenhausbau'es hätte davon nicht abzuhalten brauchen, da es die Absicht sei, das Schulhaus vor dem alten Gefangenhause zu erbauen, und also mit dem Bau schon vorgeschritten werden könne, bevor das Gefangenhause vollendet sei. Er ersuche den Stadtmagistrat noch jetzt in diesem Sinne in der Sache vorzugehen.“ (Fortsetzung folgt.)

\*) Somit sind die Baupläze auf den Moorstücken bis auf den zwischen den beiden Hauptwegen belegenen Keil, und einem Bauplätze von 40 Fuß Breite und etwa 120 Fuß Tiefe, in der aufgehöhten Fläche belegen, ausgegeben.