

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903  
17 (1870)**

5 (1.2.1870)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-542117](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-542117)

# Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Dienstags. Vierteljahr. Pränumer.-Preis: 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> gr.

1870.

Dienstag, 1. Februar.

N<sup>o</sup>. 5.

## Bekanntmachungen.

1) Ueber das minderjährige Kind des weil. Miethkutschers Friedrich Gerdes hieselbst ist heute der Gastwirth Diedrich Gerhard Gerdes zu Kleibroek als Vormund bestellt.

Oldenburg, 1870 Jan. 26.                      Amtsgericht, Abth. I.

2) Zu Vormündern sind heute bestellt:

1. über weil. Sattlermeisters Busch hieselbst minderjährige Kinder der Kaufmann Jürgens hieselbst;
2. über das uneheliche Kind der Catharine Margarethe Gerhardine Sander hieselbst der Gastwirth Diedrich Rößen hieselbst.

Oldenburg, 1870 Jan. 27.                      Amtsgericht, Abth. I.

3) Am 10. Febr. d. J., Mitt. 12 Uhr, soll der aus dem Concurse des Rechnungsführers Claussen an die Stadt zurückgefallene Plack Nr. 6 auf dem Stadtfelde (groß 25 Schfl. Saat 10 □ Ruth. örtl. Maße auf dem Rathhause nochmals öffentlich meistbietend zur Verpachtung aufgesetzt werden, da im ersten Termine nicht genügend geboten worden.

Der Antritt kann sofort nach ertheiltem Zuschlage erfolgen. Bedingungen und Karte liegen auf dem Rathhause zur Einsicht aus.

Oldenburg, aus dem Stadtmagistrate, den 28. Januar 1870.

4) Der große städtische Krahn auf dem Stau und der kleine am Güterschuppen daselbst angebrachte Krahn sollen vom 1. Mai 1870 an auf ein oder mehrere Jahre

am Donnerstag, den 10. Februar d. J.,  
Mittags 12 Uhr,

nochmals zur öffentlichen Verpachtung aufgesetzt werden.

Die Pachtbedingungen können vorher in der Magistrats-Registratur eingesehen werden.

Oldenburg, aus dem Stadtmagistrate, den 28. Januar 1870.

5) Das Vertheilungsregister wegen einer Umlage im 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> monatlichen Betrage der Einkommensteuer, ausgeschrieben zur Deckung des Fehlbetrags der hiesigen katholischen Schulcasse für 1. Mai 1869/70, jedoch nur über diejenigen Schulachtsgenossen, die zur hiesigen katholischen Schulacht gehören und nicht zur



Schulumlage der evangelischen Mittel- und Volksschulen der Stadt Beitrag leisten, welches gemäß Bekanntmachung vom 31. Decbr. v. J. vorschriftsmäßig ausgelegen hat, wird nunmehr, da Erinnerungen gegen dasselbe nicht eingebracht sind, für vollstreckbar erklärt. Die Umlage ist bis Ende Februar d. J. an den Schuljuraten, Zeugwärter a. D. Raker hieselbst zu zahlen.

Oldenburg, aus dem Vorstande der katholischen Schule,  
den 26. Januar 1870.

Nachdem in der gemeinschaftlichen Sitzung des Magistrats und Stadtraths vom 21. d. M. befunden war, daß es angesichts der von Großh. Staatsregierung dem derzeitigen Landtage in Betr. der Braker Eisenbahn gemachten Vorlage sich empfehlen dürfe, daß auch die Stadt Oldenburg in dieser Angelegenheit ihre Interessen vertrete und so viel wie möglich dahin wirke, daß die fr. Bahn nicht von Brake nach Hude, sondern von Brake direkt nach Oldenburg gebaut werde, war von der Versammlung beschlossen, eine aus Mitgliedern des Magistrats und Stadtraths bestehende Commission damit zu beauftragen, in einer an den Landtag sowie an Großh. Staatsregierung zu richtenden Petition sorgfältig alle Umstände auseinanderzusetzen, welche es auch im allgemeinen Landesinteresse wünschenswerth machen, daß nicht wie in der Vorlage beantragt Brake-Hude, sondern direkt Brake-Oldenburg gebaut werde.

In derselben Versammlung wurden in diese Commission gewählt die Herren Rathsherr Schulze, Cammerrath Dr. Janssen und Kaufmann Kolte und ist von diesen die hierunter folgende, zunächst in der gemeinschaftlichen Versammlung des Magistrats und Stadtraths vom 25. d. M. berathene und approbirte und sodann Großh. Staatsregierung sowie dem Präsidium des Landtags übersandte Petition zusammengestellt worden:

An  
das Großh. Staatsministerium  
und  
an den Landtag des Herzogthums Oldenburg.

Die von Großherzogl. Staatsregierung an den Landtag gelangte Vorlage, betreffend den weitem Ausbau des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Oldenburg kann im allgemeinen im ganzen Herzogthum nur freudig begrüßt werden. Versprechen die noch zu erbauenden Bahnen auch zunächst nicht direct Einnahmequellen des Staats zu werden und würden selbst Zuschüsse zur Verzinsung der Anlagekosten aus Landesmitteln erforderlich sein, so werden sie doch eine erhebliche Belebung des Verkehrs und eine so bedeu-



tende Hebung des Volkswohlstandes herbeiführen, daß etwa erforderliche Opfer unbedenklich gebracht werden können.

Wenn demnach der weitere Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes an sich nur die lebhafteste Zustimmung finden kann, so treten dabei andererseits gegen die von der Großh. Staatsregierung projectirte Richtung der Weserbahn die lebhaftesten Bedenken auf und namentlich ist es die Stadt Oldenburg, welche diesem Bedenken Ausdruck zu geben sich verpflichtet fühlt.

Der commerzielle Verkehr der Oldenb. Weserhäfen und des Butjadingerlandes hat, begünstigt durch die Weserschiffahrt, bis jetzt seine regsten Beziehungen zu Bremen, daneben besteht ein nicht unerheblicher Verkehr mit der Stadt Oldenburg, angeregt durch die Beziehungen zu dem Sitze der Centralbehörden des Herzogthums zc.

Die Großh. Staatsregierung glaubt nun durch Anlage einer Bahn die beiderseitigen Beziehungen vermitteln zu können und findet in der Anlage des Knotenpunktes in Hude eine Vermittelung dieser Beziehungen nach dem Verhältniß ihrer Bedeutung, so daß die Beziehungen zu Bremen als die vorwiegenden, in erster Linie berücksichtigt werden, und daneben in zweiter Linie auch der Verkehr mit der Stadt Oldenburg seine Berücksichtigung finden soll. Bei eingehender Prüfung der Verhältnisse ergiebt sich jedoch, daß die anscheinende Berücksichtigung des Oldenburger Verkehrs in der Wirklichkeit allen Werth verlieren wird. Wie unten weiter ausgeführt werden wird, ist man aus Concurränzrückichten gegen die Bremer Geestebahn und der Schifffahrt wegen genöthigt, die Tarifsätze für Güter zwischen den Weserhäfen und Bremen so niedrig zu stellen, daß der Handelsverkehr mit Oldenburg dadurch vollständig abgeschnitten werden wird, wenn man Oldenburg nicht dieselben Begünstigungen gewähren will, was nach Lage der Sache unausführbar erscheint. Hinsichtlich der Personenbeförderung wird die Verbindung mit Bremen ebenfalls in erster Linie zu berücksichtigen sein, und deshalb zunächst ein directer Anschluß der Personenzüge mit den Zügen nach und von Bremen ins Auge gefaßt werden müssen. Ein gleicher Anschluß nach Oldenburg würde eine Verdoppelung der Züge auf der Weserbahn erforderlich machen, und da solches dem zu erwartenden geringen Verkehr nicht entspricht, so würde nach jetziger Lage der Züge für Passagiere von der Unterweser nach Oldenburg stets ein mehrstündiger Aufenthalt in Hude veranlaßt werden. Durch solche Verhältnisse würde der bestehende Verkehr der Weserhäfen und des Butjadingerlandes mit Oldenburg zu Gunsten Bremens vollständig abgeschnitten und sich in der Folge auf den unumgänglich nothwendigen Personenverkehr beschränken, welcher sich aber durch anderweite Verkehrsmittel, als Omnibusse zc. eben so rasch, wenn nicht



schneller bewerkstelligen ließe als mit der Eisenbahn. (NB. Die Lage der Züge ist abhängig von den Anschlüssen der Bahn in Bremen und Leer.)

So bedauerlich solche Nachteile für die Stadt Oldenburg nun auch sein mögen, so würden wir doch Bedenken getragen haben, im Sonderinteresse der Stadt Oldenburg, unsere Ansicht geltend zu machen, wenn wir überzeugt sein könnten, daß im staatlichen Interesse die Richtung der Bahn auf Hude geboten sei, und der Gewinn in dieser Beziehung, die der Stadt Oldenburg zugefügten Nachteile ausgleichen würde.

Diese Ueberzeugung haben wir bis jetzt nicht gewinnen können. Welchen Werth die directe Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und den Weserhäfen haben wird läßt sich nach den Betriebsergebnissen der Bremen-Geeste Bahn abmessen. Letztere hat als Ausgangspunkt die bedeutenden Hafenanlagen in Bremerhafen und Geestemünde, welche einen bedeutenden überseeischen Verkehr vermitteln und der Bahn namentlich einen äußerst einträglichen Personenverkehr zuführen. Um auch den Güterverkehr von der Weser ab und auf die Bahn zu lenken, sah die hannoversche Verwaltung sich genöthigt, für die Beförderung aller Kategorien von Gütern zwischen Bremen und den Hafentplätzen einen Tarifsatz von einem Groschen per Centner einzuführen, welcher dem für Steinkohlen in vollen Wagenladungen üblichen Tarifsatz entspricht.

Es war vielleicht damit die Nebenabsicht verbunden, durch solche Begünstigungen Bremen gegenüber einen selbstständigen Handel in Geestemünde ins Leben zu rufen. Man konnte dergleichen Begünstigungen um so eher gewähren, als die über Bremen transitirenden Güter auf einer längern Bahnstrecke die normalen Frachtsätze zahlen mußten, und dadurch die auf der Bremen-Geeste Bahn erlittenen Verluste ausgeglichen wurden.

Der Erfolg dieser Maßregel ist gewesen, das allerdings diejenigen Güter, welche direkt in das Inland versandt werden, von vorneherein auf die Bahn gelangen, dagegen werden alle Güter, welche auf Lager gebracht werden — und das ist der überwiegend größere Theil — nach wie vor durch die Weserschiffahrt befördert, da sämmtliche Bremer Lagerhäuser an der Weser belegen sind und der Transport vom Bahnhofe nach den Lagerhäusern fast ebenso umständlich und kostspielig ist, als der Transport von Bremerhafen nach Bremen per Weserfahrn. In Folge davon stellen sich die finanziellen Betriebsergebnisse der Bremen-Geeste Bahn so ungünstig, daß trotz der bedeutenden Erträge des Personenverkehrs die Zinsen der Anlagekosten nicht zur Hälfte gedeckt werden.



Hiernach läßt sich mit einiger Sicherheit der zu erwartende Verkehr der Brake-Bremer Bahn bemessen.

Der Transport von Gütern kann nur dann auf die Bahn gezogen werden, wenn der Tariffsaß per Centner nicht höher als zu 1 gr. angesetzt wird, und selbst bei diesem niedrigen Tariffsaß wird der größere Theil der Güter, nämlich alle die, welche loco Bremen bestimmt sind, nach wie vor bei offener Schifffahrt zu Wasser transportirt werden, um so mehr, als der Transport von Brake nach Bremen (zu Wasser) kürzer ist, als von Bremerhafen. Da nun der Personenverkehr der Oldenburger-Weser Bahn in langen Jahren nicht den Umfang erreichen kann, den derselbe auf der Bremen-Geeste Bahn erreicht hat, so steht ein noch viel ungünstigeres finanzielles Ergebniß für die Hude-Braker Bahn in Aussicht, als für jene.

Wir wollen der Oldb. Eisenbahn-Verwaltung gerne die Anerkennung zollen, daß sie unter ungünstigen Verhältnissen günstigere Resultate erreicht hat als andere Bahnen und können die umsichtige Sparsamkeit, mit welcher sowohl der Bau als auch der Betrieb geführt worden, nur im vollsten Maße billigen.

Andererseits aber zeigen die dem Landtage vorgelegten Uebersichten über die bisherigen Betriebsergebnisse, daß eine Verzinsung des Anlagecapitals der Oldenburger Bahnen an sich bis jetzt nicht stattgefunden, daß vielmehr der Umstand, daß das von Oldenburg selbst verwandte Anlagecapital aus dem Betriebe verzinst wurde, besonders günstigen Verhältnissen mit Preußen, wegen der Betriebsüberlassung der Heppens-Oldenburger Bahn zuzuschreiben ist.

Wir ersehen aus den dem Landtage vorgelegten Uebersichten, zur Bestätigung unserer Ansicht die Unrentabilität der Hude-Braker Bahn, ferner daß selbst auf den Oldenburgischen Bahnen die Kosten der Transportverwaltung per 100 Centner 11 gr. 9 sw. betragen, bei 1 gr. per Centner von Brake nach Bremen würde der Frachtertrag also nur reichlich die Transportverwaltungs-kosten nicht aber die sich sonst eben so hoch belaufenden Central- und Bahnverwaltungskosten decken. Diese mit der Hude-Braker Bahn verknüpften Uebelstände beschränken sich aber nicht auf diese Seitenbahn, sie wirken auf das Hauptnetz zurück. Wenn zwischen Brake und Bremen ein Eingroschentarif eingeführt werden muß, so kann füglich zwischen Hude und Bremen für die Dauer kein höherer Tarif bestehen. Dadurch wird auch für diese letztere Strecke eine Tarifiereduction bedingt, welche die Rentabilität dieser Strecke in gleichem Maße gefährdet, wie die der Hude-Braker Bahn. Es sei ferner erwähnt, daß bei den oben erwähnten directen Anschlüssen der Personenzüge von Brake nach Bremen der Personenverkehr der Weserhäfen mit dem Süden von



dem Oldenburger Bahnneze abgeleitet und auf die Paris-Hamburger Bahn gelenkt werden wird. Oder beabsichtigt man den Personenzügen in Hude directen Anschluß nach Oldenburg zu geben, und die Passagiere von und nach Bremen einige Stunden in Hude warten zu lassen? In diesem Falle würden die Dampfschiffe auf der Weser eine bessere Verbindung geben und der größere Theil des Personenverkehrs mit Bremen würde der Hude-Braker Bahn verloren gehen.

Und welche Vortheile erwachsen nun dem Herzogthum aus dieser Bahnanlage, welche eine aus Betriebsüberschüssen nicht zu deckende Verzinsung von mindestens 50,000 Thalern erfordert und nebenbei dem ältern Bahnneze drückende Tarifreduktionen auferlegt? Ist anzunehmen, daß solchen Opfern gegenüber die Schiffahrt Brakes sich in entsprechendem Maße heben wird? Wir glauben diese Frage bestimmt verneinen zu dürfen. Die Häfen des rechten Weserufers haben ein entschiedenes Uebergewicht, das am wenigsten in der ihnen gegebenen Eisenbahnverbindung begründet ist — denn sonst hätte sich Brakes Schiffahrt vor Eröffnung der Geestebahn in gleichem Verhältnisse mit jenen Häfen heben müssen. — Durch die Eisenbahnverbindung, gewinnt Brake nicht die mindesten Vortheile gegenüber Geestemünde und Bremerhafen, und wenn es gelingt, Brake immer mehr und mehr zu einem Filialhafen für Bremen zu entwickeln, so würden die Hauptvortheile nicht dem Herzogthum Oldenburg, sondern Bremen zufließen. Nur durch eine directe Verbindung nach Süden können derartige Vortheile erreicht werden.

Ein selbstständiger Handel der Oldenburgischen Weserhäfen kann sich, wenn überhaupt, nur langsam entwickeln.

Das Aufblühen dieser Häfen kann nur durch die Entwicklung einer selbstständigen Expedition bewirkt werden. Westphalen und Rheinland bilden den Kern der deutschen Industrie, einer Weltindustrie, deren Production, wenn auch nur theilweise durch die Südbahn vermittelt, einen regen Verkehr der Oldenburgischen Weserhäfen entwickeln würde. Auch die Producte des Butjadingerlandes (Bieh, Butter &c.) würden mehr und mehr ihren natürlichen Markt in den Industriebezirken Westphalens und Rheinlands finden. Schon jetzt gehen größere Viehtransporte aus Ostfriesland und Oldenburg nach Düsseldorf. Die directe Verbindung via Oldenburg würde auf etwa 12 Meilen das Oldenburger Bahnneze berühren und wenn wir dabei annehmen, daß in Quakenbrück eine andere etwa die Bergisch-Märkische Bahn sich anschließen wird, so hat diese das gleiche Interesse mit der Oldenburger Bahn und beide Bahnen vereint würden ohne erhebliche Opfer die Oldenburgischen Häfen günstiger stellen können, als Bremerhafen und Geestemünde, da die effective Entfernung



ab Hamm geringer sein würde, Es ist dabei gewiß nicht ohne Bedeutung, daß der Umweg über Hude vermieden werde, denn eine Hauptaufgabe wird es sein, die deutsche Kohle den Weserschiffen zu eigener Verwendung resp. als Ballast zuzuführen und derartige Transporte vermögen einen Umweg nicht zu ertragen.

Wollte man daher den Verkehr zwischen Brake und Westphalen über Hude leiten, so würde es sich bald als Nothwendigkeit herausstellen, einen directen Anschluß von Hude an die Oldenburg-Osnabrücker Bahn herzustellen. Dadurch würde der Weg aber nicht kürzer, als bei einer Führung der Bahn über Oldenburg, und es wäre somit für Brake dadurch nichts gewonnen nur wäre Oldenburg künstlich umgangen.

Wenden wir uns nun zu der dem Landtage vorgelegten Motivirung der Hude-Braker Bahn, so erlauben wir uns folgende Bemerkungen zu den aufgestellten Berechnungen.

1) Die Annahme, daß die Hude-Braker Bahn einen Bruttoertrag von 20,000  $\text{M}$  pro Meile liefern würde, steht mit obigen Ausführungen im Widerspruch und ist weder durch die Erträge der übrigen Oldenburger Bahnen, noch durch die Erträge der Bremen-Geeste Bahn begründet. Vorläufig aber wird der Verkehr auf der Hude-Braker Bahn den der leggenannten Bahnen schwerlich gleich kommen, und bei den zu erhebenden geringen Frachten nicht annähernd diejenigen Erträge liefern, welche die ältern Oldenburger Bahnen liefern, und welche pro 1868 noch nicht 18,500  $\text{M}$  durchschnittlich pro Meile betragen haben.

2) Die Anlagekosten der Hude-Braker Bahn resp. der Brake-Oldenburger Bahn sind pro Meile vollständig gleich gestellt, während angenommen werden darf, daß bei günstigeren Terrainverhältnissen (Vermeidung der Huntebrücke zc.) die 0,80 Meilen längere Strecke Brake-Oldenburg zu demselben Betrage hergestellt werden kann wie die Hude-Braker Bahn.

3) Am Schlusse der Motivirung ist gesagt, daß vor Fertigstellung der Südbahn Kohlen und ähnliche (Güter), „welche einen Umweg nicht vertragen,“ günstiger via Bremen-Hude nach den Weserhäfen geleitet werden können. Nach unserer Berechnung ist vor der Betriebseröffnung der Paris-Hamburger Bahn der Transportweg für Kohlen via Leer-Hude kürzer als via Bremen-Hude und würde also der Vortheil sich zu Gunsten der Oldenburg-Braker Bahn herausstellen, wobei hervorzuheben ist, daß der nicht zu ertragende Umweg für solche Güter durch die Hude-Braker Bahn dauernd geschaffen wird.

Nach allen vorstehend angeführten Umständen stellt sich evident heraus, daß eine Bahn Hude-Brake der Gesamtheit weniger nützen wird, als eine Bahn Oldenburg-Brake und daß erstere in finanzieller Hinsicht weniger vortheilhaft sein



wird als letztere, so wie daß die erstere von der Stadt Oldenburg bedeutende Zuflußquellen ablenken, und sie einem fremden Plaze, der nicht die geringsten Opfer dafür bringt, zuführen wird. Magistrat und Stadtrath der Stadt Oldenburg stellen deshalb den Antrag: das Großherzogliche Staatsministerium und der Landtag wollen beschließen, daß die Eisenbahn von Brake in südlicher Richtung nicht von Elsfleth nach Hude sondern von Elsfleth nach Oldenburg geführt werde.

### Beleuchtungs-Kalender

für die Stadt Oldenburg.

1870 Februar. Mondwechsel. Ganze Beleuchtung. Theilweise Beleuchtung.

1		5 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
2		5 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
3		5 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
4		5 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
5		6—11	11—7
6		6 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
7		7 $\frac{1}{2}$ —11	11—7
8	Erstes Viertel	9—11	11—7
9			11—7
10			10—7
11			11—6 $\frac{1}{2}$
12			12—6 $\frac{1}{2}$
13			
14			
15			
16	Vollmond		
17		6—8	
18		6—9 $\frac{1}{2}$	
19		6—11	
20		6—11	11—1 $\frac{1}{2}$
21		6 $\frac{1}{4}$ —11	11—3
22		6 $\frac{1}{4}$ —11	11—4 $\frac{1}{2}$
23	Letztes Viertel	6 $\frac{1}{4}$ —11	11—6 $\frac{1}{2}$
24		6 $\frac{1}{3}$ —11	11—6 $\frac{1}{2}$
25		6 $\frac{1}{3}$ —11	11—6 $\frac{1}{2}$
26		6 $\frac{1}{4}$ —11	11—6 $\frac{1}{2}$
27		6 $\frac{1}{4}$ —11	11—6
28		6 $\frac{1}{2}$ —11	11—6

Verantwortlicher Redacteur: C. Scholz.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.