

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

27 (5.7.1870)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-542340](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-542340)

# Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

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

1870.                      Dienstag, 5. Juli.                      N<sup>o</sup>. 27.

## Bekanntmachungen.

1) Ueber die uneheliche Tochter der Wilhelmine Marie Johanne Schlag von hier ist heute der Kaufmann C. A. J. Bordo hieselbst als Vormund bestellt.

Oldenburg, 1870 Juni 27.

2) Die Stelle eines Marktvogts hieselbst ist zu besetzen. Bewerber wollen ihre Gesuche bis zum 9. Juli d. J., in der Magistrats-Registratur abgeben. Eine nochmalige Meldung der bereits aufgetretenen Bewerber ist nicht nothwendig.

Oldenburg, aus dem Stadtmagistrate, 1870 Juli 1.

Wöbcken.

## Magistrat, Gemeinderath und Stadtrath.

Sitzung vom 29. Juni 1870.

1. Der zum Armenvater gewählte Kaufmann Gätjen hieselbst hatte erklärt, die Wahl freiwillig nicht annehmen zu wollen, und als Gründe für die Ablehnung vorgebracht, daß er sieben Kinder und ein sehr ausgedehntes Geschäft habe, welches den ganzen Tag über seine persönliche Anwesenheit erfordere. Der Gemeinderath beharrte indessen bei der getroffenen Wahl, indem er die vorgebrachten Entschuldigungsgründe für nicht genügend erachtete.

2. Dem in der Sitzung vom 17. Juni d. J. beschlossenen Antrage entsprechend hatte der Magistrat die Anlage von zwei provisorischen Stauwerken in der Haaren und Hausbäke in Aussicht genommen und die Bewilligung von 190  $\mathfrak{R}$  für diesen Zweck beantragt. Der Stadtrath war indessen mit dem Magistrate darüber einverstanden, daß, da nach eingetretenem Regenwetter der Wassermangel in der Stadt beseitigt und die Ausführung jener Werke daher nicht mehr dringlich sei, nunmehr gleich die Anlage von dauernden, mit Schotten versehenen Stauwerken in Aussicht genommen werde möge.

3. In Betreff der Anbringung einer Uhr auf der neu zu erbauenden Realschule war der Magistrat vom Stadtrath ersucht, zunächst durch Sachverständige constataren zu lassen, ob die noch

aufbewahrte alte Schüttingsuhr für diesen Zweck nicht noch geeignet sei. Nachdem nun der Hofsuhmacher Kaewer sein Gutachten dahin abgegeben, daß dieselbe, ein sehr altes, roh gearbeitetes, nur die vollen Stunden schlagendes und zum Zeigen der Tageszeit nicht eingerichtetes Werk, sich für den neuen Bau keineswegs eigne, erklärte der Stadtrath sich mit dem Magistrate darüber einverstanden, daß von der Verwendung dieser Uhr abzusehen sei.

4, Seitens des Magistrats wurde ein an diesen gerichtetes, das Programm der neu zu erbauenden Realschule betreffendes Schreiben des hiesigen technischen Vereins vom 25. Juni d. J. mitgetheilt, und sodann von jenem, wie vom Stadtrathe befunden, daß dasselbe mit solcher Anmaßung und Unbescheidenheit, die den städtischen Corporationen gegenüber als völlig ungebührlich bezeichnet zu werden verdiene, abgefaßt sei, daß es nicht angemessen erscheinen könne, auf eine Beantwortung desselben sich einzulassen.

### Die Ab- und Zuwässerungsverhältnisse Oldenburgs betr.

Von Seiten zweier Hauseigenthümer der hiesigen Stadt war am Ende des vorigen Jahres bei Gelegenheit des damaligen hohen Wasserstandes ein Gesuch an den Magistrat gerichtet, mit allen möglichen Mitteln auf die Beseitigung dieses hohen Wasserstandes hinzuwirken, welcher für Gesundheit und Besitzthum vieler Einwohner der Stadt so sehr schädliche Folgen nach sich ziehe. In dem Gesuche wurde dann weiter ausgeführt, daß durch mehrere im allgemeinen staatlichen Interesse getroffene Maßregeln Alles geschehen sei, um den Zufluß des Wassers nach der Stadt hin zu vermehren, während durch andere in demselben Interesse vorgenommene Arbeiten die früher vorhanden gewesenen Abflußwege noch vermindert seien: so daß die Stadt ein Recht darauf habe, daß von den competenten Behörden nunmehr für einen angemessenen Abfluß gesorgt werde. Es seien hier speciell,

1, die in der Hunte und Haaren vorgenommenen Correctionen zu erwähnen, welche den Zufluß der Fluth sowohl, wie des Oberwassers beschleunigten und vermehrten, wie

2, die jährlich in größerem Maßstabe betriebenen Moor-culturen und insbesondere die Anlage des Hunte-Ems-Canals. Diese Culturen seien nicht möglich, ohne daß das im Moore enthaltene Wasser abgelassen werde, dessen Sammelpunkt die Stadt vermöge ihrer niedrigen Lage bilde. Dagegen seien,

3, durch die Anlage des Bahnhofs zwei geräumige Höhlen, welche im Neuenwege gelegen und die einen großen Theil des Haarenwassers durch die sog. Moorstücke abgeführt hätten, völlig

beseitigt und das Wasser, welches sonst durch sie abgeflossen, müsse jetzt durch die Staubrücke gehen, welche für diese Abwässerung durchaus nicht die genügende Breite besitze. Endlich sperre,

4, der Bahnhof nebst dem zur Huntebrücke führende Damm das Huntebette so vollständig ab, daß alle Zuflüsse nur durch den engen Trichter abfließen könnten, welchen die Eisenbahnbrücke bilde. Die Wiesen von Drielake, über welche sonst bei hohem Wasserstande noch ein Abfluß möglich gewesen, könnten gegenwärtig von dem Oberwasser Nichts mehr aufnehmen.

Der Magistrat fand es angemessen, der Großherzoglichen Weg- und Wasserbaudirection diese Eingabe mit dem Ersuchen zu übersenden, sich darüber äußern zu wollen, in wie weit die Beschwerde der Bittsteller begründet erscheine und ob bezw. in welcher Weise derselben event. Abhülfe möchte geschafft werden können.

Aus der hierauf erfolgten Antwort der Weg- und Wasserbaudirection ist das Folgende hervorzuhoben:

Bekanntlich ist seit dem Jahre 1845 an der der Regulirung und Vertiefung der Hunte unterhalb Oldenburg gearbeitet und es sind jetzt die früheren scharfen Krümmungen, mit alleiniger Ausnahme der beim Lichtenbergsgroden, sämmtlich beseitigt. Diese Arbeiten hatten den Zweck, die Schifffahrt auf der Hunte zu verbessern, dem Oberwasser einen rascheren Abfluß zu geben und die Regulirung auch der Zuflüsse oberhalb der Stadt zu ermöglichen.

Wer den Erfolg dieser Arbeiten beobachtet hat und den jetzigen Zustand mit dem vor 1845 vergleichen kann, wird auch eine wesentliche Verbesserung nicht verkennen. Es ist jetzt fast vergessen, daß früher die von Glasleth ausgehenden Schiffe fast regelmäßig mehrere Tage gebrauchten, um bis Iprump oder bestensfalls bis Drielake zu kommen, und hier für die Weiterfahrt leichten mußten, während diese Schiffe jetzt mit voller Ladung, bei nur irgend günstiger Gelegenheit, in einer Tiede den Stauhafen erreichen können. — Der aufmerksame Beobachter findet ferner, daß jetzt in den Sommermonaten am Stauhafen ein Fluthwechsel von bis zu 4 Fuß eintritt, also reichlich 2 Fuß mehr als früher, und daß dieser größere Wechsel nicht in Folge eines höheren Fluthstandes, sondern durch Senkung des Ebbestandes gewonnen ist; er wird es daher auch nicht unbillig finden, wenn die Besitzer niedriger Grundstücke oberhalb der Stadt danach verlangten, an diesem Gewinn, zu dessen Erreichung sie mit gesteuert haben, Theil zu nehmen, und die jetzt endlich zur Ausführung gebrachte Regulirung der Haaren wird hoffentlich von eben so segensreichem Erfolge sein, als dies von der noch bevorstehenden Regulirung der obern Hunte mit ihren Nebenflüssen erwartet wird.

Es ist in der Eingabe an die Zeit erinnert worden, wo 2 Höften im Neuenwege einen Theil des Wassers der Haaren

um die Ostseite der Stadt herumsührten, also an die Zeit, wo die Staubrücke nicht die halbe Weite der jetzigen Brücke (12' gegen jetzt 25') und 4 Fuß weniger Bodentiefe hatte; wo der Aufstau vor der alten Brücke in der That mitunter ein sehr bedeutender war, während die jetzige Brücke einen solchen nicht erkennen läßt. Es ist kaum glaublich, daß dieser frühere Zustand, der übrigens nicht erst bei der Bahnhofsanlage, sondern glücklicherweise doch schon im Jahre 1860 ein Ende genommen hat, jetzt anscheinend wieder zurückersehnt wird.

In der Eingabe ist ferner behauptet, daß zwar Alles geschehen sei, um den Zufluß des Wassers für die Stadt zu mehren, dahingegen nicht nur nichts, um den Abfluß zu verbessern, es seien vielmehr die vorhanden gewesenen Abflußwege noch vermindert. Als solche vorhanden gewesene Abflüsse werden sodann die schon erwähnten beiden Höhlen im Neuenwege bezeichnet und das Ueberschwemmungsgebiet an der rechten Seite der Hunte, bei Drielake, welches jetzt von dem Eisenbahndamm durchschnitten wird. Die hier über die Hunte geführte Eisenbahnbrücke wird mit einem engen Trichter verglichen, dessen Weite zu der Gesamtweite aller Brücken oberhalb Oldenburg in gar keinem Verhältnisse stehe. Bewiesen wird diese Behauptung weiter nicht. Allerdings ist die Gesamtweite der oberhalb belegenen Brücken größer als die der Eisenbahnbrücke; aber der Techniker darf doch auf solche oberflächliche Wahrnehmungen seinen Bauplan nicht begründen, er hat — ähnlich wie beim gerichtlichen Verfahren, wo nicht die Zahl der Zeugen, sondern der Werth ihrer Aussagen entscheidend ist — die Zuflüsse selbst näher zu untersuchen. Dies ist denn auch hier mit der nöthigen Sorgfalt geschehen und das so ermittelte Maaß hat sich, bis jetzt wenigstens, auch vollständig bewährt. Wäre die Brücke zu eng, so müßte vor derselben Aufstau, und in Folge dessen Vertiefung unter der Brücke selbst entstehen; es haben sich aber bisher nur Sandablagerungen dort gezeigt, die von Zeit zu Zeit durch Baggerung beseitigt werden müssen.

Uebrigens mag hier noch bemerkt werden, daß der Abfluß über die Wiesen bei Drielake nicht erst durch den Eisenbahndamm, sondern schon weit früher durch die hohen Wege an beiden Seiten des Hunte-Gms-Canals, unterhalb der Cäcilienbrücke, aufgehoben worden ist, daß das Profil der Hunte zwischen diesen Wegen und der Meyer'schen Eisengießerei noch etwas kleiner ist, als das bei der Eisenbahnbrücke; und doch ist diese Anlage noch niemals als eine Calamität empfunden und bezeichnet worden. (Fortf. folgt.)

---

Verantwortlicher Redacteur: A. Ahlhorn.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.